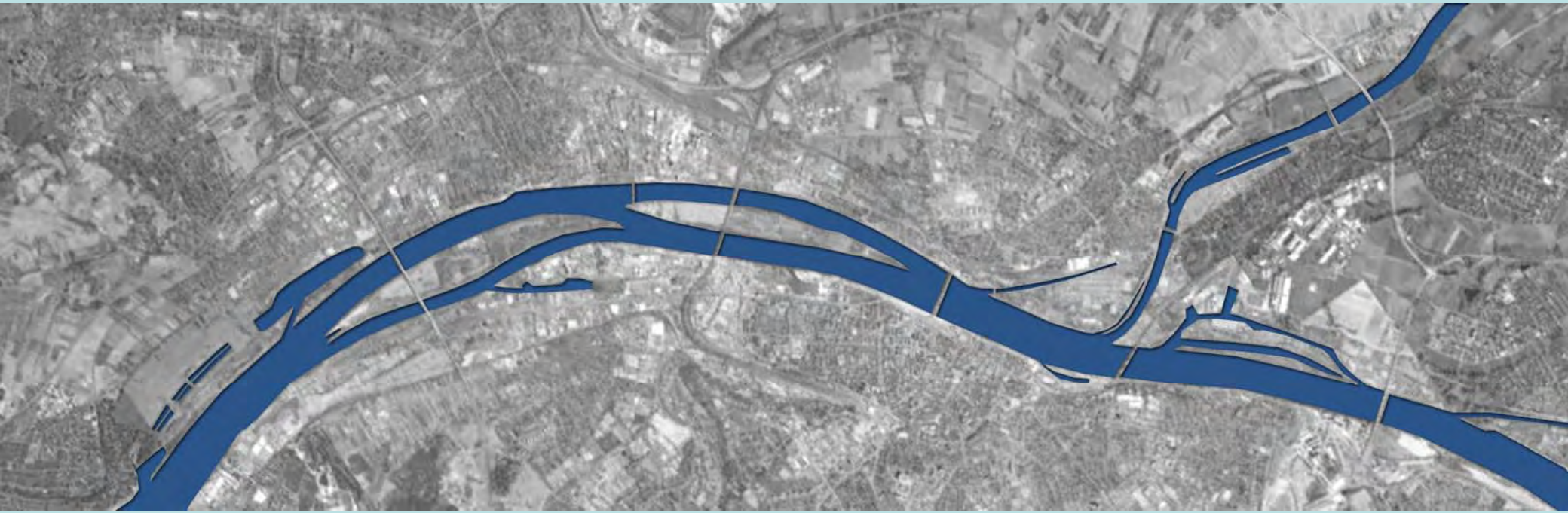
Landeshauptstadt Mainz
Landeshauptstadt Wiesbaden



Rheinuferentwicklungskonzept Mainz - Wiesbaden

Gesamträumliches Strukturkonzept für die langfristige Entwicklung der Stadt- und Landschaftsräume entlang des Rheins

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 Weymarn, 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

Einführung 6
Leitbild und Arbeitsmodell 13
Teilräume Wiesbaden 19
Schiersteiner Rheinaue 21
Schiersteiner Hafen 31
Biebrich 43
Industriepark Kalle-Albert / Dyckerhoff 51
„Neue Mitte Amöneburg“ 61
Mainz-Kastel 75
Kostheimer Ufer 91
Teilräume Mainz 109
Winterhafen 115
Lauterenviertel 125
Rathaus bis Brückenplatz 135
Brückenplatz bis Kaisertor 143
Kaisertor bis Zoll- und Binnenhafen 151
Zoll- und Binnenhafen 159
Industriehafen 169
Mombacher Rheinufer 177

EINFÜHRUNG

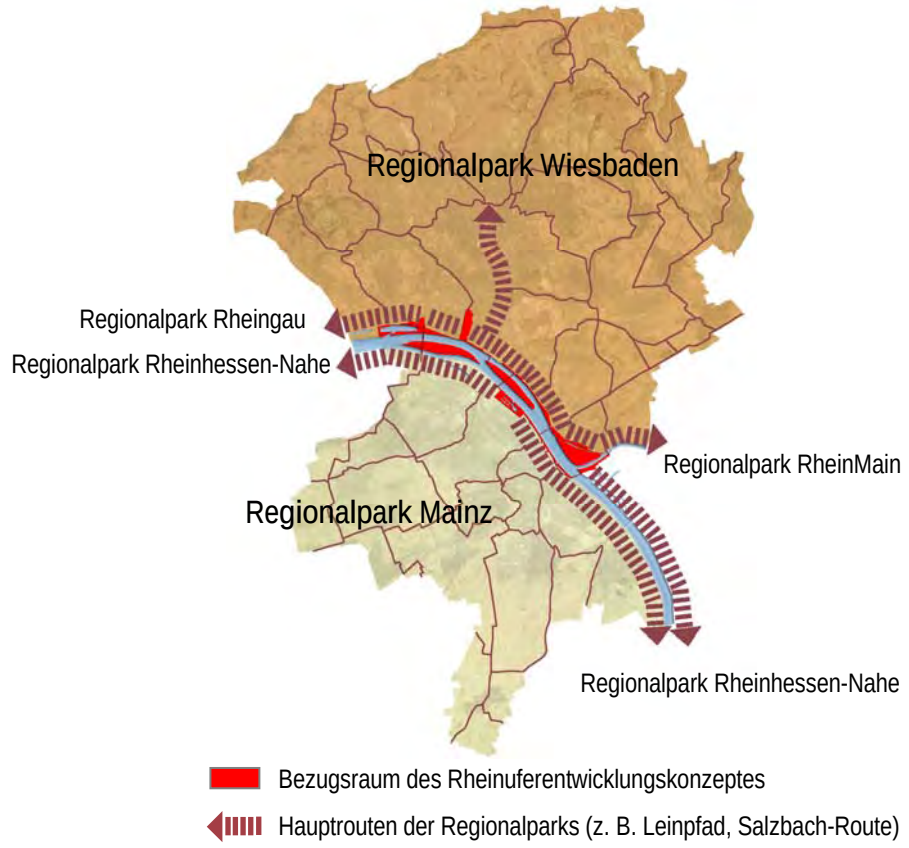
Ausgangslage

Es sind die europäischen Stromlagen, die seit den 1990er Jahren als regionale Identifikationsträger und traditionsreiche Wachstumslinien — forciert durch Globalisierung und Strukturwandel — wiederentdeckt werden. Die weiträumigen „Uferbesetzungen“ des Industriezeitalters geben heute auch entlang des Rheins sukzessive Flächen für neue Nutzungen frei. Dieser anhaltende Konversionsprozess bietet den rheinanliegenden Landeshauptstädten Mainz und Wiesbaden eine historische Chance, sich mit ihrem Stadtleben wieder aktiv dem Fluss zuzuwenden, die Potenzialräume nach ihren veränderten Bedürfnissen zu gestalten und sich markanter im regionalen Kontext zu positionieren.

Ein zweites und für den hier betrachteten Entwicklungsraum wichtiges Potenzial liegt im Zusammenfluss von Rhein und Main begründet, der über Jahrhunderte durch seine herausragende macht- und militärstrategische Bedeutung bestimmt war. Heute definiert sich über die beiden namensgebenden Flüsse maßgeblich die geografische Verankerung und regionale Identität des Metropolraumes Rhein-Main.

Die Sicherung, Aufwertung und Verknüpfung der Landschaften im metropolitanen Verdichtungsraum ist gemeinsames und übergeordnetes Ziel der entlang der Rheinachse zusammentreffenden Regionalparks, deren vernetzende Hauptrouten sich naturgemäß auf die Flussläufe von Rhein und Main beziehen. Somit stellt die Rheinachse eine wichtige Nahtstelle zwischen den Städten Mainz und Wiesbaden, den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen und ihren Regionalparks, wie beispielsweise dem Regionalpark RheinMain und dem Regionalpark Rheinhessen-Nahe dar.

In Anbetracht der räumlichen und zeitlichen Dimension des rheinübergreifenden Strukturwandels sehen die beiden Städte die gemeinsame Rheinuferentwicklung als eine strategische Aufgabe, die über eine koordinierte Gesamtplanung die qualitätvolle Stadt- und Freiraumentwicklung langfristig sichert und hiermit einen erkennbaren Beitrag zur Schärfung des regionalen Profils leisten kann.



Gemeinsamer Entwicklungsraum / Symbolraum der Metropolregion

Ballungsraum + Planungsverband + Regionale Industriekultur + Knotenpunkt der Regionalparkrouten + Regionale Identität + Verkehrsverbund

Aufgaben und Ziele des Rheinuferentwicklungskonzeptes

Im Sinne der beschriebenen gemeinsamen Entwicklungsaufgabe soll das Rheinuferentwicklungskonzept den Städten Mainz und Wiesbaden als zusammengeführte Basis für ihre langfristige stadt- und landschaftsräumliche Entwicklung am Rhein dienen. In seinem räumlichen Umgriff nimmt es direkten Bezug auf den im Jahre 2009 im interkommunalen Werkstattverfahren sondierten Entwicklungsraum. Das Strukturkonzept (1:5.000) bietet hierzu erstmalig eine perspektivische Gesamtschau. Es vereint die Vielzahl der bestehenden Stadt- und Freiraumprojekte zu beiden Seiten des Rheins mit ergänzenden strukturellen Entwicklungsvorschlägen für die bislang noch als „entwicklungsbedürftig“ eingeschätzten Teilräume und Uferabschnitte unter einem übergreifenden Leitbild
.
Damit knüpft das Rheinuferentwicklungskonzept an die bewährte Tradition übergreifender Rahmenplanungen und Strategiekonzepte, wie beispielsweise das Mainzer RheinUferForum 2000, das Hafenforum 2004 oder das Entwicklungskonzept zum Stadtumbau Kostheim / Kastel 2007 an. Mit seinen Fortschreibungen macht es die zahlreichen Entwicklungsimpulse für die Prägung eines regionalwirksamen Gesamtbildes nutzbar. Aus der erweiterten Raumbetrachtung werden insbesondere auch jene Entwicklungs- und Handlungsbedarfe klarer identifizierbar, die ausdrücklich der konkreten gemeinsamen Anstrengung beider Städte bedürfen.

Die vielfältigen Zielvorstellungen, die sich aus dem ganzheitlichen Entwicklungsanspruch für die Stadtquartiere, das Lebens-, Arbeits- und Wohnumfeld, Naherholung und Freizeit, Denkmalschutz, Naturschutz, Tourismus etc. auf den Raum projezieren, erhalten mit dem Rheinuferentwicklungskonzept ein übergreifendes Leitbild, das die standortbezogene Diskussion in einen erweiterten Entwicklungskontext stellt. Für den prägenden Naturraum der Rheinauen ist eine schutzbetonte Gesamtperspektive bereits in wichtigen Teilen hergestellt bzw. vorformuliert. Die integrierte Entwicklung der in Konversion befindlichen Teilräume bietet nun die Möglichkeit, ergänzende Bedarfe, Funktionen und Nutzungsangebote (z. B. Naherholung, Freizeit, Sport, Infrastruktur) kompakt und qualitätvoll zu verorten. Damit hilft sie, die bestehenden und ggf. zu ergänzenden Schutzräume im Sinne einer gegenseitig stärkenden räumlichen Funktions- und Arbeitsteilung langfristig zu sichern.

Für die Initialisierung neuer Vorhaben sowie die fortführende Qualifizierung und Ausrichtung bestehender Projekte kann das Rheinuferentwicklungskonzept allen Beteiligten eine wertvolle Informations-, Orientierungs- und qualitätssichernde Entscheidungsbasis bieten. In diesem Sinne wird es als strategischer, fortschreibungsfähiger Entwicklungsleitfaden für den Gesamtraum und die Profilierung seiner Teilräume verstanden.

▶ Für die beiden Landeshauptstädte Mainz und Wiesbaden kennzeichnet die Vielzahl bestehender bzw. initiierter Großprojekte zu beiden Seiten des Rheins, wie Zoll- und Binnenhafen, Osthafen Schierstein, LindeQuartier, „Neue Mitte Amöneburg“ und Winterhafen die rheinübergreifende Dimension und Komplexität des hier greifenden Konversionsprozesses.

Schwerpunktbereiche der städtebaulichen Entwicklung links und rechts des Rheins

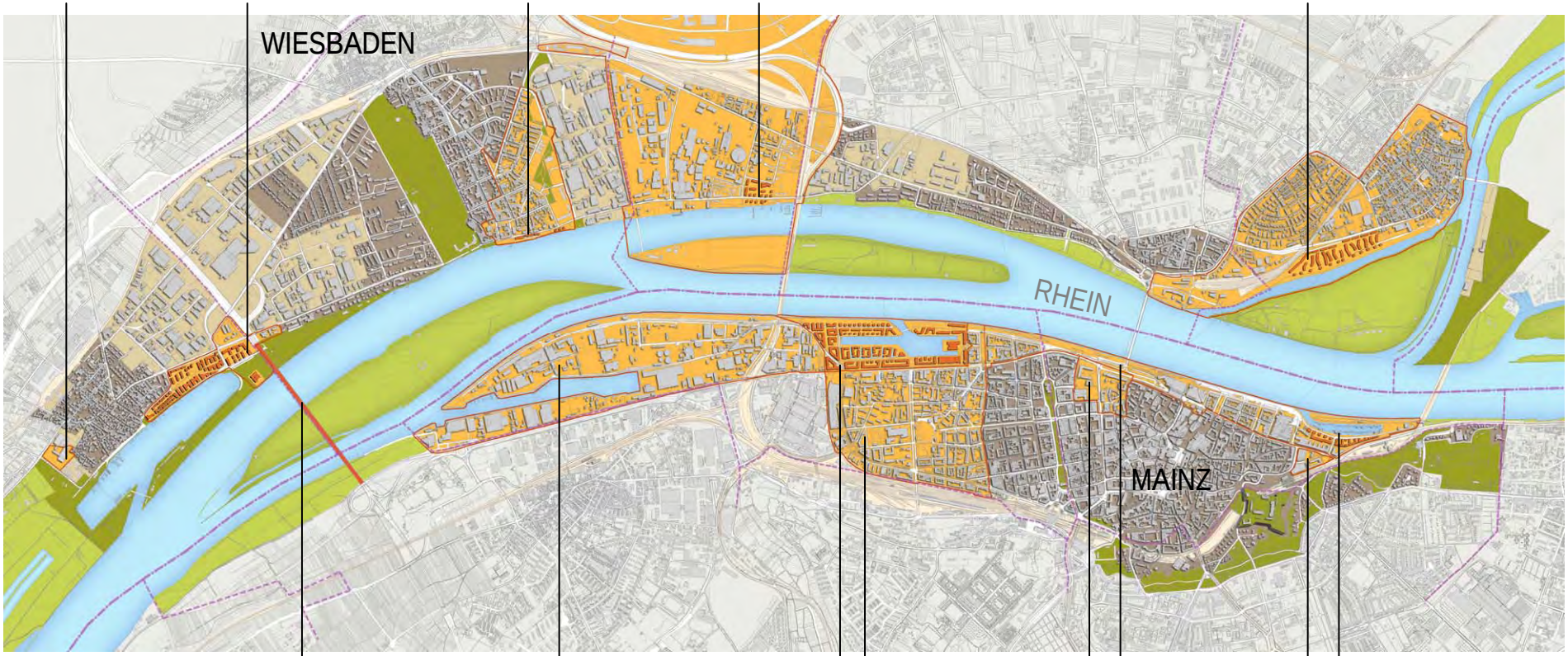
Städtebauliche Entwicklungsfläche „Rheingau-Palais“ Henkell Schierstein

Rahmenplan zur städtebaulichen Neuordnung Osthafen Schierstein

Soziale Stadt Biebrich SüdOst
- Neugestaltung Rheinufer
- Grünzug Industriepark

Amöneburg 2020
- „Neue Mitte Amöneburg“
- Städtebaulicher Rahmenplan

Stadtumbaugebiet Kostheim / Kastel
- Neugestaltung Rheinuferpromenade Mainz-Kastel
- Entwicklungsvorhaben LindeQuartier
- Städtebauliches Rahmenkonzept Philippshof
- Sanierungsvorhaben Flosshafen



Ausbau und Erneuerung der Schiersteiner Rheinbrücke

Masterplan Neustrukturierung Industriehafen und GVZ

Rahmenplan „Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen“

Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Forum Regierungsviertel

Rahmenplan RheinUferForum

„Wohnquartier am Winterhafen“

Römisch-Germanisches Zentralmuseum Mainz (RGZM)

Veränderte Rahmenbedingungen und Herausforderungen

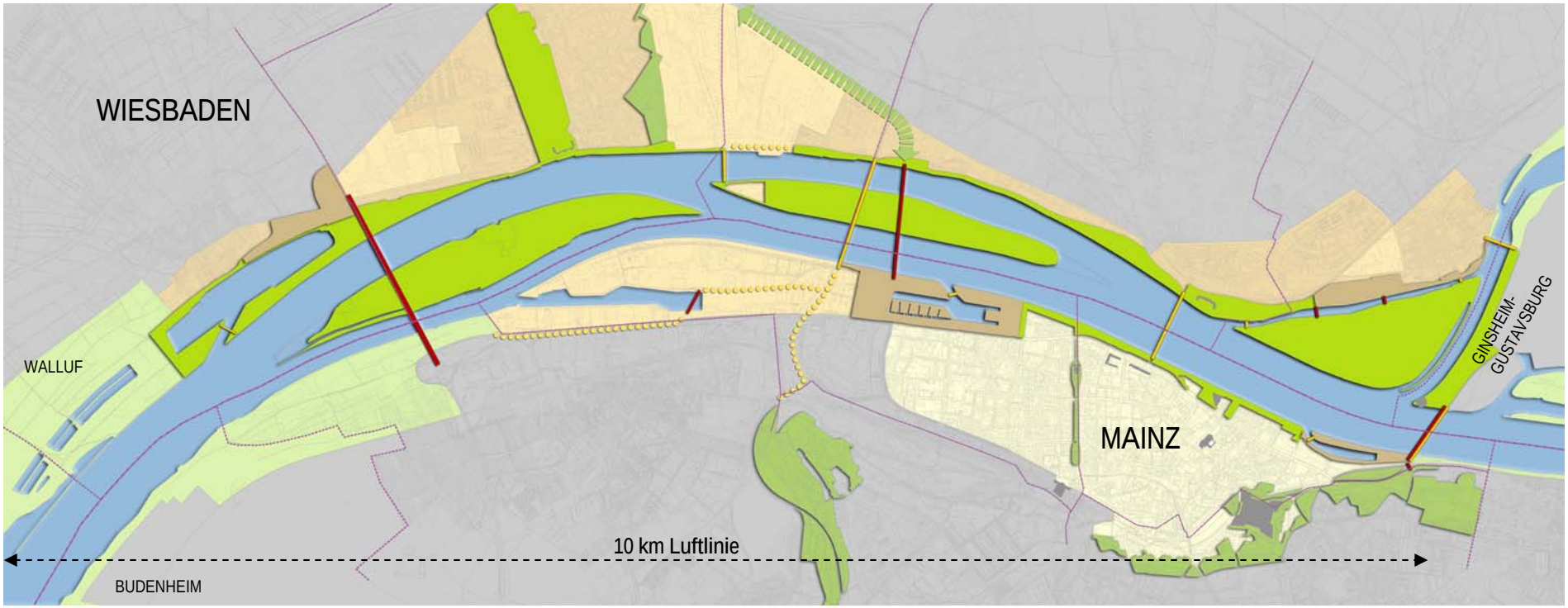
Die Rahmenbedingungen für eine gemeinsame Umsetzung des anspruchsvollen Gesamtvorhabens haben sich seit Mitte 2009 verändert. Mit den bekannten Auswirkungen auf die Kommunalhaushalte hat die sich zum Ende 2008 verstärkende Wirtschafts- und Finanzkrise zunächst allen Ambitionen für eine aggregierte Entwicklungsinitiative (siehe BUGA, IBA) die finanziellen Grundlagen, nebst der hierzu erforderlichen politischen Verankerung entzogen. Auch wichtige, bereits laufende städtebauliche Entwicklungsvorhaben haben angesichts der Veränderungen von Marktlage und Investitionsklima mit längeren Entwicklungs-, Vermarktungs- und Umsetzungszeiträumen zu rechnen.
In diesen veränderten Rahmenbedingungen findet eine gemeinsame Rheinuferentwicklung eine zusätzliche, zur bestehenden Komplexität der Entwicklungsaufgabe hinzutretende Relevanz. Sie wird die kontinuierliche Umsetzung des Gesamtvorhabens auch entlang einer in der Tendenz verlängerten Zeitachse sichern helfen. Die Gemeinschaftsaufgabe ist in ihrem Kern eine über Dekaden reichende Generationenaufgabe.
Mit seinem gesamträumlichen, projektübergreifenden Strategieansatz empfiehlt sich das Rheinuferentwicklungskonzept auch als wichtiger Motor für eine breiter angelegte Fördermittelakquisition. Raumbezogene Einzelmaßnahmen und Projekte können künftig mit dem strategischen Überbau eines Rheinuferentwicklungskonzeptes untersetzt und in einem sich verstärkenden Wettbewerbsfeld markanter platziert werden.

Sofern sich das Rheinuferentwicklungskonzept in einem ersten Schritt als städteübergreifendes Gemeinschaftsvorhaben auf breitem politischen Konsens gründen lässt, werden die bereits bestehenden Strukturen zur Koordination und Kommunikation (Städteausschuss, Stadtplanerrunden, interkommunale Arbeitsgruppe Mainz-Wiesbaden) dahingehend weiterzuentwickeln sein, das sie die erforderliche Prozesskontinuität für die Gesamtprojektentwicklung auch langfristig gewähren können. Für eine erfolgreiche Umsetzungsstrategie wird zudem eine breitere und verbindlichere Einbindung aller zu beteiligenden Fachämter benötigt. Die sehr guten Erfahrungen beider Städte bei der Durchführung von Partizipationsverfahren in Vorbereitung ihrer städtebaulichen Entwicklungsvorhaben können dazu genutzt werden, dem vereinbarten Gesamtvorhaben ein angemessenes Forum und eine aktive Kommunikationsplattform zu bereiten. Wahrnehmbar ergeben sich auch aus einer veränderten bürgerschaftlichen Diskussionskultur wachsende Herausforderungen für die Vermittlung und Moderation von Projektinitiativen der beschriebenen Art. Hierzu kann die gemeinsame Rheinuferentwicklung an das bereits über die Teilprojekte gewonnene bürgerschaftliche Engagement von Lokalpolitik, Vereinen, Verbänden und Initiativen anknüpfen.

Die koordinierte und qualitätvolle Freiraumentwicklung ist ein Kernziel der gemeinsamen Rheinuferentwicklung. Sie will die verfügbaren Flächenpotenziale für den langfristigen Erhalt und die Entwicklung der wertvollen Rheinauenlandschaft als Natur- und Erholungsraum sichern. Mit diesem umfassenden Beitrag für ein attraktives Lebensumfeld am Rhein muss sie auch als eine herausragende soziale Aufgabe verstanden werden.

„Ob Basel, Frankfurt am Main, Glasgow oder Bordeaux: Viele europäische Städte folgen dem internationalen Trend, entdecken ihre Stromlagen neu und nutzen die Lage am Wasser zur Profilierung ihrer weichen Standortfaktoren. Denn seit dem Beginn der postindustriellen Zeit haben sich die Ansprüche der Gesellschaft an ihre Stadt und das Umweltbewußtsein gewandelt. Naherholungsmöglichkeiten, Wohnumfeld und das Stadtbild sind wichtige Faktoren, die die Attraktivität der Lebensumwelt ausmachen …“ (aus „Stromlagen – Urbane Flusslandschaften gestalten“, Montag Stiftung Urbane Räume / Regionale 2010).

▼ Der Untersuchungsraum des vorliegenden Rheinuferentwicklungskonzeptes nimmt Bezug auf den im Zuge des interkommunalen Werkstattverfahrens (2009) sondierten Entwicklungsraum entlang des Rheins.



Leitbild und Arbeitsmodell

Leitbild und Arbeitsmodell

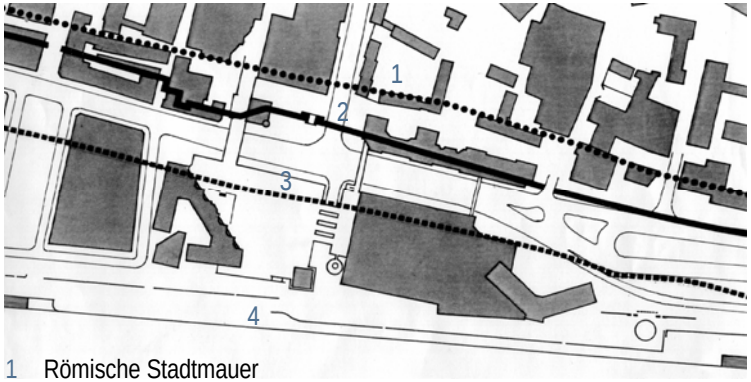
Der Rhein ist das prägende Element der Stadtentwicklung von Mainz und Wiesbaden. Er verbindet und trennt zugleich die beiden Landeshauptstädte. Doch schon immer wurde der Rhein mit seinen beiden Ufern als eine Einheit betrachtet.
„Der Rhein stellt das Rückgrat unserer Region dar. Er bildet somit einen Raum von hohem öffentlichen Interesse und mit einem gerechtfertigten Anspruch auf möglichst uneingeschränkte, öffentliche Zugänglichkeit. Dem Raum kommt als Natur-, Erlebnis- und Erholungsraum und nicht zuletzt auch unter touristischen Aspekten ein hoher Stellenwert zu.“ Dieser Leitsatz aus dem Mainzer RheinUferForum 2000 hat bis heute seine grundsätzliche Gültigkeit bewahrt und lässt sich ohne Weiteres auf das Gesamtvorhaben einer nunmehr gemeinsamen Rheinuferentwicklung übertragen.

Intention der vorliegenden Studie ist es, ein konsistentes Gesamtkonzept für die Gestaltung der Rheinufer auf beiden Seiten aufzuzeigen. Die städtebauliche und landschaftliche Aufwertung der Rheinachse soll zukünftig gemeinsam voran getrieben werden. Im Vordergrund steht die Überwindung der Grenze des Rheins sowie die Harmonisierung verschiedener, sich zum Teil störender Nutzungsstrukturen auf den Rheinufern. Ziel ist es, Entwicklungsperspektiven für eine Stadtlandschaft neuer Prägung aufzuzeigen, in der sich Industrie, Wohnen, Natur und Freizeit verbinden und neue lokale und regionale Identitäten mit dem Rhein entstehen können.

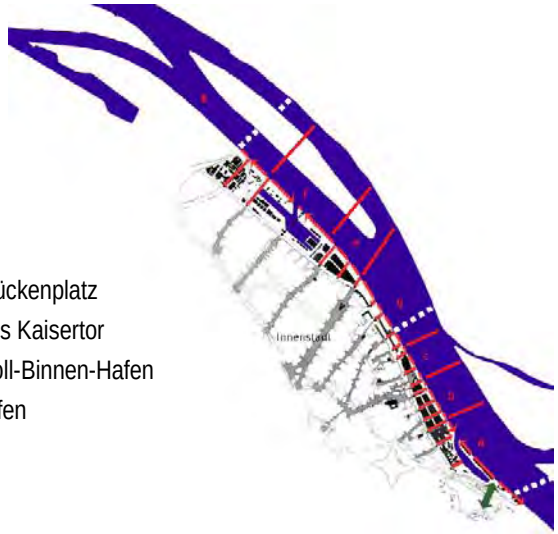
Die bislang erarbeiteten eigenständigen Entwicklungsleitbilder der beiden Städte lassen sowohl die unterschiedlichen, historisch gewachsenen Ausgangslagen in ihrem Bezug zum Rhein als auch wichtige Gemeinsamkeiten in den Perspektiven und Zielstellungen erkennen.
Für Mainz ist die Rheinuferentwicklung nicht nur eine traditionsreiche Stadtentwicklungsaufgabe, sie ist auch in wesentlichen Teilen mit der Innenstadtentwicklung identisch. Für die Stadt Wiesbaden ist diese Aufgabe sukzessive mit den rheinseitigen Eingemeindungen hinzugewachsen. Insofern kommt den Verknüpfungen zur Wiesbadener Innenstadt eine herausragende Rolle zu, die ihrerseits von der Entwicklung attraktiver und zugkräftiger Räume am Rhein profitiert.
Charakteristisch für den beidseitigen Uferraum ist eine abwechslungsreiche Abfolge, in Teilen sehr verschiedener Uferabschnitte. Der dichte Rhythmus städtebaulicher Achsen und Straßenzüge prägt maßgeblich das Rheinufer der Mainzer Kernstadt. Dahingegen bestimmen die einzelnen historischen Ortskerne den weiter gespannten Rhythmus in den Raumabfolgen auf der Wiesbadener Seite.

Leitbild der Rheinuferentwicklung Mainz

Schichtung der Stadt



1 Römische Stadtmauer
2 Mittelalterliche Stadtmauer
3 Rheinuferlinie um 1784
4 Uferkante seit ca. 1888



Uferabschnitte

a) Winterhafen
b) Lauterenviertel
c) Rathaus bis Brückenplatz
d) Brückenplatz bis Kaisertor
e) Kaisertor bis Zoll-Binnen-Hafen
f) Zoll-Binnen-Hafen
g) Industriegebiet

Leitbild der Rheinuferentwicklung Wiesbaden

Drei bedeutende stadt- und landschaftsräumliche Bereiche

Chancen und Potenziale

- Herausarbeiten der bestehenden, sich ergänzenden stadträumlichen Polaritäten
- Bekenntnis zu den lokalen Polaritäten
- Verknüpfung der Stadträume durch übergeordnete Funktionen und Elemente
- Vorhandene Qualitäten sichtbar und erlebbar machen
- Durch eigene Identität an die Region anschließen

Räumliche Analyse

An das Leitbild für die übergreifende Rheinuferentwicklung richten sich verschiedene Erwartungen. Es soll die strukturellen Eigenarten des Raumes (Rhythmus, Abfolge variierender Nutzungen u.a.) aufgreifen und den umfangreichen Kanon bestehender Projekte integrieren. Darüber hinaus sollen anhand des Leitbildes konkrete Ableitungen für die künftige Profilierung der Teilräume ermöglicht werden. Den lokalen Vorprägungen und Identitäten (Historie, Themen, Funktionen) kommt dabei eine Schlüsselrolle zu.

Seit der Phase der Industrialisierung fanden auf den Rheinufern heterogene städtebauliche Entwicklungen statt, die die Gemeinsamkeiten und untereinander bestehenden Bezüge zunehmend verwischten. Die räumliche Analyse zeigt ein streckenweise beziehungsloses Nebeneinander unterschiedlichster Nutzungen und räumlicher Prägungen.

Räume mit konsistenter Eigenart und Nutzung werden im Arbeitsmodell als „Kerne“ bezeichnet. Die zwischen den Kernen liegenden Raumintervalle sind vielfach identitätslos. Ihnen fehlt ein erinnerbares Bild oder Muster. Sie hinterlassen jenes unverständliche „Rauschen“, das sich in verstädterten, suburbanen Abseitsräumen breit gemacht hat. In diesem Sinne soll es Ziel sein, dem gemeinsamen Stadt- und Landschaftsraum am Rhein eine klare und durchgängige Choreografie zu geben und seine zusammenhängende Lesbarkeit wieder herzustellen.

„KERNE“

FUNKTIONSRÄUME MIT KLAREM CHARAKTER

„RAUSCHEN“

DIFFUSE ZWISCHEN-RÄUME MIT UNKLAREM CHARAKTER

GESAMTBILD

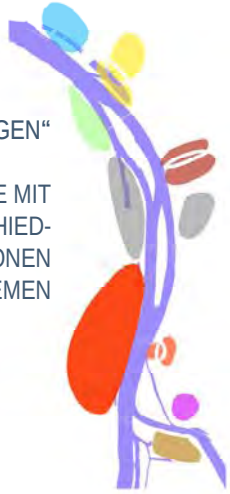
Vorprägungen und Gliederung

Der erste Schritt zu einer neuen Lesbarkeit ist die Identifikation der vorhandenen „Vorprägungen“. Die Auseinandersetzung mit der Ortshistorie und das Auffinden von Geschichtsspuren stellen ein wesentliches Fundament bei der Formulierung von Entwicklungszielen dar. Gekoppelt mit der Analyse der vorgefundenen Raumstrukturen gelingt es, besondere Identitäten und Identitätsträger herauszustellen und so eine erste „Gliederung“ des Gesamtraumes vorzunehmen. Diese Gliederung ermöglicht es, die Teilräume in ihrer Charakter prägenden Eigenart — ihrem Leitcharakter — anzusprechen und Vorschläge zu ihrer (weiteren) Profilierung zu unterbreiten. Die Uferprospekte wiederum projezieren diese sehr unterschiedlichen Charaktere mit ihrer spezifischen Gestalt in den Flussraum.

In den vertiefenden Betrachtungen zu den einzelnen Teilräumen geben ausgewählte Referenzbeispiele ein Bild davon, welche Gestaltungsideen anderenorts in vergleichbaren thematischen, funktionalen bzw. räumlichen Situationen entwickelt wurden. Für die Prägung eines regionalwirksamen und vermittelbaren Gesamtbildes bleibt die Entwicklung eigenständiger, auf der lokalen Eigenart und Identität basierender Raumcharaktere grundlegend. Dahingehend werden auch Anregungen für nächste Qualifizierungsschritte gegeben. Zunächst wird also der qualitätvollen Teilraumentwicklung Priorität eingeräumt. Erst in nachgeordneten Schritten und dann auf Basis eines vereinbarten gemeinsamen Rheinuferentwicklungskonzeptes können weiterführende Überlegungen wie z. B. zur Entwicklung von Wassertaxi-Verbindungen, zusammenhängenden Beleuchtungskonzepten, Brückenfamilien u.ä. ansetzen.

„VORPRÄGUNGEN“

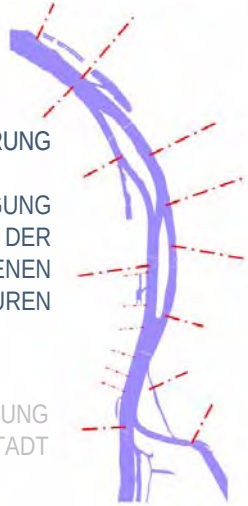
UFERRÄUME MIT UNTERSCHIEDLICHEN FUNKTIONEN UND THEMEN



GLIEDERUNG

NACH VORPRÄGUNG UND CHARAKTER DER GEWACHSENEN LOKALSTRUKTUREN

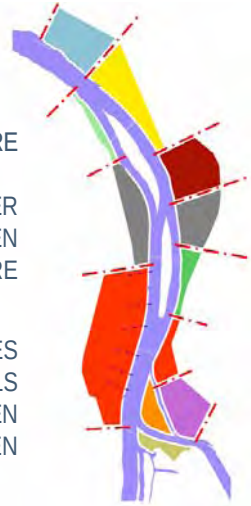
BINNENGLIEDERUNG MAINZER INNENSTADT



LEITCHARAKTERE

STÄRKUNG DER ANGELEGTEN GRUNDCHARAKTERE

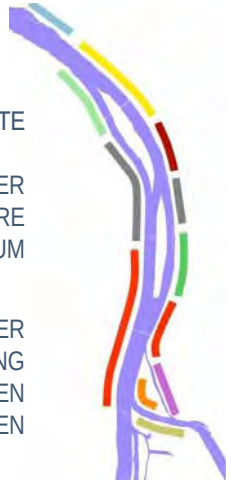
NEUENTWICKLUNG EINES EIGENSTÄNDIGEN PROFILS IN DEN UNDEFINIERTEN BEREICHEN



UFERPROSPEKTE

PROJEKTION DER LEITCHARAKTERE IN DEN FLUSSRAUM

UNTERSTÜTZUNG DER RAUMPROFILIERUNG IN DEN UNDEFINIERTEN BEREICHEN



Fokussierter gemeinsamer Entwicklungsraum

Das Interesse an einer gemeinsamen Rheinentwicklung haben die beiden Städte wiederholt bekundet. Dabei wird in der Regel der gesamte Begegnungsraum entlang des Rheins als gemeinsamer Entwicklungsraum gesehen. Aus der gesamträumlichen Analyse und der vertiefenden Untersuchung der Teilräume zeichnet sich ein besonderer Fokus für eine vertiefte interkommunale Zusammenarbeit ab. Dieser betrifft den südöstlichen Rheinabschnitt, an dem die beiden Ufer im unmittelbaren Vis-á-vis stehen. Hier ballen sich wichtige Stadtentwicklungsprojekte und bestehen gravierende verkehrliche und strukturelle Probleme, die nur in enger Kooperation beider Städte langfristig gelöst werden können.

Der Entwicklungsschwerpunkt an den Rheinufern kreist bislang fast ausschließlich um hochbauliche Projekte und Investitionen. Im Interesse einer umfassenden Rheinuferentwicklung und der avisierten regionalwirksamen Profilierung des Landschaftsraumes müsste der qualitätvollen Freiraumentwicklung ein deutlich höherer Stellenwert eingeräumt werden. Im fokussierten Entwicklungsraum am Zusammenfluss von Rhein und Main verfügen beiden Städte — und im Vergleich zu den sonst überwiegend schmalen Uferkorridoren — über das höchste Flächenpotenzial, das in seinem übergreifenden Versorgungswert für die Entwicklung von Natur und Naherholung nur ansatzweise beleuchtet ist. Hier werden wertvolle Entwicklungsreserven gesehen, die den Raum zugleich als wichtigen Referenzraum für die regionale Identität aufscheinen lassen.

INDIREKTER KONTAKTRAUM

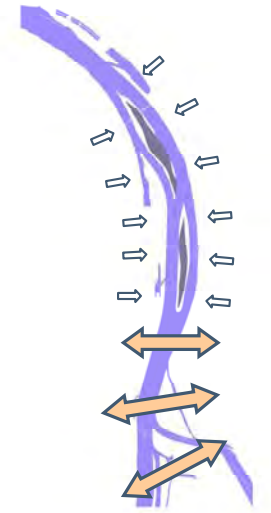
RHEININSELN BILDEN
DAS UNMITTELBARE VIS-Á-VIS
(RAUMTEILER)

Rheinuferdistanz 750 – 900m

DIREKTER KONTAKTRAUM

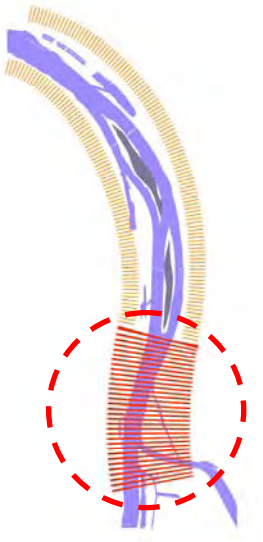
UNMITTELBARES GEGENÜBER
DER RHEINUFER

Rheinuferdistanz 450m



FOKUSSIERTER GEMEINSAMER ENTWICKLUNGSRAUM

- ÜBERGREIFENDE ENTWICKLUNGS-BEDARFE (VERKEHR, STADTRAUM, ERHOLUNGSRAUM, NATUR)
- GEMEINSAME SIEDLUNGS- UND STADTGENESE
  - SYMBOLRAUM DER METROPOL-REGION



TEILRÄUME WIESBADEN

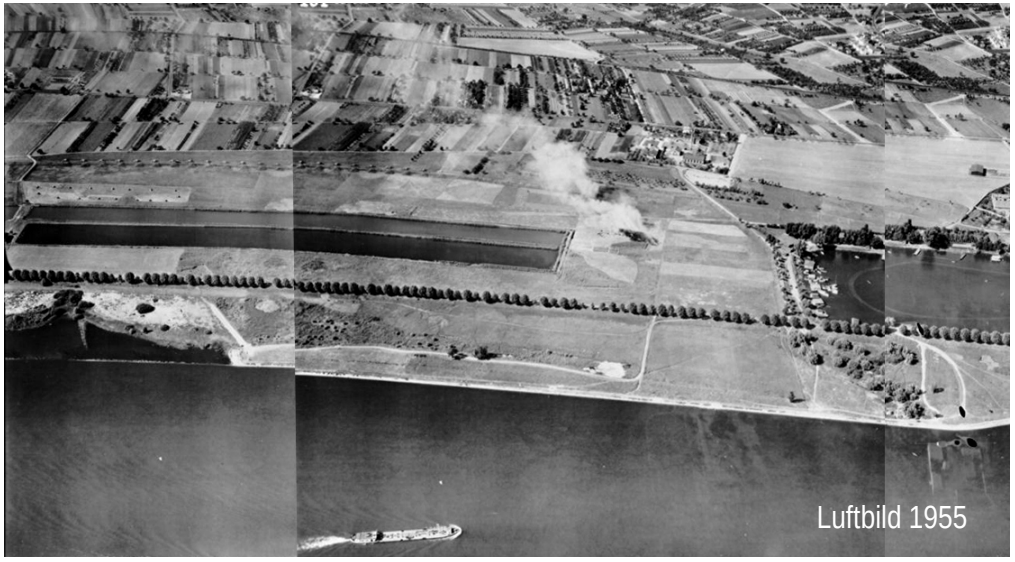
Schiersteiner Rheinaue
Schiersteiner Hafen
Biebrich
Industriepark Kalle – Albert / Dyckerhoff
„Neue Mitte Amöneburg“
Mainz-Kastel
Kostheimer Ufer

SCHIERSTEINER RHEINAUE

Historische Karte von 1888

Historische Karte von 1909

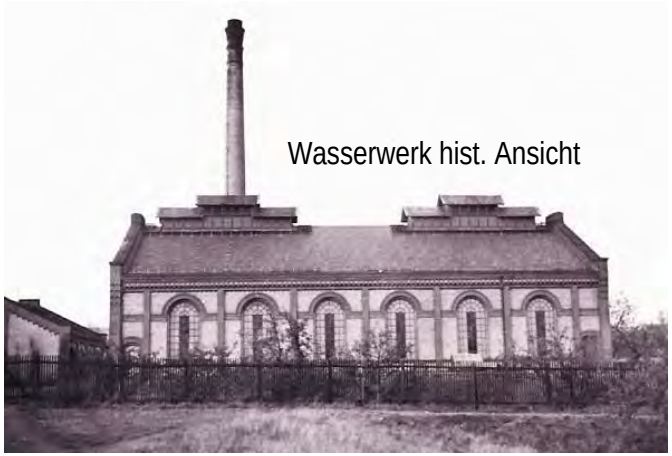
Stadtplan Wiesbaden 1954



Historie

- Im Zuge der Industrialisierung wird die Schiersteiner Aue zum zweitwichtigsten Wasserversorgungsraum der Stadt Wiesbaden (Referenzraum der Industrialisierung: Schiersteiner Damm – Rheinschifffahrt / Wassergewinnungsanlagen)
- Wasserwirtschaftliche Nutzung / erste Ausbaustufe um 1900 zur Versorgung der Stadt Wiesbaden (neben Taunusstollen)
- 1904 – 1906 folgt zweite Ausbaustufe, Backsteinbau in romanisierendem Stil, Grundwassergewinnung (davon erhalten Kessel- und Maschinenhaus des Pumpwerks sowie Gebäude der Filteranlage und Filterhäuschen)
- 1923 Anlage des Schiersteiner Dammes unter Verwendung von Aushubmaterial des westlich verlängerten Schiersteiner Hafens
- 1924 wird die künstliche Grundwasseranreicherung auf dem Gelände (1,2 km²) zwischen dem Wiesbadener Stadtteil Schierstein und der Gemeinde Walluf angelegt
- Seit 1961 liefert das Rheinwasser-Aufbereitungswerk Trinkwasser aus Rheinwasser (Entnahme aus Strommitte, 6-wöchige Bodenpassage, Entnahme 180m weiter südlich über Brunnenreihe; Tageskapazität von 40.000m³ entspricht fast der Hälfte des Wiesbadener Trinkwasserbedarfs)
- Sukzessive Entwicklung ökologisch wertvoller Biotope / Lebensräume; in den 1970er beginnt die Ansiedlung von Weißstörchen
- seit 1993 wird das Gebiet nach dem Geländepflegeplan (Fachbüro Twelbeck, Mainz) unterhalten

Belüftungskaskaden



Wasserwerk hist. Ansicht

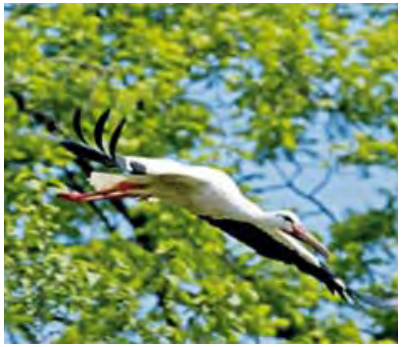
Filterhäuschen, zweite Ausbaustufe (1904-1906)

Prägende Strukturen und Nutzungen

- Wasserwerk Schierstein (Rheinwasser-Aufbereitung zur Trinkwasser-Gewinnung, Sedimentier- und Infiltrierbecken, Sickergalerie; Pumpstation / Denkmalschutzbereich - Industriekultur); Geplante Umbauten am Wasserwerk (Hessenwasser / ESWE)
- Ausgedehnte Wiesenflächen (extensive Landbewirtschaftung, Naturbeobachtungs- und –erlebnisraum; Wasserschutzgebiet, LSG Stadt Wiesbaden Zone I, Natur- und Vogelschutz, Storchenpopulation)
- Rheinpromenade mit Baumallee (Schiersteiner Damm mit ungeschnittene Platanen, Fledermauspopulation)
- Landschaftspanorama (Rhein / Rheingau / Taunus)
- Fährverbindung zur Rettbergsaue (Camping)

Leitcharakter

Schiersteiner Rheinaue



Bestandsstruktur mit beispielhaft verorteten Projektvorschlägen

1. Ausstellung „Viae aquae“ / „virtuelles Wasserwerk“
2. „Blaues Wasserwerk“ (z. B. mit neu gestalteter Gebäudehülle)
3. Vogelbeobachtungsstation
4. „Blaues Klassenzimmer“ (Option Schauaquarium)
5. Thematische LandArt (Bsp. Brunnengalerie)

Einschätzung

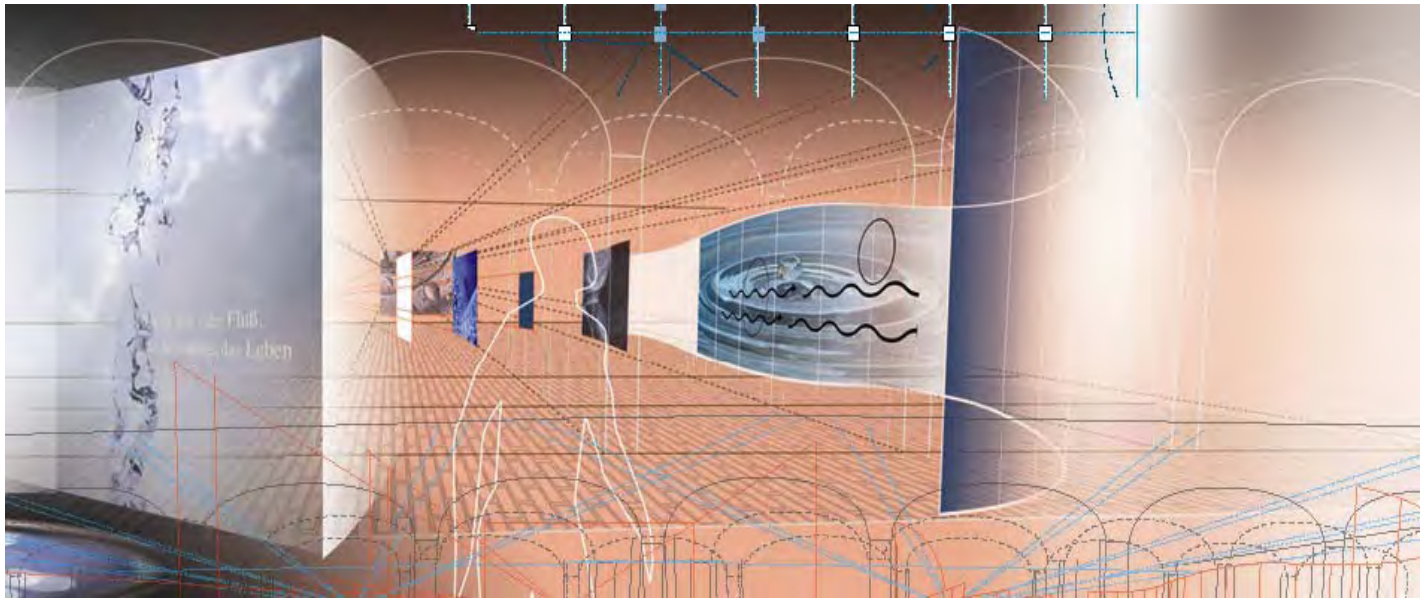
Im Vergleich zu den östlich anschließenden Wiesbadener Uferabschnitten ist hier ein zusammenhängender Raumcharakter sofort und eindeutig lesbar. Für diese wasserwirtschaftlich und ökologisch gleichermaßen wichtige Fläche stehen Erhalt und Pflege klar im Vordergrund. Seine besondere Eigenart erwächst dem ausgedehnten Uferraum aus der Durchdringung von technischer Wassergewinnungsinfrastruktur und wassergeprägtem Naturraum. Erstere erschließt sich unmittelbar mit Sicht auf Wasserwerksgebäude, Filter- und Sedimentierbecken u.ä. und wird sukzessive, mit dem zweiten Blick auf die unauffälligeren Strukturen von Sicker- und Brunnengalerien erweitert. Neben der Vogelbeobachtung (Ornithologie, Storchenpopulation) gehört das weite, unverstellte Landschaftspanorama auf den Taunus zu dem, was die unbedingt zu erhaltende Faszination des hochwertigen Naturerlebnisraumes ausmacht.

Ideen, Empfehlungen und Referenzbeispiele

- Die wasserwirtschaftliche Bedeutung des Wasserwerkes (bis zu 50% des Wiesbadener Trinkwassers werden hier gewonnen) und der Stellenwert des Ökotops insbesondere für die Avifauna legen nahe, diese Themen dem Naherholungssuchenden näher zu bringen. Für thematische Vertiefungen dieser Regionalrouten-Station wird eine professionell begleitete Ausstellung entweder direkt im Wasserwerksgebäude oder einem Annex am selben Ort, an der Schiersteiner Dammpromenade empfohlen. Beispielsweise könnten die als multimediale Forschungsreise konzipierte Ausstellung „Via aquae“ (2009, Zollamt Biebrich) oder das „virtuelle Wasserwerk“ der TU Darmstadt hier ein Domizil erhalten. Die Ausstellung sollte eine den Themen angemessen vertiefte Information bieten und auch einen wiederholten Besuch lohnen. Die Raumbedarfe einer Ausstellung und deren Unterbringung wären zeitnah mit Hessenwasser abzustimmen, zumal sich ggf. auch Maßnahmen zur optischen Aufwertung der tristen Gebäudehülle mit den bereits avisierten investiven Hochbaumaßnahmen des Betreibers verknüpfen ließen. Von mittlerweile üblich gewordenen kleinteiligen Landschaftsmöblierungen, Staffagen, wegebegleitenden Kommentierungen oder unangemessenen „Kleinkunst-Objekten“ wird hier dringend abgeraten, wenn das hochwertige Landschaftsbild und der vorhandene Raumcharakter nicht dauerhaft nivelliert werden sollen. Im Gegenteil, es wird zu einem fokussierten Informationsangebot, im Sinne eines attraktiven Zielortes am authentischen Ort geraten.
- Ergänzend zur o.a. Ausstellung, aber auch als themenbezogener Einzelbaustein vorstellbar, für den Fall, dass sich eine ambitionierte Ausstellung nicht absehbar verwirklichen ließe, wird der Vorschlag unterbreitet, die dem Raum inneliegende technische Dimension künstlerisch zu überhöhen. Für eine temporäre oder auch dauerhafte Inszenierung eröffnet die LandArt vielfältige Ansätze, die beispielsweise über einen Ideenwettbewerb eingeholt werden könnten. Mit dem Wettbewerb ließen sich ggf. auch ergänzende Themenempfehlungen für die Regionalparkroute und räumliche Bezüge z. B. zum Rheingau gewinnen.
- Der mögliche Standort für eine u.U. nachgefragte Vogelbeobachtungsstation mit erhöhtem Ausblick sollte im ersten Schritt mit den Fachkundigen von Naturschutz und Ornithologie vorsondiert werden. Im Interesse der Bündelung von Ausstellungsbausteinen wäre eine bauliche Kombination mit dem Wasserwerksgebäude sinnvoll.

▲ Wenn der besondere Raumcharakter unterstrichen, die artifizielle Eigenart des Landschaftsraumes betont und seine technische Infrastruktur besser sichtbar 5 gemacht werden sollen, werden nur wenige „Marker“ benötigt. Eine spannende Aufgabe für LandArt …? (Beispiele rechts: LandArt von Michael Heizer; Dachlandschaft der California Academy of Sciences von Renzo Piano; Lichtinstallation „Wasserwelt“ von Achim Wollscheid in Bochum)

▼ 3 Vogelbeobachtungsstation: Variationen zum Thema „Aussichtskanzel“ (untere Reihe v.l.n.r.): Aussichtspunkt der Promenade Samuel de Champlain in Quebec; á la Parasite-Project von Kortknie-Stuhlmacher-Architekten Rotterdam; Birdwatching Station für das Londoner Blue-Fence-Project vom Design-studio Superniche



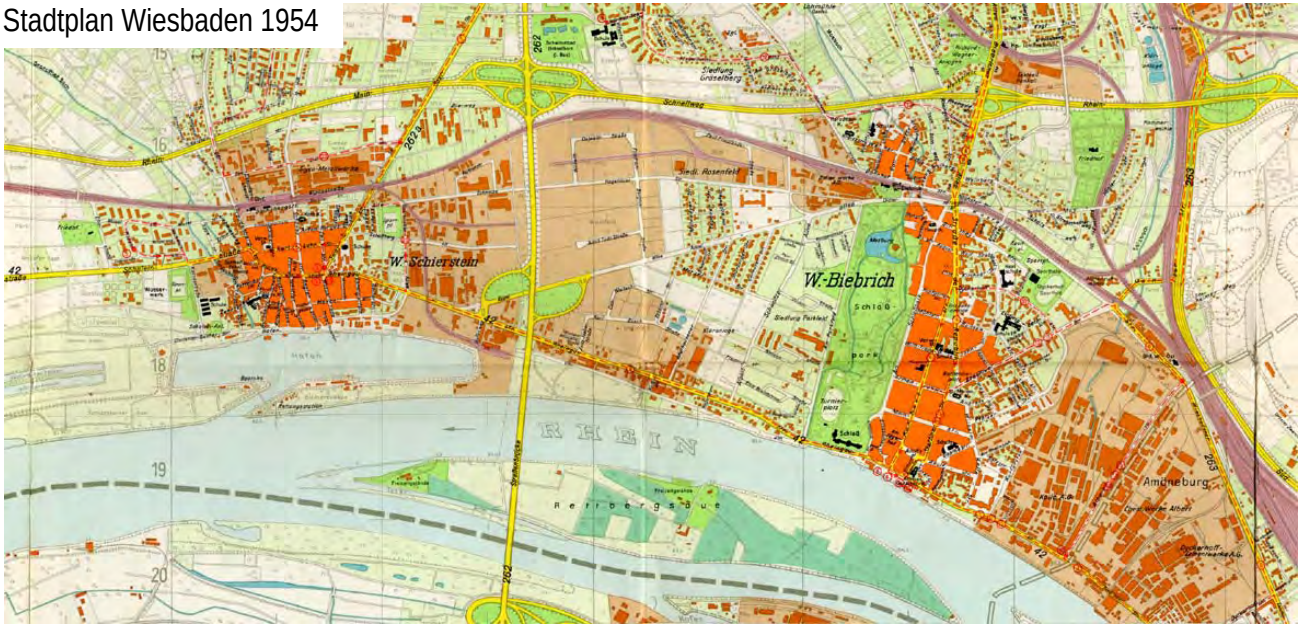
▲ 4
Der aquatische Lebensraum des Rheins als ergänzendes Ausstellungsthema - beispielsweise mit Schauaquarium als Besuchermagnet und „blaues Klassenzimmer“?
Im Beispiel: „das mobile Aquarium“ des Verbandes für Fischerei und Gewässerschutz Baden-Württemberg (Bilder 2-4, obere Reihe)

◀ 1
Die multimediale Ausstellung „Via aquae“ als Teil eines attraktiven, umfassenden Informationskonzeptes (Auszug aus dem Flyer 2009)

▼ 2
Eine neue Fassade für das Wasserwerk? Im Beispiel: „Blauer Würfel“ der Stadtwerke und Wasserdruckanpassungsanlage in Bochum (untere Reihe, v.l.n.r.)

SCHIERSTEINER HAFEN

Stadtplan Wiesbaden 1954



Historie

- Vor rund 2000 Jahren kleine germanische Siedlung / Vorgeschobener Wachposten der Römer / 860 urkundliche Erwähnung
- 1859 wird der Hafen unter Inanspruchnahme eines alten Rheinarms angelegt (Dammbau auf der Bismarckaue) – dadurch gewinnt die Gemeinde Schierstein stark an Bedeutung; u.a. kommt die Rheinfischerei zur Blüte (Hafenstraße, Fischergasse)
- Funktion als Schutzhafen für die Flößerei (Holzlieferungen aus dem Taunus Richtung Norden bis Holland)
- Mitte-Ende des 19. Jahrhunderts entstehen jene traditionsreichen Großbetriebe der chemischen- und der Metallindustrie, der Zement- und Papierherstellung an der Rheinfront zwischen Schierstein und Kostheim, deren Industrieanlagen und Villen bis heute prägend sind
- 1926 – erst mit der Eingemeindung von Schierstein und Biebrich wächst Wiesbaden an den Rhein und wird nun auch Industriestadt
- 1945 Stützpunkt der US Navy River Patrol / 1958 Bundeswehr-Standort des Pionierbataillons 706 (Flusskompanie)
- 1961 wird der Osthafen (Industriehafen / Umschlagplatz) gebaut
- 1967 Errichtung der Dyckerhoff-Fußgängerbrücke (eine der ersten Spannbetonbrücken); 1984 Verkehrsberuhigung der Hafenstraße
- Hafen heute: das Zentrum des Wassersports der Landeshauptstadt (Regatta-Strecke), überregionales Naherholungsgebiet; Yachthafen, Uferpromenadenring, attraktiver Wohn-, Dienstleistungs- und Verwaltungsstandort (s. Bebauung am Nordufer)

Hafenschule

Rheingau-Palais

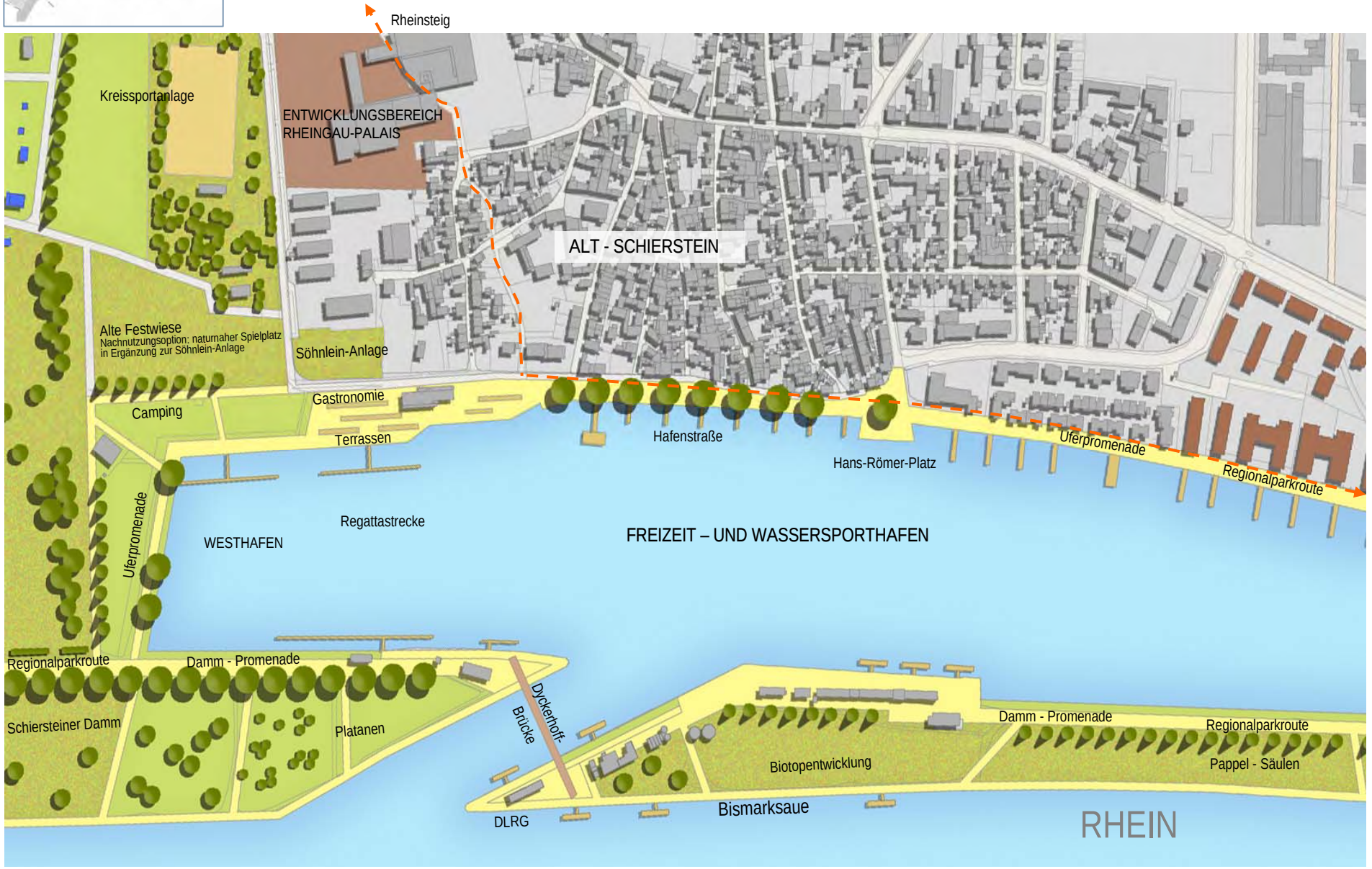
St. Christophorus

Villa „Rheinhütte“ (1854), Rheingaustr.

Prägende Strukturen und Nutzungen

- **Historischer Ortskern** (Christophorus-Kirche, Gassen und Hafenstraße, Fischrestaurant „Rheinhalle“, Römische Jupitersäule u.a.)
- **Hafenbecken** 1.400 x 230 m – als Zentrum des Wassersports (Vereinshäuser, Steganlagen, Yachten, 1.250m Regattastrecke); mit Industrieumschlagplatz im Osten (Silo, Schüttgutlager u.a.)
- **Moderne Wohn- und Gewerbebebauung** am Nordufer (Schufa)
- **Regional bedeutsamer Naherholungs- und Veranstaltungsort** (Hafenfest mit Drachenbootrennen)
- **Einzelbauwerke mit Landmarkenpotenzial** (Dyckerhoff-Brücke von 1967 über der Hafeneinfahrt, Raiffeisen Silo)
- Rheinsteig – 320 km langer Fernwanderweg entlang der rechtsrheinischen Seite zwischen Wiesbaden und Bonn (Gemeinschaftsprojekt der Bundesländer Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Hessen zur Förderung des sanften Tourismus; Startpunkt in Wiesbaden am Schloss Biebrich; weitere Informationen unter www.rheinsteig.de)
- Rheingauer Riesling Route - 70 km langer Wanderweg zieht sich von Flörsheim-Wicker über Wiesbaden bis nach Lorchhausen in das Mittelrheintal (Europaweinberg in Wiesbaden-Frauenstein mit Rebstöcken aus acht Partnerländern; weitere Informationen unter www.rheingau.de)

Leitcharakter Schiersteiner Riviera


Rheinsteig
Kreissportanlage
ENTWICKLUNGSBEREICH
RHEINGAU-PALAIS
ALT - SCHIERSTEIN
Alte Festwiese
Nachnutzungsoption: naturnaher Spielplatz
in Ergänzung zur Söhnlein-Anlage
Söhnlein-Anlage
Camping
Gastronomie
Terrassen
Hafenstraße
Hans-Römer-Platz
Uferpromenade
Regionalparkroute
Uferpromenade
Regattastrecke
WESTHAFEN
FREIZEIT – UND WASSERSPORTHAFEN
Regionalparkroute
Damm - Promenade
Schiersteiner Damm
Platanen
Dyckerhoff-
Brücke
DLRG
Biotopentwicklung
Damm - Promenade
Regionalparkroute
Pappel - Säulen
Bismarksaue
RHEIN

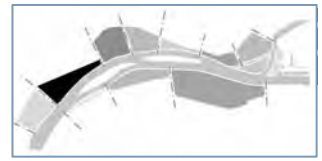
Appelallee
Rheingaustraße
Mögliche Bebauung nach Rahmenplanung 2006
Platz
OSTHAFEN
Kunstmole
Festplatz
Festwiese
Rheingaustraße
Rheinhüttenstraße
FREIZEIT- UND SPORTPARK
Biotopentwicklung
Landmarke / Stadttor
Uferstraße
Uferpromenade
DLRG
Terrasse mit Anlager
Regatta-Platz
Neue Rad- und Fußwegeverbindung
Neue Schiersteiner Rheinbrücke
RHEIN
Richtung Mainz / Mombach

Einschätzung

Der Schiersteiner Hafen stellt heute neben der Maaraue das größte zusammenhängende Wassersport-, Freizeit- und Vereinsareal im Untersuchungsraum dar. In den zurückliegenden Jahrzehnten hat dieser Raum einen dynamischen Wandel erfahren – vom Fischerei-, Floß- und Schutzhafen, Militärstützpunkt, Lager- und Umschlagplatz zum heutigen Freizeit- und Wassersporthafen und zu einer nachgefragten Adresse für Wohnen und Dienstleistung. Für die nächsten Jahre richtet sich der städtebauliche Entwicklungsschwerpunkt auf den Osthafen, dessen ehemalige Hafen-, Lager- und Industrieflächen in eine neue Nutzung überführt werden können. Die 2006 beschlossene städtische Rahmenplanung Schierstein-Biebrich sieht hier in Fortsetzung der Norduferbebauung eine Standortentwicklung zugunsten von Wohnen und Dienstleistungsunternehmen vor. Der Stellenwert des Schiersteiner Hafens für die lokale und regionale Naherholung wird absehbar weiter wachsen. Parallel zu den städtebaulichen Impulsen wachsen die Handlungsbedarfe zur Entwicklung und Sicherung einer adäquaten Freiraumqualität. Im Vordergrund wird hier zunächst die Schaffung einer umlaufenden Hafenpromenade gesehen. Sie soll attraktive Orte rund um das Hafenbecken verbinden und wird in ihrer Ausbau- und Pflegequalität sehr wesentlich zum Erscheinungsbild einer künftigen „Schiersteiner Riviera“ beitragen. Eine wirklich einladende Aufenthaltsqualität wird über weite Strecken noch herzustellen sein. Hierzu verfügt der Hafen mit dem zeichenhaften Portal der Dyckerhoff-Brücke bereits über eine wichtige maßstabgebende Raummarke. Die Nutzungskonversion am Osthafen (Rückbau der Aufbauten und Anlagen von Fa. Cemex bis Mitte 2012, nebst Aufgabe der Silo-Nutzung), der wachsende Freizeitdruck auf das eng begrenzte Areal, das Nebeneinander von öffentlicher und Vereinsnutzung und nicht zuletzt die vermehrten Veranstaltungsaktivitäten im Raum (siehe Kunstmole, Hafenfest etc.) stellen besondere Herausforderungen für eine koordinierte Perspektivplanung dar.

Ideen, Empfehlungen und Referenzbeispiele

- Für die Sicherung einer konsistenten und qualitativ hochwertigen Entwicklung von Städtebau und Freiraumentwicklung in diesem wertvollen Stadt- und Uferraum empfiehlt sich eine gesamträumliche Rahmenplanung, die als gemeinsame Arbeitsgrundlage für alle zukünftigen moderierten Prozesse und qualifizierenden Planungsschritte (z. B. Wettbewerbe, Gutachterverfahren) dient.
- Der wachsende Nutzungsdruck auf das eigentliche Hafenareal einerseits und die verfügbaren Potenziale des als „Freizeitgelände Rheinwiesen“ ausgewiesenen Parkraumes östlich der Schiersteiner Brücke legen den Gedanken nahe, beide Flächen künftig stärker zu verknüpfen und im Sinne einer Angebotssynergie für die aktive Sport- und Freizeitnutzung zu entwickeln. Die Osthafen-Konversion und der Umbau der Schiersteiner Brücke bieten dazu sinnfällige Ansätze.
- Der neue Raumcharakter des Schiersteiner Hafens als regional bedeutsamer Sport- und Freizeithafen ist noch nicht am Rheinufer angekommen. Das Uferprospekt wird in erster Linie vom Raiffeisen-Silo, dem Schüttgut-Lagerplatz und einer bezugslosen Gehölzkulisse bestimmt. Im Sinne der Leitbildumsetzung wird hier eine deutlich markantere und themenbezogene Uferpräsentation gesucht, die sich in Anbetracht der bevorzugten Biotopentwicklung entlang der rheinseitigen Dammflächen der aufgeschütteten Bismarksaue auf installative Motive konzentrieren müsste.



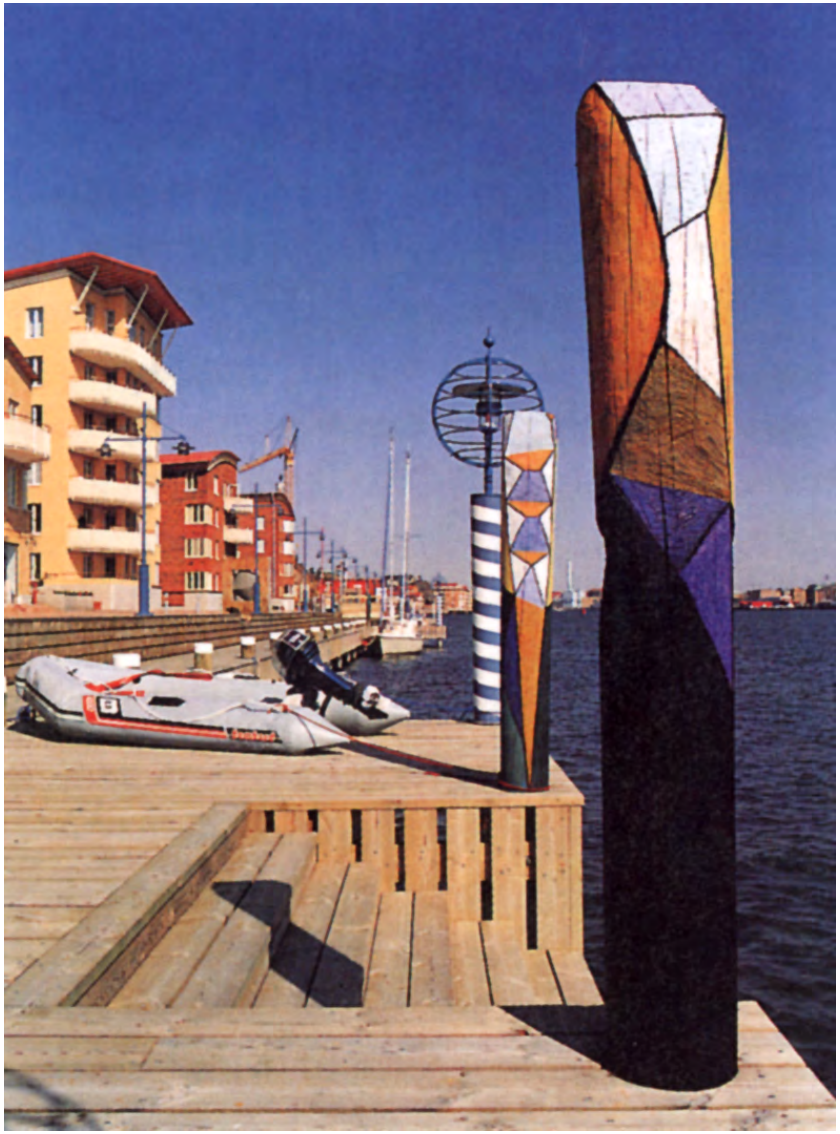
Rheinuferpräsenz und stadträumliche Torfunktion

Das Raiffeisen-Silo ist nicht nur eine wichtige Landmarke, seine Vertikale gibt auch der „kopflosen“ Rheinbrücke einen städtebaulichen Anhaltspunkt. Inwieweit eine kontextbezogene Umnutzung sinnvoll und machbar ist (z. B. als Sport- und Jugendhotel), bleibt zu prüfen. Innerhalb der Rheinuferentwicklungskonzeption wird weniger eine historische Reminiszenz als vielmehr der weithin sichtbare räumliche Akzent wertgeschätzt (u.U. als Teil einer uferbegleitenden hochbaulichen Akzentfolge mit Dyckerhoff-Hochhaus, Neue Mitte Amöneburg, LindeQuartier). Eine Architektur mit vorgelagerter Terrasse und Schiffsanleger könnte zugleich als Vermittler zwischen Hafen- und Rheinuferpromenade fungieren.

▲ Freitreppe an der Havelpromenade in Berlin-Spandau (Landschaftsarchitekten Häfner-Jimenez, Berlin) als Beispiel für eine markante Terrassengestaltung am ehemaligen Umschlagplatz.

▶ Beispiele für einen geplanten Silo-Umbau am Schellerdamm in Hamburg (Bassewitz-Limbrock & Partner) sowie für realisierte Umbauten in Kopenhagen (MRVDV, hochwertiges Wohnen) und Aarhus (DK, Appartementhaus, Architekt C.F. Møller).

▼ Motive für eine deutliche Signalwirkung Richtung Rhein: Dammkronen-Promenade mit begleitender Säulen-Pappel-Reihe und / oder weithin sichtbare Objekt-Installationen, hier im Beispiel: Fahneninstallation von Alejandro Guzzetti bzw. der RuhrTriennale 2005



Die Ufer des Hafenbeckens

Beispiele für das funktional-gestalterische Zusammenwirken verschiedener Komponenten, die eine ansprechende Aufenthaltsqualität und spezifisch urbane Hafenatmosphäre erzeugen. Insbesondere das Bild der Uferkante und eine ortsspezifische Freiraumausstattung prägen den Charakter.

◀ Hafenpromenade in Göteborg

▼ Abendliche Hafenpromenade in Münster, Dalmann-Kai (Büro EMBT, Barcelona), Marco-Polo-Terrassen der HafenCity in Hamburg (EMBT mit WES Landschaftsarchitekten);
Untere Reihe: zwei Szenen von der 2008 fertig gestellten Promenade Samuel de Champlain in Quebec, Canada (Architekten: Consortium Daoust Lestage + Williams Asselin Ackaoui)

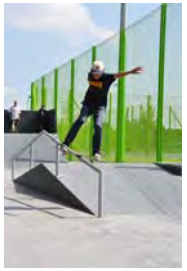
Freizeit- und Sportpark

▶ Der benachbarte Anleger mit Uferterrassen am Silo wäre bei Bedarf ein geeigneter Liegeplatz für ein Badeschiff.

Dem heutigen Parkbereich fehlen bislang erkennbare Angebote, die ihn als attraktive Fläche für die ausgewiesene Freizeitnutzung prädestinieren. Das grüngeprägte Grundgerüst soll erhalten und könnte mit neuen Nutzungsintarsien verträglich bereichert werden. Mit einer stärkeren Inanspruchnahme dieser Fläche könnte u.a. auch ein wachsender Nutzungsdruck von der sensiblen Rettbergsaue ferngehalten werden.

◀ Rheinstrand im Rheinpark Duisburg (Atelier Loidl)

▼ Beispiele in der unteren Bildreihe (v.l.n.r.): Hudson River Park, Spielplatz im Warnowpark Rostock, Skatepark Staunton (Virginia USA), Skaterpark X-Move in Zürich (Landschaftsarchitekt Schweingruber), Uferbereich im Hudson River Park (New York)

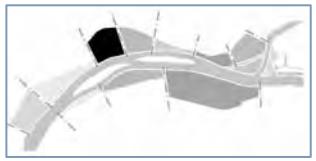


Erneuerung der Schiersteiner Brücke bis 2018

Die Schiersteiner Rheinbrücke (1959-1962), eine 1,3 km lange Autobahn-, Rad- und Fußgängerbrücke verbindet die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz und ist von hoher verkehrsstrategischer Bedeutung für das gesamte Rhein-Main-Gebiet. Bis zu 80.000 Kfz queren heute täglich die Brücke, die nach den Planungen der 1950er Jahre für nur ca. 10.000 ausgelegt wurde und so heute entsprechende Verschleißerscheinungen und Schäden aufweist. In planerischer Vorbereitung des somit dringlich gewordenen Neubaus lobte das Wiesbadener Amt für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) 2007 einen beschränkten Wettbewerb mit vorgeschaltetem Bewerbungsverfahren aus. Derzeit laufen die planungs- und genehmigungsrechtlichen Vorbereitungen. Die Realisierung soll in 2 Phasen erfolgen. Bis 2015 wird stromabwärts eine dreispurige Brücke neben der bestehenden gebaut. Nach Abriss der alten, schließt sich der Bau des zweiten Brückenteils an. Die Baumaßnahmen sollen bis spätestens 2018 abgeschlossen werden. Die Brücke wird von gegenwärtig 4 Streifen auf künftig 6 Streifen erweitert.

◀ ▼ Auszüge aus dem 1.Preis (Heide Architekten, Frankfurt / Main mit Grontmij BGS Ingenieurgesellschaften, Frankfurt / Main und Hannover)
Im 2007 durchgeführten beschränkten Wettbewerb mit 10 Arbeitsgemeinschaften aus Architekten und Bauingenieuren setzte sich dieser Beitrag mit seiner im Vergleich schlanken Balkenbrücke durch. Gewürdigt wurde die sensible Umgehensweise mit der „empfindlichen“ Flusslandschaft und dem Naturschutzgebiet Rettbergsaue. Der von den Preisrichtern als schwingungsanfällig monierte, abgehängte Geh- und Radweg stellt zugleich eine Besonderheit des Entwurfs dar (Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen, 2007).

BIEBRICH



Historische Ansicht von 1845, Schloss unter Nassau-Usinger Flagge

Parkseitige Schlossansicht von 1835

Historische Rheinfront um 1844 mit Schloss, Zollamt und Dampfschifffahrt

Biebricher Allee um 1882; St. Marien im Hintergrund

Historie

- Römische Zeit: rechtsrheinischer Vorposten; nachfolgende Besiedlung durch Alemannen und Franken; 771 Karolinger: Biburc-Moskebach gehören zum Königssondergau Wiesbaden; Schiffsablege für Reise zur Aachener Pfalz
- 1696 Baubeginn Schloss (1744 fertig) — Wandel vom Rheinfischer- und Schifferdorf zur barocken Sommerresidenz
- 1749 Mosbacher Straße (Biebricher Allee) wird wichtige Verbindungsstraße zwischen Residenz und Regierungssitz in Wiesbaden
- 1817 barocke Schlosspark (50 ha) wird im Stil eines englischen Landschaftsparks nach Plänen von Fr. Ludwig von Sckell gestaltet
- Zweiter Entwicklungsschub mit Industrialisierung (Rheinuferlage, Dampfschifffahrt, Eisenbahn) Wiesbaden Schwerpunkt Weltkurstadt; 1824 erste Dampfschifffahrtslinie legt an; 1831 Rheinschifffahrtskonferenz erteilt Biebrich die Rechte eines Rheinhafens
- 1840 Anschluss an Eisenbahnnetz (Taunusbahn); 1841 Wiesbaden wird Hauptresidenz der nassauischen Fürsten und Herzöge
- 1845 Zollhaus, Kaimauer und Landungsbrücken werden errichtet
- 1857 Eisengießerei „Nassauische Rheinhütte“ geht in Betrieb; 1864 entsteht Dyckerhoff´sche Portland-Zementfabrik in Amöneburg
- Ende des 19.Jh neben Höchst der größte Industriestandort im Rhein-Main-Gebiet; Biebrich wird „Industrie- und Arbeiterstadt“
- 1870 Biebricher Verschönerungs- und Verkehrsverein; 1882 schließen sich Biebrich und Mosbach zusammen
- 1908 Biebrich hat 6 Bahnhöfe; 1926 Eingemeindung (heute mit 37.000 Einwohnern bevölkerungsreichster Stadtteil Wiesbadens)
- Schlossnutzung heute: Hessische Staatsempfänge, Landesamt für Denkmalpflege, Filmbewertungsstelle, Kino, Restaurant
- 2000 Aufnahme des Wiesbadener Standortes Biebrich-SüdOst in das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“

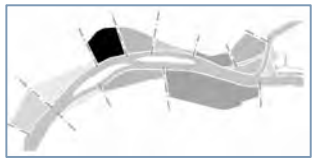
Rathaus Biebrich (1876)

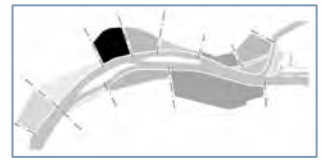
Ehem. Rheinkaserne

Oranier-Gedächtnis-Kirche

Ehemaliges Zollamt

Pegel Biebrich



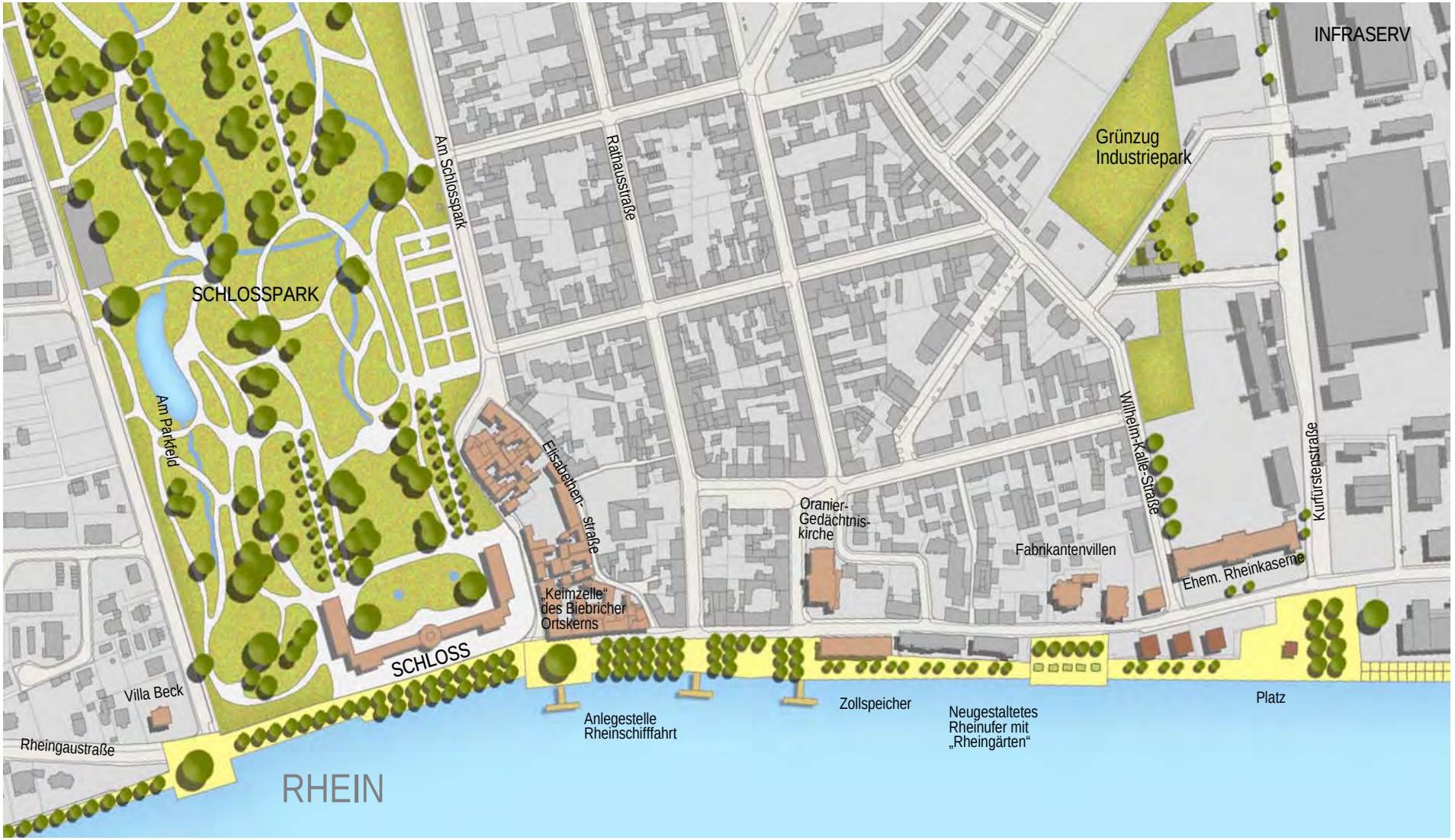


Prägende Strukturen und Nutzungen

- Prägende Uferabschnitte – Uferstraße mit Villen / Schloss / Zollamt und Anlegestellen / Rheinkaserne-HLFU
- **Schloss** mit seiner 160m langer Uferfront und **Kaimauer** dominiert (hoher Repräsentationscharakter), weitere **markante Architekturen** (Oranier-Gedächtnis-kirche und Zollamt)
- **Wichtiger Landesverwaltungs- und -repräsentationsstandort** (Staatsempfänge, Landesamt für Denkmalpflege, Landesamt für Umwelt u. Geologie)
- **Prominenter Kultur- und Veranstaltungsort** (Pfingstturnier im Schlosspark, Kulturszene im Zollamt, Gastronomie)
- **Traditionsreicher Zielort für Naherholung und Tourismus** (s. Anlegestellen Rheinschifffahrt, Regionalparkeinbindung)
- **Uferpromenade** mit geschnittenen Platanen (wechselnd 1- und 2-reihig) auf ca. 900m Uferlänge
- **Bedeutende Zeugnisse der Landes- und Regionalgeschichte** (Schloss, Schlosspark, Alt-Biebrich, Zollamt, Rheinkaserne)

Leitcharakter

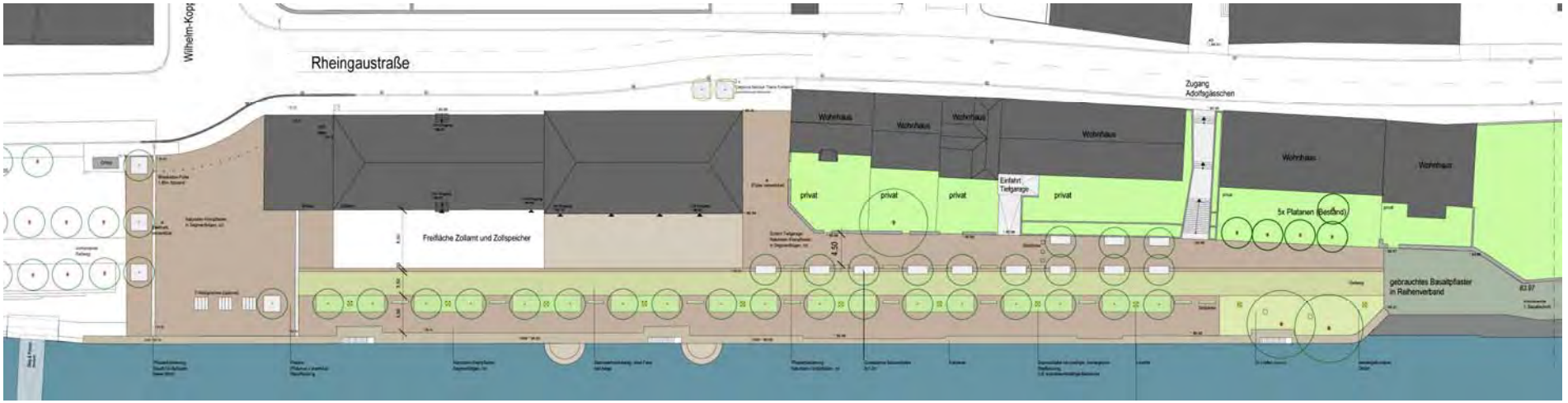
Biebrich am Rhein


INFRASERV
Grünzug
Industriepark
Am Schlosspark
Rathausstraße
SCHLOSSPARK
Am Parkfeld
Elisabethen-
straße
Wilhelm-Kalle-Straße
Kurfürstenstraße
Oranier-
Gedächtnis-
kirche
Fabrikantenvillen
Ehem. Rheinkaserne
„Keimzelle“
des Biebricher
Ortskerns
SCHLOSS
Villa Beck
Rheingaustraße
Anlegestelle
Rheinschifffahrt
Zollspeicher
Neugestaltetes
Rheinufer mit
„Rheingärten“
Platz
RHEIN

Neugestaltung der Rheinuferpromenade Biebrich

Die Neugestaltung des Rheinufers im Abschnitt Zollamt bis InfraServ, mit dem Zollhofgelände als wichtigem städtebaulichen Anker, gehört zu den Schlüsselprojekten innerhalb des im Jahre 2000 eingeleiteten Erneuerungsprozesses im Rahmen des Dachprogrammes „Soziale Stadt – Biebrich SüdOst“. „Ziel des Projektes ist die Schaffung eines durchgängigen Rheinufers mit hohen Aufenthaltsqualitäten und einer Neunutzung der ehemaligen Zollgebäude für Wohnen, Kultur und Gastronomie.“ (www.wiesbaden.de)
Mit der baulichen Fertigstellung des Projektes gewinnt der Stadtteil Biebrich entlang seiner gesamten Uferfront eine durchgehend hochwertige Rheinpromenade mit vielfältigen Freiflächen- und Nutzungsangeboten. In der Gesamtschau der Wiesbadener Rheinuferentwicklung erfolgt hier ein wichtiger Lückenschluss und wird für diesen Teilraum nunmehr eine konsistente Uferprägung greifbar. Sie dürfte ein attraktives Tableau für ein weitergehendes Engagement von Bürgerschaft und Investoren bieten.

▼ Der erste Bauabschnitt im fortgeschriebenen Entwurf der Wiesbadener Landschaftsarchitekten Bittkau-Barfelder (12/2010). Die Ergebnisse des breit angelegten Beteiligungsprozesses mit vier Planungsforen wurden diesem Entwurf zugunde gelegt. Das Gestaltungsthema der bereits fertig gestellten benachbarten Uferabschnitte soll in diesem Abschnitt fortgesetzt und die durch Konversion hinzugewonnenen Freiflächen dauerhaft der öffentlichen Nutzbarkeit gewidmet werden. Nach Maßgabe von Projekthorizont und Förderperiode „Soziale Stadt – Biebrich SüdOst“ müssen die Maßnahmen spätestens bis 2013 begonnen worden sein.

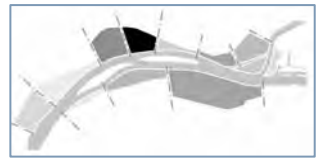


INDUSTRIEPARK

Kalle - Albert / Dyckerhoff

Historie

- Entwicklung der Stadtteile Biebrich und Amöneburg ist eng mit der Industriegeschichte der 3 traditionsreichen Firmen Kalle, Albert und Dyckerhoff verbunden (besondere Grenzlage Kurmainz / Nassau, später Volksstaat Hessen / Preußen prägend)
- 1838 Gründung der Chemischen Fabrik Kalle & Co. (zunächst Teerfarbenproduktion, später auch Pharmazeutika, ab 1907 mit den Farbwerken Hoechst und Cassella im Firmen-Dreibund, ab 1925 I.G. Farben, 1972 Eingliederung in Farbwerke Hoechst), Produkte: Cellophan, Ozaphan-Film, Kunststoff-Folien
- 1858 Erstes Wohnhaus, 1860 hat Amöneburg 107 Einwohner
- 1861 Gründung der Düngemittelfabrik Albert, seinerzeit größte in Deutschland
- 1864 Gründung der Portland-Cement-Fabrik Dyckerhoff & Söhne; 1931 Erfindung des Weißzements („Dyckerhoff Weiß“); seit 1985 Dyckerhoff AG; heute ca. 7.500 Beschäftigte; 1.37 Mrd. Euro Jahresumsatz (2009), zugehörig zur Bucci Unicem Gruppe, Spezialist für innovative Baustofflösungen rund um Zement und Beton
- 1908 Eingemeindung Amöneburg nach Mainz (wirtschaftlich eigtl. Vorort von Biebrich / politisch ehemals zur Gemeinde Kastel)
- 1989 Beginn Umbau der Hoechst AG, Fusion der traditionsreichen Firmen Albert und Kalle zum gemeinsamen Werk
- 1997 Gründung des ca. 100 Hektar umfassenden Industrieparks Kalle-Albert; Betreibergesellschaft ist die InfraServ GmbH & Co. Wiesbaden KG mit heute ca. 70 ansässigen Firmen (cost-sharing), ca. 5.600 Beschäftigten und Jahresumsatz > 1 Mrd. Euro; weltweit tätige Firmen der Spezialchemie (Folien, Kunstharze, Wursthüllen, Biotechnologie, Pharma, Nanotechnologie u.a.)



Zementwerk Dyckerhoff um 1870

Betriebsfärberei Kalle 1900

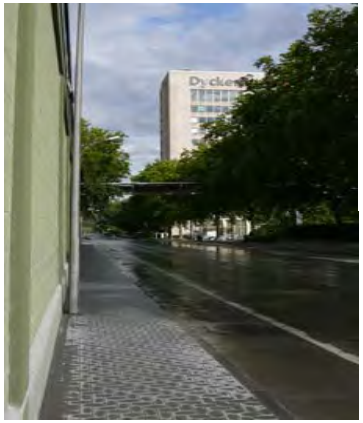
Zementwerk Dyckerhoff um 1880

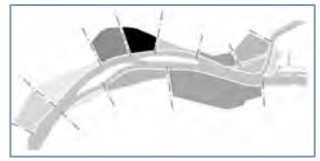
Kalle - Haus um 1940

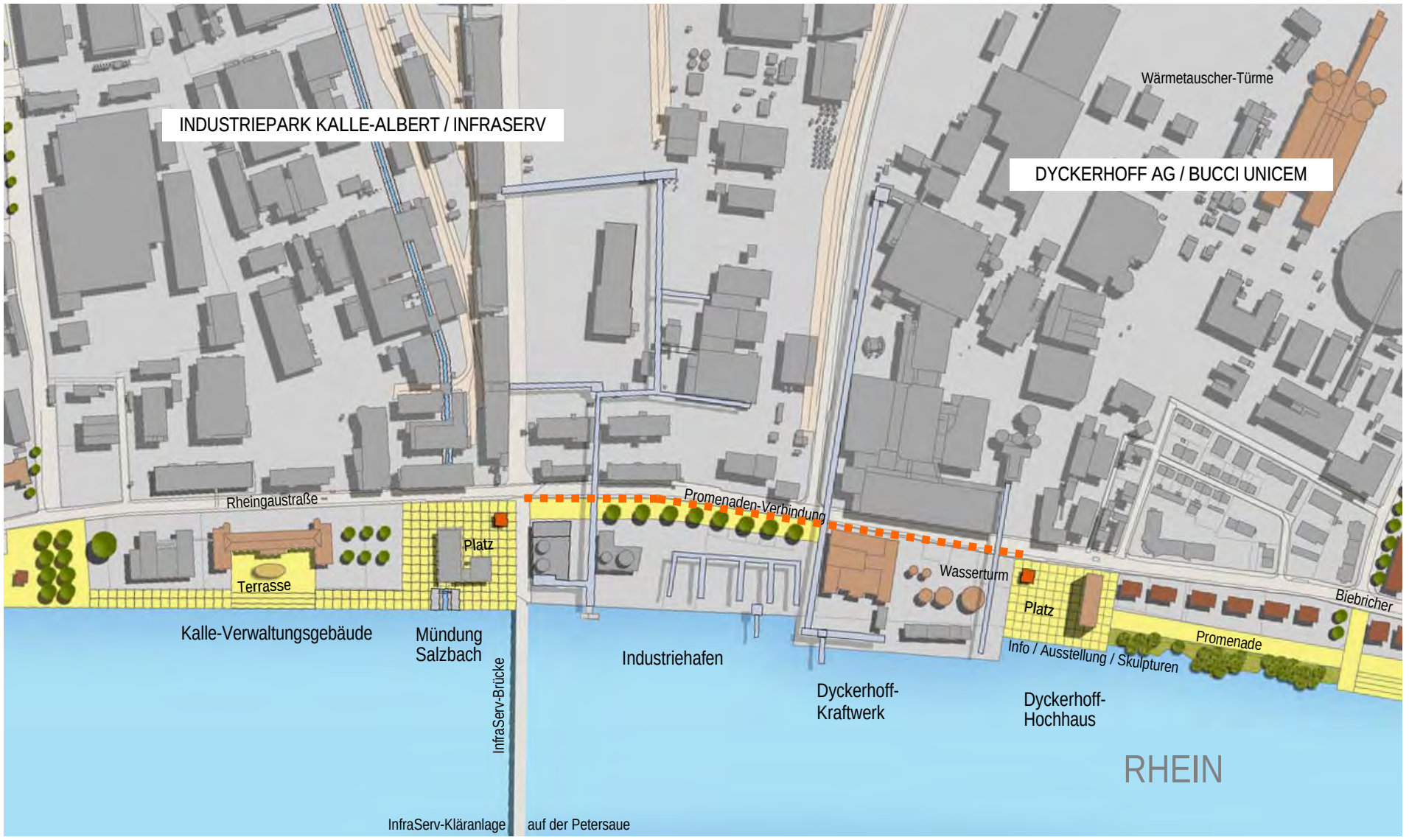
Prägende Strukturen und Nutzungen

- **Industrieanlagen** dominieren auf ca. 1km die Uferfront (Kalle-Brücke zur Petersaue, Dyckerhoff-Hochhaus von 1962 Ernst Neufert, Kalle-Verwaltungsgebäude, Dyckerhoff-Hafen, Dyckerhoff-Kraftwerk, Wärmetauschertürme und Zementmühle von Ernst Neufert, InfraServ-Klärwerk auf der Petersaue u.a.)
- Zeugnis-Ensemble für die Geschichte der Industrialisierung in Rheinhessen und im Rheingau / Stationen der **Route der Industriekultur Rhein-Main** (z. B. Flussroute Wiesbaden)
- **Eisenbahnbrücke / Kaiserbrücke** von 1904 (Industriedenkmal)
- Standort wichtiger **Versorgungsinfrastrukturen** (Klärwerk Pumpstation und Wasserpolizei)
- Wenig attraktive bzw. fehlende **Uferpromenade**, Rheingau-Straße im Charakter einer Werksstraße
- Dyckerhoff-Hochhaus als weithin sichtbare Raummarke am Ufer (zugleich Wechselpunkt im Uferprospekt: von industriell zu grün)

Leitcharakter **Industriepark**






INDUSTRIEPARK KALLE-ALBERT / INFRASERV
DYCKERHOFF AG / BUCCI UNICEM
Wärmetauscher-Türme
Rheingaustraße
Promenaden-Verbindung
Platz
Terrasse
Wasserturm
Platz
Biebricher
Promenade
Info / Ausstellung / Skulpturen
Kalle-Verwaltungsgebäude
Mündung
Salzbach
InfraServ-Brücke
Industriehafen
Dyckerhoff-
Kraftwerk
Dyckerhoff-
Hochhaus
RHEIN
InfraServ-Kläranlage
auf der Petersaue

Einschätzung

Auf einer Länge von ca. 1.200m, im Abschnitt zwischen Kurfürstenstraße im Westen und Dückerhoffstraße im Osten, präsentiert sich das Rheinufer als Industrieufer mit Werks- und Hafeninfrastrukturen, Schornsteinen, Kühltürmen sowie Fabrik- und Verwaltungsgebäuden. Die Rheingaustraße mit ihren geschlossenen Hallenfronten, querenden Fördergalerien und Backsteinarchitekturen zeigt sich teilweise noch im Stil einer Werkstraße aus den Zeiten der Industrialisierung. Seit den frühen Erstansiedlungen haben sich die baulichen Strukturen sukzessive den jeweiligen Produktionserfordernissen angepasst und auch heute unterliegt das Industriegelände einem fortlaufenden Wandel. Mit mehreren tausend Mitarbeitern gehört der Industriepark Kalle-Albert (Betreibergesellschaft InfraServ) zu den großen Industriestandorten im Rhein-Main-Gebiet. Die Chemie-Industrie bildet weiterhin den Schwerpunkt. Neben den Produktionsanlagen gehören heute Technikums-, Forschungslabor-, Lager- und Entsorgungsanlagen zur Ausstattung. Das benachbarte, traditionsreiche Zementwerk gehört zu den 5 integrierten Zementwerken der Dyckerhoff AG in Deutschland und trägt seit 2008 ein neues Logo, das seine Zugehörigkeit zur italienischen Bucci Unicem Gruppe ausweist.

Die drei Unternehmer-Villen an der Rheingaustraße (Dyckerhoff, Kalle und Albert), das Verwaltungsgebäude der ehemaligen Kalle-Chemie-Werke und das Dyckerhoff-Kraftwerk mit Wasserturm zählen zu den ausgewiesenen uferseitigen Stationen der Wiesbadener Route II der Industriekultur im Rhein-Main-Gebiet. Die freie Zugänglichkeit zum Rheinufer beschränkt sich derzeit auf einen schmalen, in gewisser Weise gärtnerisch behandelten Abschnitt in Höhe des Kalle-Verwaltungsgebäudes. Im weiteren östlichen Verlauf (InfraServ-Brücke zur Petersaue, Lagerplatz und Umschlaghafen) kann die Verbindung zur Rheinpromenade gegenwärtig nur über die Rheingaustraße erfolgen. Das Dyckerhoff-Hochhaus von Ernst Neufert (1962) markiert den östlichen und weithin sichtbaren Abschluss des industriegeprägten Ufers. Es bildet somit den architektonischen Kontrapunkt zum repräsentativen Kalle-Verwaltungsbau im Westen.

Im thematischen Spektrum des Gesamtkonzeptes repräsentiert dieser Uferabschnitt sowohl ein zentrales Kapitel der Industrialisierung im Rhein-Main-Gebiet, als auch einen bedeutenden zukunftsorientierten Unternehmens- und Industriestandort am Rhein. Er wird deshalb als wichtiger und zugehöriger Teil des Rheinuferentwicklungskonzeptes gesehen. Er verfügt über bislang kaum aktivierte Potenziale für eine moderne Standortpräsenz und Adressbildung am Rhein, die zugleich einen bereichernden Baustein zur weiteren Uferentwicklung liefern könnten. Mit dem ortsansässigen „Spezialisten für innovative Baustofflösungen rund um Zement und Beton“ verfügt der Standort bereits selbst über eine hohe bauliche Fachkompetenz, die diesem Anliegen dienstbar gemacht werden könnte.

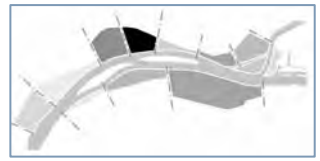
Mit den nunmehr zugänglichen Werksarchiven der alten Traditionsfirmen (s. Stadtarchiv) eröffnet sich darüber hinaus die Chance, am authentischen Ort eine Informationsplattform für die breitere öffentliche Vermittlung und Kommentierung zum industriellen Kontext herzustellen, die auch als wichtiger Anlaufpunkt und Anker der Industriekultur-Route am Rheinufer entwickelt werden kann.

◀ Beispiel für eine zeitgenössische dem Standort anverwandte Ufergestaltung am Rheinauhafen in Köln (FSW Landschaftsarchitektur)

▶ Gestaltmotive für die Interpretation einer industriell besetzten Wasserfront: Parc de la Villette (Bernard Tschumi); Parc industrial Barcelona (Luis Pena Ganchegui); Bankdetail Rheinauhafen Köln (FSW); Grand Canal Square in Dublin (Martha Schwartz)

Rheinfront mit themen- und standortbezogener Gestaltung

- Vorbemerkung: Die betrieblichen Bedarfe der gewerblich-industriellen Anrainer, wie Hafenfunktion, Lager-, Ver- und Entsorgungsfunktionen sollen weiterhin uneingeschränkt bleiben. Insofern richten sich die Entwicklungsvorschläge hier im Schwerpunkt auf die ohnehin bereits heute öffentlich zugänglichen Uferabschnitte. Inwieweit sich kommerzielle Interessen mit den städtebaulich-freiräumlichen Zielen in Deckung bringen lassen, wäre im Grundsatz und Detail mit allen Beteiligten zu sondieren.
- Als Vorrangziele für die Entwicklung i.S. des Leitbildes werden gesehen: (1) Entwicklung der zugänglichen Promenadenabschnitte in einer durchgehenden, zusammenführenden Gestalt- und Materialsprache, (2) Herausstellen der beiden architektonischen Exponenten — Kalle-Verwaltungsgebäude und Dyckerhoff-Hochhaus — als Raumportale mit Platzfunktion, (3) Verankerung eines attraktiven Informations- und Präsentationsangebotes zu Industrie- und Firmengeschichte, Architektur, Produktpaletten u.ä.



Herausstellen der Raumportale

- Eine künftige Uferentwicklung in diesem Abschnitt wäre entsprechend dem entwickelten Gesamtleitbild in erster Linie dem industriellen Standort verpflichtet und sollte sich deutlich von den benachbarten Teilräumen absetzen.

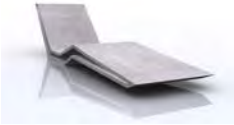
Zurück an den Rhein – das Kalle-Verwaltungsgebäude

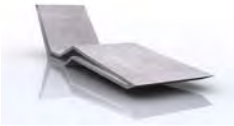
◀ Der Kalle-Verwaltungsbau mit seiner repräsentativen Rheinfront gilt als ein wichtiges industriearchitektonisches Zeugnis. Seine optische und raumfunktionale Rückkehr an den Rhein wäre sowohl für die Uferpromenade und die Route der Industriekultur aber auch für die Präsentation des Industriestandortes von Vorteil.

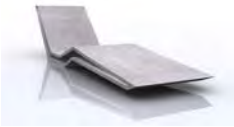
▲ ▶ Offenes Ufer mit architektonischer Schaufront am Rheinauhafen Köln (FSW); Industrieambiente mit Café im Innenhafen Duisburg

Standortpräsentation zum Thema Zement & Beton

Gestaltungsbeispiele für das innovative Potenzial und die vielfältige Anwendung des Materials: Beton-Bau-Kunst im „Garten der Erinnerung“ in Duisburg (Dani Karavan); Sitzquader am Grand Canal Square in den Docklands von Dublin (Martha Schwartz); Neuentwicklung transluzenter Beton; Betonskulptur „20357“ von Heiko Zahlmann in Hamburg; Stylepark-Bank aus Hochleistungsbeton u.a..







- 2005 wurde im Foyer des Dyckerhoff-Hochhauses die erfolgreiche Ausstellung "Möbel, Design und Kunst aus Beton“, die in Zusammenarbeit mit der Kölner Galerie Locus Caementitium - Raum für Beton und dem Fotografen Horst Schäfer entstanden war, präsentiert. Die vorgestellte Platzgestaltung am Dyckerhoff-Hochhaus wäre nicht nur ein geeigneter Ort für eine dauerhafte Exposition zur Beton-Bau-Kunst, sie wäre darüber hinaus lesbarer Umlenkpunkt der Promenadenführung (Wechsel vom Ufer zur Rheingaustraße).

„NEUE MITTE AMÖNEBURG“

Perspektive „Neue Mitte Amöneburg“ (Stadtplanungsamt Wiesbaden, 2010)

Prägende Strukturen und Nutzungen

- Markante Industriekulisse (s. Teilraum *Industriepark*)
- Kaiserbrücke = Eisenbahnbrücke mit Rad- und Fußwegeverbindung (1901 Franz Heinrich Schwechten als Bogenkonstruktion; erste Eisenbahnbrücke nach Mainz; 1945 gesprengt; 1955 Wiederaufbau als schlichte Gitterträgerkonstruktion ohne neoromanische Brückenkopfbauten); Route der Industriekultur Rhein-Main; Eisenbahnbrücke über die Biebricher Straße (Torsituation)
- Petersaue vis á vis
- Vereinsanlagen (z. B. Werft und Paddlergilde direkt am Rhein)
- (Strukturen ohne direkten Rheinuferbezug: Kalksteinbrüche Dyckerhoff, Mülldeponien, Fort Biehler u.ä. nordöstlich, jenseits von Bahn- und Autobahntrassen)

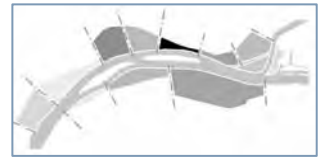
Leitcharakter-Perspektive „Neue Mitte Amöneburg“

Einschätzung

Die eigentliche Geschichtsschreibung für Amöneburg beginnt mit der Industrialisierung. Der schnelle Bevölkerungszuwachs steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem rapiden wirtschaftlichen Aufschwung der am Standort ansiedelnden Industrien. Seinen Hochpunkt erreichte er in den 1950er Jahren mit 2.300 Einwohnern. Heute zählt der junge Wiesbadener Stadtteil (seit 1945) ca. 1.400 Einwohner. Bis heute ist Amöneburg in der Wahrnehmung im Status eines Vorortes von Biebrich verblieben und wird bis dato vom Biebricher Rathaus aus verwaltet. Die Amöneburger Rheinfront beschränkt sich auf den Abschnitt zwischen Infra-Serv- und Kaiserbrücke (1km). Die westliche Hälfte davon ist zudem maßgeblich vom Industriepark (hier Dyckerhoff) geprägt und wurde in der Raum charakterisierenden Systematik des Rheinuferentwicklungskonzeptes diesem Teilraum zugeordnet.

„Ein klassischer Ortskern mit den umfassenden Funktionen eines Versorgungszentrums wie in anderen Stadtteilen am Rhein konnte sich wegen der Dominanz der industriellen Nutzungen nicht entwickeln – man spricht heute eher von der ´industriellen Ortsmitte´“ (Auszug aus der Auslobung zum städtebaulichen Ideenwettbewerb „Perspektiven für Amöneburg“ 2007).

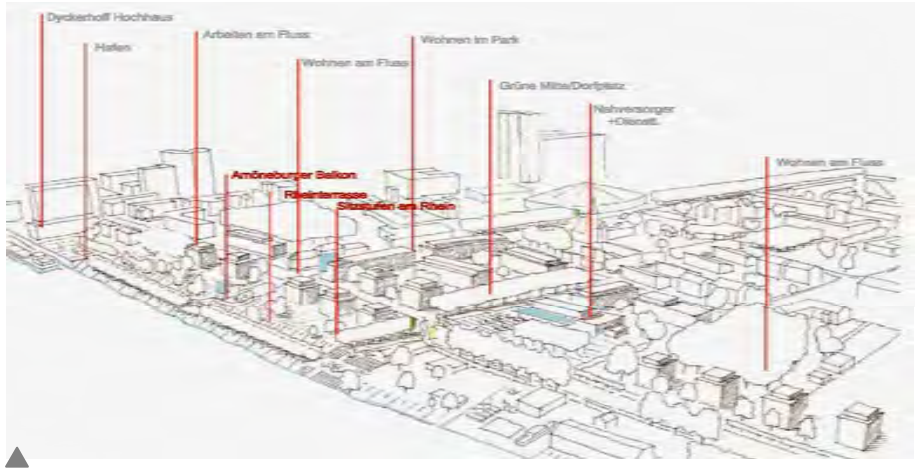
Die beiden prämierten Wettbewerbsbeiträge geben unterschiedliche Antworten auf die Frage nach der Neuen Mitte für Amöneburg.
links: Scheuvens + Wachten Dortmund mit Agence Ter GmbH, Landschaftsarchitekten Karlsruhe (D)
rechts: Döll Architekten, Atelier voor Bouwkunst Rotterdam (NL) mit Topotek 1, Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH Berlin (D)



Einschätzung

Mit den Veränderungen der Arbeitswelt hat der Stadtteil nicht nur seine historisch gewachsene ´industrielle Ortsmitte´, sondern auch seine diesbezügliche Attraktivität als Wohnstandort, als Werkssiedlung verloren. Mit dem ausgelobten Ideenwettbewerb hat die Stadt Wiesbaden die drängende Frage nach der zukünftigen Identität und deren städtebaulicher Ausprägung gestellt. „Der Wandel des vormals industriell bestimmten Stadtteils in einen begehrten preiswerten Wohnstandort für junge Familien“ wurde hierbei als eines der Vorrangziele identifiziert. Die Aufgabe zur „Neuerfindung“ Amöneburgs als „fünftem Stadtteil am Rhein“ stellt in dieser Art ein Novum im gesamten betrachteten Entwicklungsraum dar. Das hohe Standortpotenzial mit seiner Lagegunst und dem direkten Zugang zum Rhein bietet die Chance, diesem jungen Stadtteil eine ebenso innovative wie charaktervolle Prägung zu ermöglichen und den erhobenen Anspruch der „Grünen Mitte“ mit der Identität bestimmenden Rheinuferlage zu verknüpfen. Insofern hat der Ideenwettbewerb von 2007 auch erkennbar gemacht, dass Perspektive und Identität Amöneburgs zu allererst in der eigenen „Neuen Mitte“ qualitätvoll entwickelt werden müssen.

Auch aus der Sicht des Rheinuferentwicklungskonzeptes zählt dieser Uferabschnitt in seinem heutigen Erscheinungsbild fraglos zu den diffusen Räumen mit unklarem Charakter, wie sie in der Leitbildanalyse mit dem sogenannten „Rauschen“ bezeichnet sind. Im Unterschied zum benachbarten Biebrich hat sich hier mit der sukzessiven Ablösung vom Industriestandort ein städtebauliches „Vakuum“ eingestellt. Zu einer fehlenden Mitte konnten sich folglich auch keine Raumbezüge entwickeln oder wie es in der Wettbewerbsauslobung heißt: „Heute ist hier weder ein durchgängiges Band am Wasser erleb- und wahrnehmbar, noch besteht eine attraktive Verbindung zur Innenstadt oder zu den angrenzenden Stadt- und Landschaftsräumen.“.



Perspektivdarstellung zum Städtebaulichen Rahmenplan ´Südlich der Alexander von Engelberg-Straße´ (Stadtplanungsamt Wiesbaden, 2010)

Ideen, Anregungen und Referenzbeispiele

- Das künftige Amöneburg prominent an den Rhein zu bringen und somit die Lagegunst für eine prägnante Entwicklung dienstbar zu machen, sollte gleichermaßen als Vorrangziel der Rheinuferentwicklung zur Integration dieses bislang isolierten Standortes gelten.
- Aus der gesamträumlichen Rheinuferperspektive hat die Frage „Wie präsentiert sich das künftige Amöneburg am Rhein“ nicht nur einen hohen Stellenwert für die lokale Identität und das Wohnumfeld. Der qualitätvollen Entwicklung dieses Uferabschnitts wird erheblicher Anteil daran beigemessen, wie das Wiesbadener Rheinufer insgesamt für die Belange von Naherholung, weiterer stadträumlicher und regionaler Vernetzung attraktiviert werden kann und welchen eigenständigen Beitrag die Amöneburger Stadtteilentwicklung dazu leistet. Im Sinne des Leitbildes wäre es somit konsequent, wenn sich der künftige „Wohnstandort für junge Familien“ mit einer adäquaten Gestaltung im Uferprospekt zu erkennen gibt. Für diese Uferpräsenz bietet der städtebauliche Rahmenplan erste Ideen an (siehe „Amöneburger Balkon“ und „Rheinterrassen“). Für die Konkretisierung dieser Ideen und die Realisierung einer ebenso hochwertigen (nicht hochpreisigen) wie markanten Ufer-Wohnbebauung empfiehlt sich auch hier, analog der LindeQuartiersentwicklung, ein konkurrierendes Planverfahren.
- In Reflektion der Ergebnisse aus dem Ideenwettbewerb, der städtebaulichen Rahmenplanung und der rheinuferkonzeptionellen Gesamtschau kristallisieren sich folgenden wichtige Vernetzungsoptionen für die Entwicklung der „Neuen Mitte“ heraus, denen auch künftig besondere Beachtung geschenkt werden sollte:

  - An den Rhein: Entwicklung einer markanten und ausdrucksstarken Ufergestalt für die „Neue Mitte“ Amöneburgs, die den Stadtteil überzeugend an den Rhein bringt und mit ihrer einladenden Aufenthaltsqualität entsprechende Impulswirkungen für den Stadtteil mitgibt. Die darüber hinaus als lohnenswerte Station entlang der Ufer begleitenden Regionalparkrouten bzw. der Route der Industriekultur fungieren kann und ggf. als wasserseitiger Ankunftsort (z. B. Wassertaxi) etabliert wird.

  - Über den Rhein: Funktionale Erweiterung und Ergänzung der Kaiserbrücke zur attraktiven Rheinquerung für Radfahrer und Fußgänger, einschließlich Umbau des Amöneburger Brückenkopfes für die komfortable Zuführung und Wegeanbindung.

  - In die Landschaft: Integration und Aufwertung des östlich an der Bahntrasse gelegenen Sportplatzareals als einladender Antrittsraum für die nach Nordosten gerichtete Grünzugverbindung via „Gleissichel“ zum weiten Landschaftsraum mit Deponie, Steinbrüchen und Fort Biehler u.a. und in umgekehrter Sicht als deren Bindeglied zum Rheinufer und zur „Neuen Mitte Amöneburg“.

Wichtige Vernetzungsoptionen
für die Entwicklung der „Neuen Mitte“

IN DIE LANDSCHAFT

AN DEN RHEIN

ÜBER DEN RHEIN

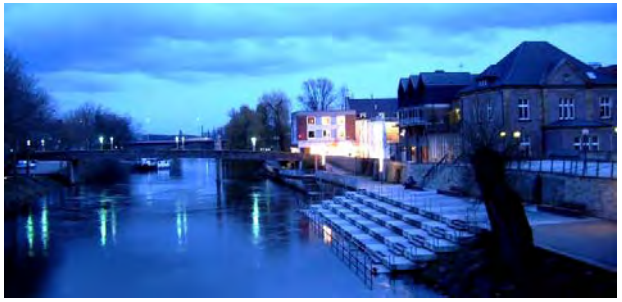
Grünzug
DYCKERHOFF AG
Industriedenkmal
Wärmetauscher-
Türme
Wiesbadener Landstraße
Grünzug
Dyckerhoffstraße
Heiligenfrad
Sport-
Park
Wiesbadener Landstraße
Otto-Suhr-Allee
Mudra-Kaserne
(Bereitschaftspolizei)
Biebricher Straße
Promenade
Dyckerhoff-Hochhaus
„Amöneburger Balkon“
Biebricher Straße
An der Helling
NEUE MITTE AMÖNEBURG
Werft / Paddler
Wasserschutzpolizei
Promenade
Klärwerk-Pumpstation
Eleonorenstraße
Ornithopter
Kaiserbrücke
Petersaue
RHEIN
Serielles Motiv:
Viewpoint

An den Rhein

Die angedachte „Rheinterrasse“ könnte in Kombination mit einer großzügigen Ufertreppe die Amöneburger Mitte prospektwirksam und direkt ans Wasser bringen. Die nebenstehenden Beispiele belegen, dass dieses klassische Motiv der Ufergestaltung im Zuge der wiederentdeckten Stromlagen eine breite Renaissance erlebt.

▼ Uferpromenade auf der Halbinsel Stralau (Wasserstadt Berlin)

▶ Fertiggestellte Rheintreppe an der Pfaffendorfer Brücke in Koblenz (BUGA 2011); Mainuferpark in Frankfurt (Landschaftsarchitekten Sommerlad-Haase-Kuhli); Emsterrasse in Rheine (Landschaftsarchitektur FSW, 2001)



▲ 1. Preis im Wettbewerb „Wohnen am Strom“ der Stadt Köln mit 407 beteiligten Büros (Architekturbüro Wallner, Abschnitt Stammheimer Ufer). Städtebaulich-architektonische Qualität, Hochwasserschutz sowie innovative und flexible Grundrisslösungen zählten zu den zentralen Beurteilungskriterien. Das Vorhaben ist als A-Projekt der Regionale 2010 eingestuft.

◀ WOODCUBE des Institutes für urbanen Holzbau (IfuH), Wettbewerbssieger in der Kategorie „Smart-Price-Houses – schön und preiswert wohnen“ der IBA Hamburg 2013

Über den Rhein

Die Wettbewerbsidee (Döll-Topotek) zu einem neuen Brückenschlag über den Rhein bringt die veränderte Wertschätzung des Uferraumes und seiner Impulspotenziale für die Entwicklung von Stadt- und Landschaftsraum, Naherholung und regionaltouristischer Vernetzung zum Ausdruck. Östlich der industriezeitlichen Eisenbahnbrücke soll eine separate, eigens dem Fußgänger- und Radfahrverkehr gewidmete Brücke errichtet werden, die auf Amöneburger Seite an der Mudra-Kaserne und auf Mainzer Seite am Zoll- und Binnenhafen verankert ist.

- Der Brückenvorschlag aus dem Ideenwettbewerb stellt ein prinzipielles Defizit der aktuellen Rheinquerung am Standort heraus. Neben den unkomfortablen Aufgängen zur Kaiserbrücke (insbesondere auf Amöneburger Seite) ist die Fußgängerpassage selbst — unmittelbar neben der Schienentrasse — extrem unkomfortabel. Jenseits einer notwendigen Kosten-Nutzen-Analyse (incl. Wartung und Unterhaltung) wirft der Vorschlag jedoch zahlreiche Fragen auf, deren kritische Beantwortung die funktionale Erweiterung der bestehenden Brücke für eine attraktive Fuß- und Radwege-Mitnutzung präferieren lassen. So wird u.a. der freie Rheinbezug der Wohnquartiersentwicklung im Zoll- und Binnenhafen beeinträchtigt, ist ein unmittelbarer Impuls für die „Neue Mitte“ Amöneburgs westlich der Kaiserbrücke kaum zu erwarten, gerät das Vogelschutzgebiet der Petersaue in Mitleidenschaft und werden beidseitig des Rheins nicht unerhebliche und zusätzliche verkehrsinfrastrukturelle Anpassungen erforderlich. Vor diesem Hintergrund müssten zuerst alle technischen, genehmigungsrechtlichen und finanziellen Optionen zur funktionalen Ertüchtigung der bestehenden Kaiserbrücke (s. Weisenauer Brücke) vornehmlich für die Belange der Fußgänger- und Radfahrer ausgelotet werden. Auch läge die mehrfunktionale Nutzung und Wertstiftung des bedeutenden Industriedenkmals ganz in der Intention des übergeordneten Leitbildes der Rheinuferentwicklung.

Analog der Schiersteiner Rheinbrücke wäre auch die Erneuerung der Kaiserbrücke eine klassische Aufgabe für einen Planungswettbewerb um die besten Ideen und Realisierungsvorschläge. Wie im Fall der Weisenauer Südbrücke könnte ein avisierter Brückenumbau mit ohnehin erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen kombiniert werden..

▶ Die funktional-gestalterische Aufwertung des Amöneburger Brückenkopfes wird als integrale Teilaufgabe zur Entwicklung der „Neuen Mitte“ aufgefasst. Im nebenstehenden Beispiel: Union Gateway Bridge im Riverfrontpark, Manhattan

◀ Fahrradbrücke an der Canada Line´s North Arm Bridge über den Fraser River zwischen Vancouver und Richmond (2007, Brückendesign Buckland & Taylor, Vancouver).

▶ Die 1864 eröffnete Hungerford Railway Bridge in London wurde 2002 beidseitig um eine jeweils 4m breite Fußgängerbrücke ergänzt (Lifschutz Davidson Architekten mit WSP Ingenieure).

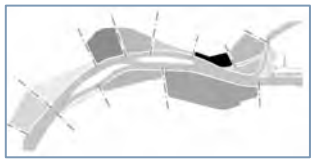
◀▼ Eine innen liegende Polykarbonat-Röhre bietet im Fall der Tony Carter Bridge (Cambridge) den erforderlichen Lärmschutz für Fußgänger und Radfahrer.

Über den Rhein

◀ Auszüge aus dem Siegerentwurf zur Bayrischen Landesgartenschau 2014 in Deggendorf von K1-Landschaftsarchitekten mit raumzeitarchitekten und Studio C, alle Berlin. Die Planausschnitte zeigen die geplante neue Fuß- und Radwegebrücke neben der Eisenbahnbrücke. Sie wird als „Herzstück“ der Landesgartenschau bezeichnet, die unter dem Motto „Brückenschlag Donau - Ufer verbinden, Grenzen überwinden" das Gelände vom Stadthallenpark bis zur Donau landschaftsräumlich neu strukturiert (siehe www.landesgartenschau-deggendorf.de).

▶ Im Entwurf von SOPHA (Köln) mit Becker & Fleischmann zum Internationalen Wettbewerb für eine Fußgängerbrücke am Pittsburgh Rivertrail (2005-2006, USA) „umspielen“ zwei gekrümmte Fachwerkbögen das historische Brückenbauwerk.

MAINZ - KASTEL



Historie

- 11 v. Chr. Gründung Kastels; 12 – 9 v. Chr. Errichtung des Castellum Mattiacorum unter dem Feldherrn Drusus zum Schutz des Mainzer Legionslagers; erstmalig in der Funktion eines Mainzer Brückenkopfes
- mit dem 14. Jahrhundert gewinnt Kastel zunehmend Bedeutung als Zielort der Mainflößerei
- 1792 Wiederaufnahme umfangreicher Befestigungsarbeiten in der Napoleonischen Zeit
- seit 1816 Teil der Bundesfestung; 1832 Errichtung der auf Eichenpfählen gegründeten Reduit als „Rundumverteidigungsanlage“ und der flankierenden Bastion Schönborn zum Schutz der Schiffsbrücke (Zollamt, Garnison)
- 1839 Anschluss an die Taunusbahn (Frankfurt – Wiesbaden); 1866 Garnison der Kgl. Preußischen Armee, 1885 erste feste Rheinbrücke; 1908 Eingemeindung Kastels nach Mainz
- 1944 fast vollständige Zerstörungen durch Bomberangriffe
- seit 1945 in „treuhänderischer Verwaltung“ Wiesbadens

Isometrische Darstellung des Römischen Ehrenbogens in Anlehnung an eine bauverwandte Anlage in Orange (FRK)

Zerstörte Rheinbrücke 1944

Blick über die „Straßenbrücke“(Vorgängerbau der Theodor-Heuss-Brücke) um 1934, die Kasteler Rheinfront ist zu dieser Zeit industriell geprägt

Historische Ansicht der Straßenbrücke mit Blick auf Alt-Kastel und Reduit

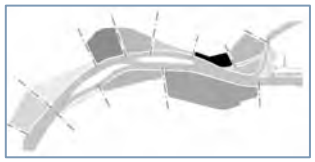
Bahnhof Mainz Kastel als Postkartenmotiv

Ausschnitt aus Friedrich Carl Vogels „Panorama des Rheins“ von ca. 1832

Kastel

Stadtplan Mainz von 1893 – Kastel mit Taunusbahn und Sicherheitshafen

Messerschmitt-Gelände an der Reduit, 1975

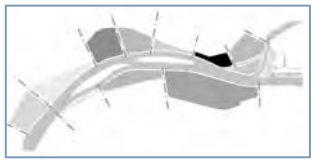


Prägende Strukturen und Nutzungen

- **Reduit** (denkmalgeschütztes Bauensemble; wichtiges Zeugnis der Mainzer Rheinbefestigung; wichtiger Standort des Vereins- und Kulturlebens; Domizil des Museum Castellum)
- **Theodor-Heuss-Brücke** (nach Zerstörung wiedererrichtete Rheinbrücke von 1950; Sanierung 1992-1995; eingetragenes, denkmalgeschütztes Bauwerk der Route der Industriekultur Mainz-Wiesbaden)
- **Kasteler Hochkreisel** (1958 erstellter Verkehrskreisel, hoch belasteter Verkehrsknoten der Rheinquerung auf Kasteler Seite)
- **„Eleonorenpark“** (in Teilen denkmalgeschützte Parkanlage auf dem verfüllten Areal des ehemaligen Kasteler Sicherheitshafen; ehemals Standort des Brückenkopfes der Alexander M. Patch-Behelfsbrücke, heute Grünanlage mit Kinderspielplatz)
- Verladekran, Umschlagplatz und Lagerflächen der Firma Menz Naturbaustoffe GmbH (ansässig seit 1878); als **„Kies-Menz“** ist der traditionsreiche Standort mit seinem markanten, denkmalgeschützten Elektrokran der Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff AG (1958) in der Route der Industriekultur Rhein-Main / Wiesbaden II („Flussroute“) eingetragen

Leitcharakter **Kasteler Brückenkopf**

50



Einschätzung

Den Wandel vom einst industriegeprägten Rheinufer (Betonwerk Menz, Schrottplatz Jäger, Holzhandlung Messerschmitt, Ruthof-Werft u.a.) zu einem vielfältigen städtischen Naherholungsraum hat dieser Uferabschnitt in den zurückliegenden Jahrzehnten bereits zu wesentlichen Teilen eingeleitet. Einzig das Kieswerk Menz erinnert noch an diese vergangene Industrieepoche. Im Dreiklang von Rheinquerung, Sicherheitshafen und Taunusbahn lag die herausragende Rolle Kastels als Verkehrsdrehscheibe begründet. Die Entkopplung des historischen Ortskerns Alt-Kastels von seinem Rheinuferbezug ist mit der Trassenführung der Taunusbahn und der industriellen Uferbesetzung zu dieser Zeit manifestiert worden. Mit dem Bau des Straßenhochkreisels im Jahre 1958 erhielt die Verkehrsfunktion eine an den veränderten Verkehrsbedürfnissen der Neuzeit ausgerichtete Prägung.

Im Zuges des 2005 initialisierten Stadtumbauprozess Kostheim / Kastel wurden in mehreren Planungswerkstätten die Stärken und Schwächen im ausgewiesenen Entwicklungsraum sondiert und vorrangige Zukunftsaufgaben formuliert, um den Herausforderungen des Strukturwandels in den beiden Stadtteilen nachhaltig begegnen zu können. In Bezug auf das Rheinufer wurden wichtige Vorhaben und Projekte angeschoben bzw. bereits umgesetzt. Dazu zählen u.a.:

- Neugestaltung des Rheinufers Mainz-Kastel / Aufwertung des Reduit-Umfeldes
  (zurzeit wird der prämierte Wettbewerbsbeitrag baulich umgesetzt)
- Konzept „autofreies Rheinufers“
  (erste Teilumsetzungen an der Reduit)
- Neugestaltung der Haltestelle „Brückenkopf“ auf dem Hochkreisel
  (zurzeit liegt der prämierte Wettbewerbsbeitrag in den städtischen Gremien zur Beschlussfassung vor)

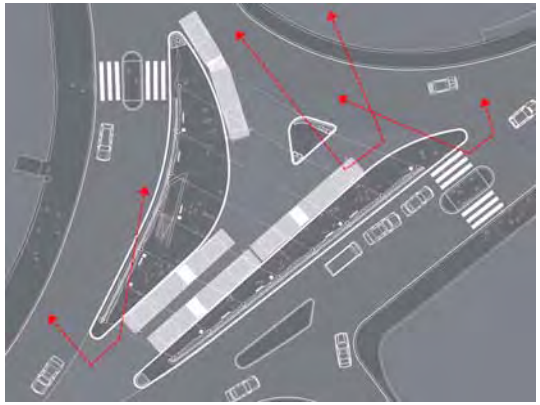
Der Stadtumbau hat seinen Fokus zunächst auf das Rheinufer südlich der Theodor-Heuss-Brücke gerichtet, wo der strukturelle Wandel vordringliche Entwicklungsbedarfe (s. LindeQuartier – Floßhafen, Güterbahnhof) erzeugt hat. Im ausgewiesenen Entwicklungsraum ist jedoch bereits das heutige Kies-Menz-Areal nördlich der Theodor-Heuss-Brücke inbegriffen. Deshalb richtet sich die Aufmerksamkeit des Rheinuferkonzeptes hier auf eine ganzheitliche Perspektive für den anschließenden Freiraum, zu dessen historischer Grundsubstanz dieses Areal zugehört.

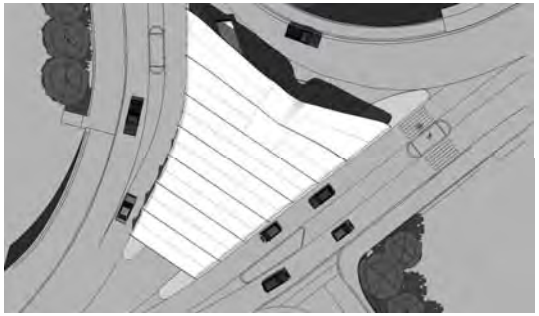
Straßenhochkreisel des Kasteler Brückenkopfes

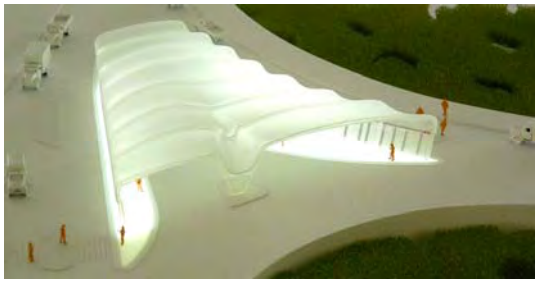
Entwicklungsraum des Stadtumbaus Kostheim / Kastel

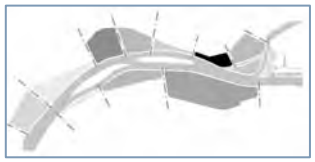
▼ 1.Preis des Mainzer Büros Bierbaum-Aichele Landschaftsarchitekten im Wettbewerb zur Neugestaltung der Rheinuferpromenade Mainz-Kastel

▼ 1.Preis im Wettbewerb zur Neugestaltung der Bus-Haltestelle auf dem Hochkreisel (Zaeske und Partner Architekten mit Huhle Stahl- und Metallbau GmbH, beide Wiesbaden)





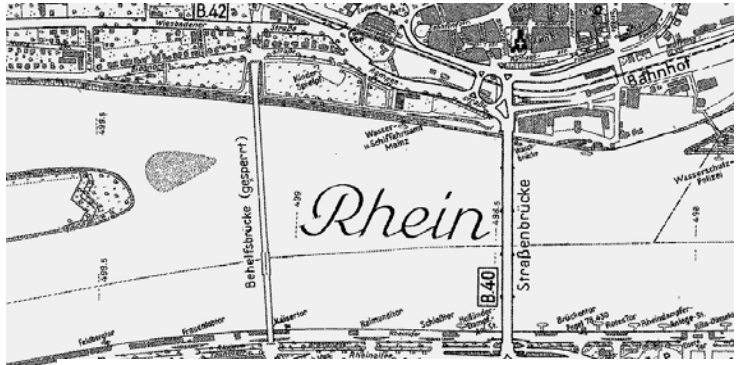




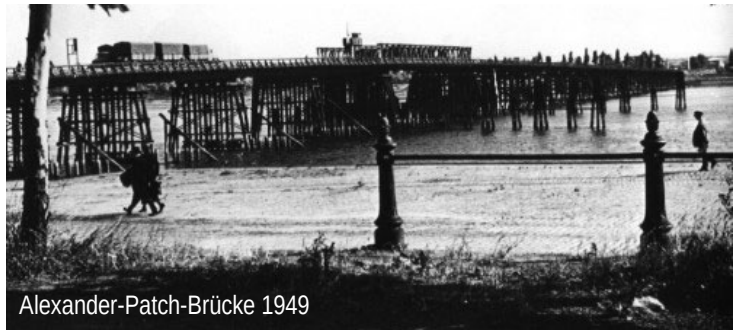
Eleonorenpark

Die etwa 4,5 ha große Grünfläche an der Eleonorenstraße geht in ihrer heutigen Grundanlage auf eine Planung zur „Gestaltung des Rheinufers Mainz-Kastel“ von 1936 zurück (Verfasser unbekannt). Das südliche Gebäude, in dem heute die DLRG, das Wasser- und Schifffahrtsamt Mainz (WSA) und das Amt für Grünflächen, Landwirtschaft und Forsten untergebracht sind, war Teil der geplanten Feuerwehrschule mit nördlich vorgelagertem Übungsplatz. In Höhe des heutigen Rathenau-Platzes sollte ein Hotelrestaurant errichtet werden. Nördlich davon sah die Planung, dem Zeitgeist dienend, einen Aufmarschplatz mit Ehrenmal vor. Die Luftbildaufnahme von 1943 zeigt, dass die Planung nur in Teilen verwirklicht wurde. So scheinen Feuerwehrschule nebst Schlauchturm und rahmende Baumpflanzungen realisiert (vgl. Plan und Modellfoto 1936), während Hotelrestaurant und Ehrenmal fehlen.

Die Planung von 1936 erstreckte ihre Ufergestaltung bis an die damalige Straßenbrücke (heute Theodor-Heuss-Brücke). So ist auch der Abschnitt südlich der Feuerwehrschule in Höhe Kies-Menz erkennbar in die Grünflächenkonzeption einbezogen. Das Säulenpappel-Motiv (siehe Modell) reicht bis an den Brückenkopf und bildet im südlichen Abschnitt gemeinsam mit der Böschung der Rampenstraße, die als Rasenhang vorgestellt werden kann, den rückwärtigen Raumabschluss. Damit zeigt der Gestaltplan von 1936 eine im Duktus des Städtebaus der 1920-1930er gehaltene, repräsentative Anlage, die öffentliche Gebäude in einer bewusst einfachen Grünanlage mit gliederndem Gehölzrahmen am Rheinufer verankert. Großzügige Platzgestaltungen an der Uferfront unterstreichen diesen Charakter, auf Schmuckelemente wurde verzichtet.

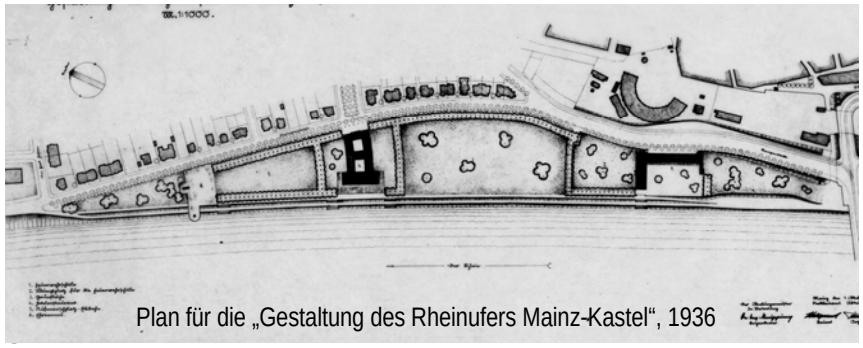


Stadtkarte Mainz 1957 mit Behelfsbrücke (Alexander-Patch-Brücke)



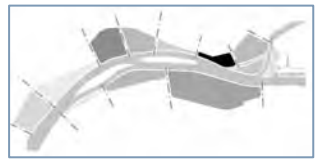
Alexander-Patch-Brücke 1949

Als Behelfsverbindung für die 1945 von der Wehrmacht gesprengte Straßenbrücke errichteten amerikanische Pioniere 1946 eine Notbrücke über den Rhein. Die Mainzer Stadtkarte von 1957 zeigt den rechtsrheinischen Brückenkopf dieser nach dem amerikanischen Offizier Alexander-M. Patch benannten Brücke in Höhe des Rathenau-Platzes.



Plan für die „Gestaltung des Rheinufers Mainz-Kastel“, 1936

Luftbildaufnahme von 1943



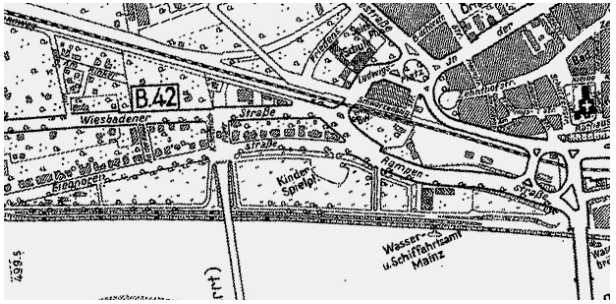
Eleonorenpark

In der heutigen Grünanlage sind folgende Strukturen der Konzeption von 1936 noch gut ablesbar: das Raum gliedernde Hauptwegesystem, das aufgeweitete Entrée am heutigen Rathenau-Platz und die versetzte Säulenpappel-Doppelreihe entlang der Eleonorenstraße (vgl. Plan und Modell).

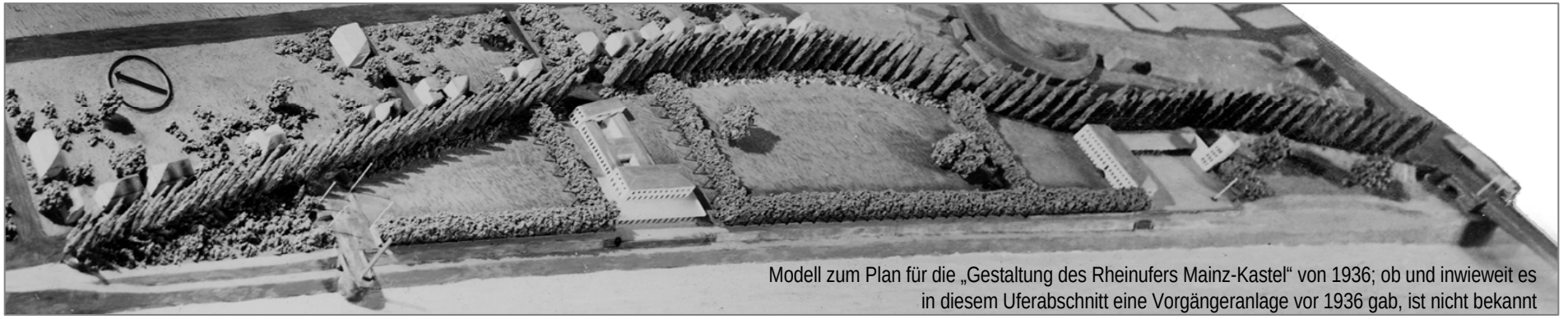
In den Nachkriegsjahren wurde im östlichen Randbereich der mittleren Rasenfreifläche ein Kinderspielplatz eingerichtet (vgl. Stadtplan von 1957), der als Kernanlage an diesem Standort noch heute besteht, mit seinen nachfolgend erweiterten Spielangeboten jedoch sukzessive in die Fläche gewandert ist. Aus gegenwärtiger Sicht führt die Gesamtanlage ein ungeklärtes Zwitterdasein zwischen ihrem noch erkennbaren repräsentativen Ansatz und einer sich ausweitenden Spiel-Freizeit-Inanspruchnahme, die sich auch aus Mangel an attraktiven Alternativen im näheren Umfeld (siehe auch Maaraue), hier zunehmend ansiedelt und entsprechende Nutzungskonflikte auslöst.

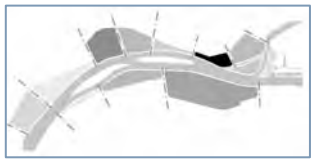
Die Bezeichnung „Eleonorenpark“ ist bis dato kein im öffentlichen Bewusstsein verankerter Begriff und verweist auf ein Kernproblem der Anlage, wonach sie bislang noch nicht hinreichend als Park etabliert und mit einer entsprechenden Ziel- und Pflegekonzeption ausgestattet ist. Eine anhaltend extensive Pflege und notgedrungene Reparaturmaßnahmen können die beschriebene funktional-gestalterische Ambivalenz nicht auflösen. Auch aus dem eingeleiteten Stadtumbau und seinen unmittelbar benachbarten Projekten (Umfeld Reduit, Haltestelle Hochkreisel, „autofreies Rheinufer“ u.a.) werden wichtige Fragen zur Perspektive des Eleonorenparks erkennbar. Sie betreffen, u.a. im Kontext des Kies-Menz-Areals, die künftige Funktion und Zugehörigkeit des südlichen Teilraumes sowie seine besondere Relevanz als Zugangsportal der Kasteler Altstadt zum Rheinufer und zum Eleonorenpark.

Neugestaltete Eleonorenstraße, Postkarte um 1916



Auszug aus dem Mainzer Stadtplan von 1957


Modell zum Plan für die „Gestaltung des Rheinufers Mainz-Kastel“ von 1936; ob und inwieweit es in diesem Uferabschnitt eine Vorgängeranlage vor 1936 gab, ist nicht bekannt



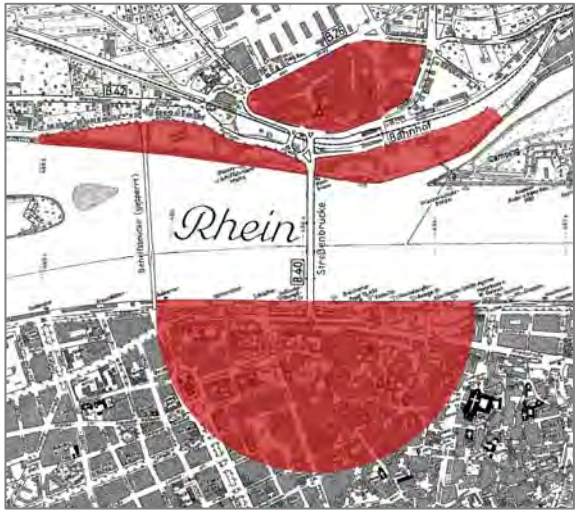
Eleonorenpark

In der stadträumlichen Betrachtung ist der Eleonorenpark als nördlicher Flügel des Kasteler Brückenkopfes erkennbar. Zusammen mit dem südlichen Flügel (Reduit und Bastion Schönborn) stellt er das Pendant zum repräsentativen Mainzer Brückenkopf mit Schloss und Landtag dar. Die Funktion der beidseitigen Brückenköpfe als markante und attraktive Stadteingänge sollte folgerichtig auch ein wichtiges Kriterium für die künftige Entwicklung des Eleonorenparks sein. Die Zugehörigkeit von Reduit-Umfeld und Eleonorenpark zum Kasteler Brückenkopf bildet sich rheinuferkonzeptionell und in Entsprechung zum Leitbild in einem gemeinsamen Teilraum ab. Darüber hinaus erfüllt der Eleonorenpark wichtige Nahversorgungsfunktionen i.S. eines Stadtteilparks für das vom Rheinufer abgehängte Alt-Kastel. Hier besteht via Tunnelführung unter dem Hochkreisel eine direkte und schnelle bahnquerende Fußwegeverbindung.

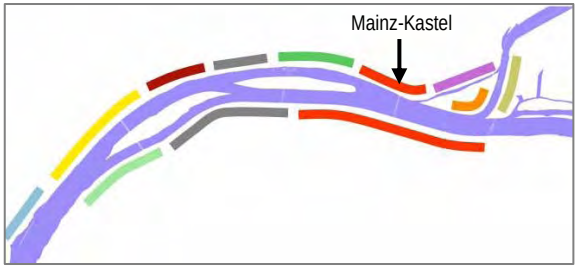
Ideen und Anregungen

- Vor dem Hintergrund der beschriebenen Klärungsbedarfe und der aufgezeigten Raumpotenziale wird empfohlen, die Entwicklung der denkmalgeschützten Grünanlage als weiteren Baustein des initialisierten Stadtumbaus zu bestimmen und dazu ein Gesamtkonzept für den künftigen Eleonorenpark zu erstellen.
- Aus dem Blickwinkel der Rheinuferkonzeption sollte der bereits angelegte repräsentative Grundcharakter wieder herausgearbeitet werden. Dieser Leitcharakter kann mit einer modernen landschaftsarchitektonischen Prägung und einer begleitenden floralen Motivik unterstützt werden, die wünschenswerterweise auch im Uferprospekt sichtbar wird. Für den Kernraum stünde eine überwiegend „stille“, kontemplative Erholung im Vordergrund (Sonnen, Boule u.ä.). In dieser Art könnte der Eleonorenpark einen eigenständigen Charakter gewinnen und das uferseitige Naherholungsspektrum wirksam bereichern. Die Ansiedlung der berechtigt nachgefragten aktiven Sportangebote müsste i.S. der Konflikt mindernden „Arbeitsteilung“ zunächst im Nahfeld (z. B. Freiflächen südlich von Reduit und Bastion Schönborn) bzw. direkt auf der Maaraue gesucht werden. Andernfalls wäre ihre Integration zwingend auf funktionale und gestalterische Verträglichkeit zu prüfen.
- Eine wichtige Aufgabe innerhalb der o.g. Gesamtkonzeption stellt die Reintegration des südlichen Uferabschnittes (incl. Kies-Menz) unmittelbar am Brückenwiderlager dar. Hier wird die Herstellung einer attraktiven Platzfläche für ein markantes südliches Parkentrée vorgeschlagen.

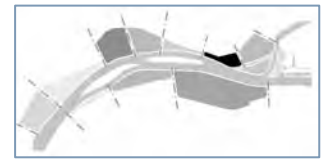
Teil des Kasteler Brückenkopfes



Uferprospekte des Rheinuferentwicklungskonzeptes



Stadtteilpark für Alt-Kastel mit Tunnelanbindung



Eleonorenpark

ALT-KASTEL
RATHENAU PLATZ
ELEONORENSTRASSE
SÄULENPAPPEL-DOPPELREIHE
Eleonorenpark
SCHMUCKPFLANZUNGEN
SITZSTUFEN
Fußgängertunnel Alt-Kastel / Rheinufer
HOCHKREISEL MIT NEUER BUS-STATION
REDUIT
PLATZ
KRAN
UFERPROMENADE MIT PLATANEN
TERRASSE (Alexander M. Patch)
WSA
GFA
DLRG
PARK-ENTREÉ MIT PLATZGESTALTUNG UND ANLEGESTELLE (WASSERTAXI)
THEODOR-HEUSS-BRÜCKE
RHEIN
PETERSAUE
MAINZ

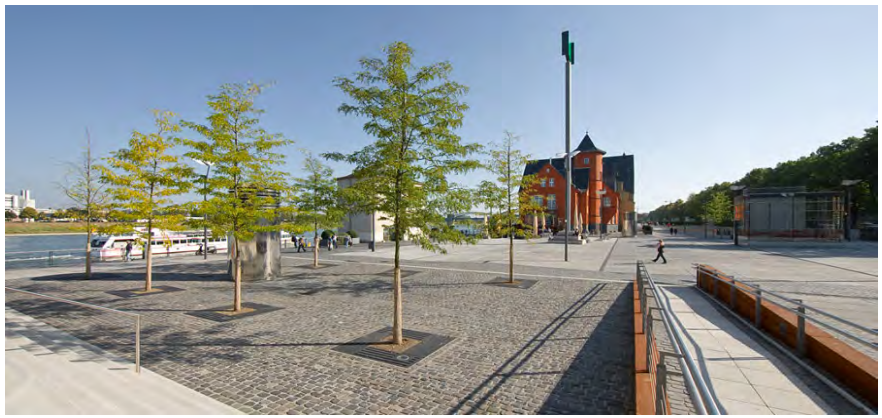
Südliches Parkentrée

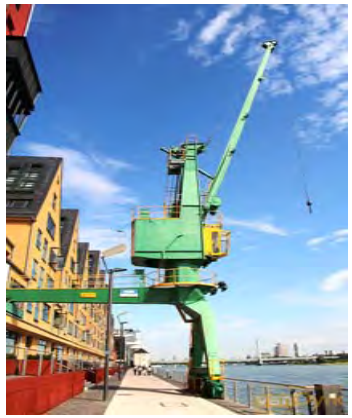
◀ Platzgestaltung mit „Neuer Lesserstiege“ der Landesgartenschau Nordhausen 2004 (Architekt Lazlo Nowodny)

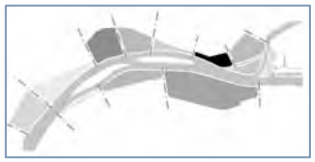
▼ Anverwandte Szenen aus dem Rheinauhafen Köln (FSW Landschaftsarchitekten)

▶ Sydney Water Taxis

- Die vorgeschlagene Platzgestaltung kann einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Gesamtparkanlage und zur Charakterprägung des Teilraumes leisten. Sie ermöglicht es, wichtige Raumbezüge signifikant zu vereinigen, wie beispielsweise:
  - Südlicher uferseitiger Hauptzugang zum Eleonorenpark
  - Tunnelverbindung nach Alt-Kastel
  - Zugang zur Theodor-Heuss-Brücke
  - Wasserseitiges Portal mit Anlegestelle z. B. für Wassertaxi
  - Inszenierung des Umschlagkranes als räumliches Signet
  - Gestalterische Integration der Rampen- und Brückenkulisse



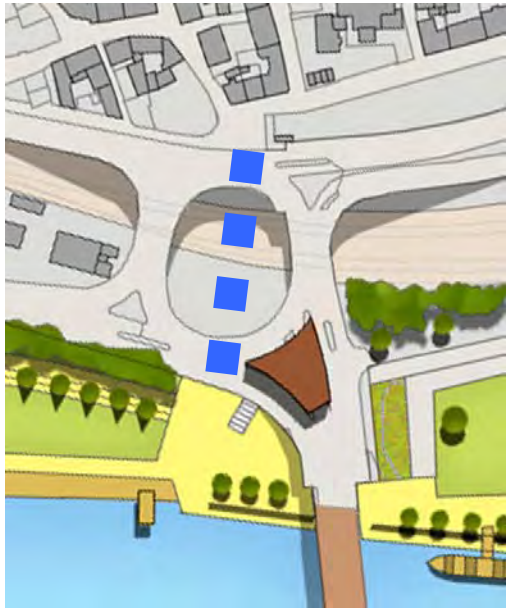


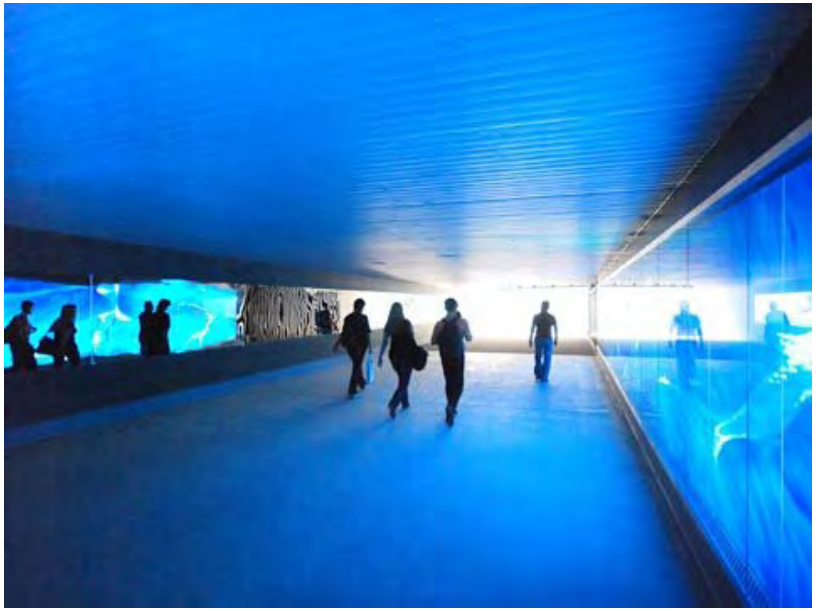


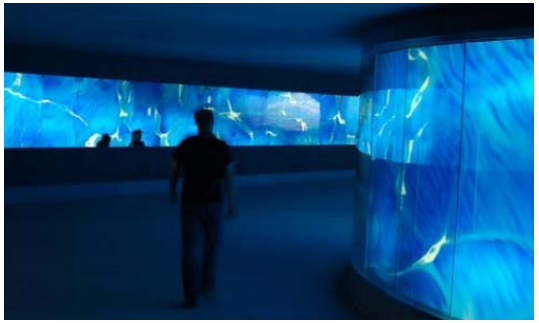
Aufwertung und Attraktivierung der historischen Parkanlage

- Die Aufwertung der historischen Parkanlage soll die Inwertsetzung der denkmalgeschützten Substanz mit einer dem repräsentativen Hauptcharakter dienenden zeitgemäßen Teilerneuerung verbinden. Materialsprache, Wegebefestigungen, Gehölz- und Blühpflanzungen sowie Parkausstattung sind wichtige charakterprägende Gestaltungselemente, die auch zur lesbaren Reintegration des südlichen Parkraumes herangezogen werden sollten. Die parkverträgliche verkehrliche Andienung hier ansässiger Institutionen wird als Teil der konzeptionellen Aufgabe gesehen.

Sanierung der Tunnelverbindung







▲ Beispiel für eine gelungene Tunnelumgestaltung: die 50m lange „Lichtwasser“-Installation des Osnabrücker Glas- und Lichtkünstlers Mario Haunhorst in der Unterführung am Wiesbadener Hauptbahnhof spielt mit dem Wassermotiv in künstlerischer Reminiszenz an das einstige „Weltbad“ (Generalplanung: Peter Ressel, Wiesbaden; Realisierung: DERIX Glasstudios GmbH, Taunusstein; Fertigstellung: 08/2009)

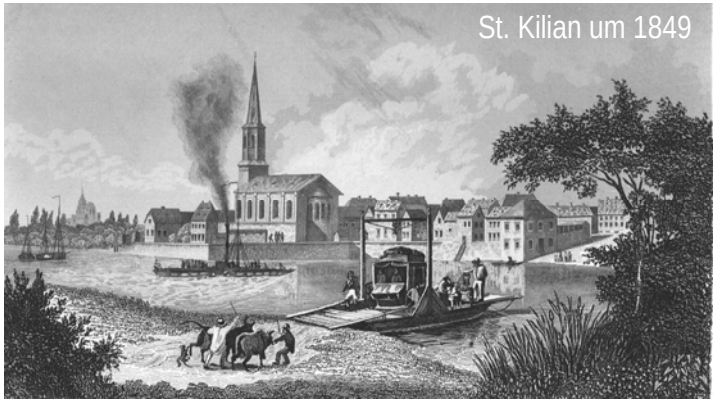
▼ Der Fußgängertunnel in seinem gegenwärtigen Erscheinungsbild. Der uferseitige Austritt öffnet sich mit einem Weitblick auf den Rhein. Eine großzügige Uferplatzgestaltung sollte den Zugang zu dieser wichtigen Verbindung angemessen betonen und im komplexen Knotenpunkt deutliche Orientierung geben. Eine gestalterische Aufwertung und Akzentuierung des Tunnelmundes wird als Teil der Sanierungs- und Gestaltungsaufgabe gesehen.

KOSTHEIMER UFER

Auszug aus dem Siegerentwurf von Wulf & Partner zum Städtebaulichen Realisierungswettbewerb LindeQuartier Wiesbaden „Wohnen am Flosshafen“ 11/2007

Historie

- Siedlungsanfänge in römischer Zeit; 790 Kaiser Karl der Große urkundliche Erwähnung (Cuffinstang)
- 1184 hält staufische Kaiser Friedrich I. (Barbarossa) auf der Maaraue Reichsfest ab (Schwertleite für Söhne; „Barbarossa-Säule“ 1986)
- 14.-15. Jh. Kostheim entwickelt sich zu einem Dorf (Landwirtschaft, Weinbau, Fischfang, Fährbetrieb)
- 1631 Festungsbau an der Mainmündung durch die Schweden (bleibt unvollendet wie die Gustavsburg)
- 1697 Wegkreuz („Fähncheskreuz) wird an der höchsten Stelle der damaligen Elisabethenstraße (Steinern Straße) errichtet
- 1769 Fertigstellung der katholischen Barockkirche St. Kilian (1793 Neubau); 1793 – 1796 mehrfache Zerstörungen
- 1814 Gemeinden Kastel und Kostheim haben gemeinsamen Bürgermeister
- Industrialisierung: Zielstation der Flößerei auf dem Main; 1840 Eisenbahn; 1860 Zündholzfabrik; 1877 Gründung Linde „Gesellschaft für Eismaschinen“; 1883 Kanalisierung des Main bis Frankfurt; 1885 Cellulosefabrik; 1887 erste feste Mainbrücke (MAN); 1894 Ausbau der Lache zum Floßhafen
- 1913 Eingemeindung nach Mainz, weitere Entwicklung zu einem Industrievorort
- 1945 Übergabe Kostheims (AKK) an die Stadt Wiesbaden zur treuhänderischen Verwaltung / 1986 Antragsversuch zur Rückgliederung der AKK-Gemeinden nach Mainz scheitert im Deutschen Bundestag
- 2004 Verkauf der Kühltechniksparte an US-Konzern Carrier / 2005 Aufnahme in das Landesprogramm „Stadtumbau Hessen“ / 2006 Produktionsende bei Linde / 2007 Städtebaulicher Realisierungswettbewerb „Wohnen am Floßhafen“ / 2008 FNP-Änderung für Entwicklung LindeQuartier / 2009 Geplanter Baubeginn für Wohnbebauung LindeQuartier (11 ha; 600 Wohnungen für ca. 1.000 Menschen) verstrichen, tatsächlicher Baubeginn heute ungewiss


St. Kilian um 1849

Zielort der Main-Flößerei

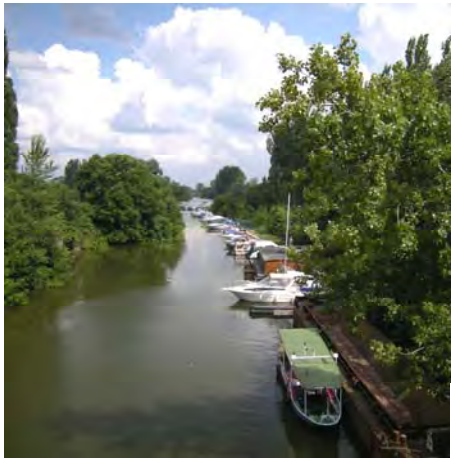
Historische Ansicht von Süden (Spitze Maaraue) mit St. Kilian und Mainbrücke

Prägende Strukturen und Nutzungen

- Stadtteil mit 3 Uferfronten – Floßhafen, Main, Rhein (Wiesbaden am Main; der Ortskern selbst ist ohne direkten Rheinbezug)
- Linde - Industrieareal in Konversion (Uferfront wird aktuell von Werkhallen der Stammwerke 1-3 geprägt / Entwicklung des LindeQuartiers ist Kernstück des landesgeförderten Stadtumbauprojektes „Kostheim – Kastel“ / lt. SPA „Leuchtturmprojekt für das Rhein-Main-Gebiet“ / „Wiesbadener Balkon“)
- Floßhafen (Ausbau Durchfluss / Regattastrecke / Promenade)
- Kostheim-Altstadt (main-orientiert, St. Kilian als markantes Zeichen)
- Kostheim zweitälteste Weinbaugemeinde im Rheingau (Weinhänge am Main nördlich der Kostheimer Mainbrücke)
- Maaraue (Freizeit- und Vereinsgelände / Wassersport / naturnahe Erholung / Auenbiotope und Naturschutz)
- Mainmündung (Nähe zur Mainspitze / Main-Altarm)
- SCA-Hafen (traditionsreicher Industriestandort, wichtiger Arbeitsgeber seit 1885, heute Svenska Cellulosa Aktiebolaget Hygiene Products GmbH)

Leitcharakter

Quartier am Flosshafen



BHF. MAINZ-KASTEL
PHILIPPSRING
PHILIPPSHOF
KOSTHEIMER LANDSTRASSE
BAHNTRASSE DB
BAHNTRASSE DB
GLEISFÄCHER / EHEM. GÜTERBAHNHOF
LINDEQUARTIER
FLOSSHAFEN
REGATTA
RHEIN
MAARAUE

ORTSKERN KOSTHEIM
AUSSICHTSTURM
BAHNTRASSE DB
MAIN
AM GÜCKELSBERG
HAUS DER VEREINE
KOSTHEIMER BRÜCKE
KOSTHEIMER LANDSTRASSE
ST. KILIAN
LINDEQUARTIER
WEINBRUNNEN
KLAER-WERK / KUNST UND KULTUR
FLOSSHAFEN
REGATTA
SCHIFFSWERFT
MAARAUE
GINSHEIM-GUSTAVSBURG

Einschätzung

In Kostheim, dem südlichsten Stadtteil Wiesbadens, ist die hessische Landeshauptstadt Anrainer von Rhein und Main. Im Bereich von Kostheimer Brücke, Mainspitze und Maaraue treffen die Routen der Regionalparks Rhein-Main und Rheinhessen-Nahe, lokale wie regionale Rad- und Uferwege zusammen. Der historische Weinort, seine Weinhänge am Main, die Maaraue, die naheliegende Mainzer Altstadt und die Mainspitze begründen die hohe Anziehungskraft des regional bedeutenden Freizeit- und Naherholungsraumes.

Mit dem Stadtumbauprojekt Kostheim-Kastel, das 2005 in das Landesförderprogramm „Stadtumbau Hessen“ aufgenommen wurde, begegnet die Stadt den veränderten städtebaulichen, wirtschaftlichen und sozialen Anforderungen, die sich aus dem wirtschaftlichen Strukturwandel am Standort ergeben haben. Als prominentestes Beispiel für diesen Prozess steht die Konversion des ca. 12 ha umfassenden LindeQuartiers, die als „bedeutendste Zukunftsaufgabe der Stadtentwicklung Kostheims“ (www.wiesbaden.de) bezeichnet wird. Zu den bereits umgesetzten Teilprojekten des Stadtumbaus zählen u.a. die Neugestaltung des Kasteler Rheinufers in Höhe Reduit, Schulhofprojekte sowie Modernisierungen und Wohnumfeldgestaltungen in Kostheim. Für andere Projekte und Vorhaben wurden die konzeptionellen Grundlagen erarbeitet, siehe: Philippshof (Struktur- und Rahmenkonzept, 2004), LindeQuartier (Realisierungswettbewerb, 2007) und Machbarkeitsstudie zum Umbau des Floßhafens (2008).

Im Unterschied zu den nördlichen Wiesbadener Stadtteilen am Rhein reicht die bis heute wichtige und intensiv genutzte Trasse der als Taunus-Eisenbahn hergestellten Bahnverbindung im Abschnitt der Stadtteile Kastel und Kostheim bis in unmittelbare Ufernähe (Rhein, Floßhafen, Main). Der einstige Standortvorteil zu Zeiten der Industrialisierung hat sich im Zuge des wirtschaftlichen Strukturwandels sukzessive zu einem Hemmnis für die städtebauliche Entwicklung, insbesondere für den Ortskern Kastel, die integrierte Entwicklung der Wohnstandorte und deren Bezug zum Rhein verändert. Insofern wird die o.a. generelle Lagegunst durch diese strukturelle Barriere beschränkt. Sie wirkt heute ebenso nachteilig in die anstehenden Entwicklungsprojekte direkt bzw. indirekt ein (Linde-Quartier, Philippshof, Am Gückelsberg, Afex-Kaserne u.a.). Vor diesem Hintergrund und aus dem Blickwinkel der Rheinuferentwicklung wächst dem Floßhafen-Projekt — sofern es nicht allein auf den untersuchten Gewässerumbau beschränkt wird — eine Schlüsselposition zu. Es ist in besonderer Weise und als signifikanter Impulsgeber prädestiniert, die bestehenden Lage- und Standortpotenziale zugunsten der benachbarten Entwicklungsräume zu aktivieren, insbesondere durch:

- die Aufwertung der Kostheimer Uferlage und der anrainenden Wohnstandorte durch eine stadt-landschaftliche Prägung besonderer Eigenart und mit hoher Authentizität,
- die Herstellung einer attraktiven stadtzugewandten Uferpromenade mit Sicherung der begleitenden Freiräume als Bindeglied einer durchgängigen rechtsseitigen Rheinpromenade von Kostheim bis Schierstein,
- die funktional-gestalterische Bestimmung als wassergeprägter „Portalraum“ zur Maaraue mit ihren Freizeit-, Natur- und Naherholungsangeboten,
- und nicht zuletzt die bereichernde Stärkung des regionalen und lokalen Routensystems (s. Regionalparks, „Dreibrückenweg“) durch Zugabe eines lohnenswerten Ziel- und Aufenthaltsortes

Floßhafen

- Die Neugestaltung des Floßhafens bietet die außerordentliche Chance, die vielfältigen funktionalen Ansprüche hinsichtlich Gewässerökologie, Naturraum, Wohnumfeldverbesserung, Naherholung, Freizeit, Regionalpark-Einbindung, Uferpromenade und Hafenhistorie in einem signifikanten Raumbild zusammen zu bringen.

◀ Beispielhafte Szene aus dem Riverpark in Zhiangjawo, China (Landschaftsarchitektur Atelier Dreiseitl)

▼ Sonnendeck im Lettenareal am Limmat in Zürich (Landschaftsarchitektur Rotzler-Krebs & Partner); analog dem Schiersteiner Hafen könnten auch die Brücken am Floßhafen wichtige Raummarken sein: La Passerelle piétonne von Serge Grard in Corcelles-Cormondréche (Schweiz) und der neue Fußgängersteg der BUGA Schwerin 2009 zum Schlosspark (Planung Breimann & Bruun, Hamburg)

Einschätzungen zur Maaraue

Die Maaraue (68ha) wird gemeinsam mit der Petersaue (50ha) und der Rettbergsaue (68ha) als Rheininsel bezeichnet. Dennoch ist sie dem aktuellen Charakter nach als Halbinsel anzusehen. Eine fortschreitende Verlandung des Floßhafens (Lache) dürfte diese Tendenz auch künftig weiter verstärken und den einstigen Inselcharakter sukzessive in den Hintergrund treten lassen. Die angestrebte Wiederherstellung eines ganzjährig durchströmten Floßhafens wäre somit auch für die Entwicklung der Maaraue in ihren beiden anerkannten Grundfunktionen — als Naturraum einerseits und Naherholungsraum andererseits — in gleicher Weise förderlich. Die langjährige Tradition der Maaraue als vereinsgeprägter Freizeit- und Naherholungsraum wird an den Namen der ansässigen Sportvereine (z. B. Turn- und Sportgemeinschaft 1905 e.V. Mainz-Kostheim) lesbar. Das Parzellengerüst der Kleingartengemeinschaft Maaraue e.V. findet sich bereits in der Topographischen Grundkarte des Deutschen Reiches von 1935 verzeichnet.

Das unter Denkmalschutz stehende Freibad (1965, Architekt Franz Schuster) ist für die Stadt Wiesbaden das größte seiner Art. Die regionale Anziehungskraft, vor allem in den Sommermonaten (2006: 181.000 Besucher), wird zu wesentlichen Teilen dem exponierten Standort zugeschrieben. Neben den zahlreichen Sport-, Ruder- und Vereinsanlagen gehören der Internationale Campingplatz Maaraue, die Bootswerft mit eigener Helling, das Festungsrelikt der Rheinschanze und das ehemalige Klärwerk zu den wichtigen Bestandsstrukturen.

Die Maaraue ist im Unterschied zu Rettbergs- und Petersaue sowie Mainspitze zwar nicht Bestandteil des ausgewiesenen Europäischen Vogelschutzgebietes „Inselrhein“, allerdings dient auch sie vielen Zugvögeln als Rast- und Überwinterungsgebiet. Die Maaraue gehört überwiegend zur Zone II des LSG „Stadt Wiesbaden“, mit Ausnahme des südlich-mainseitigen und besonders schützenswerten Uferabschnitts, der Zone I zugeordnet ist.

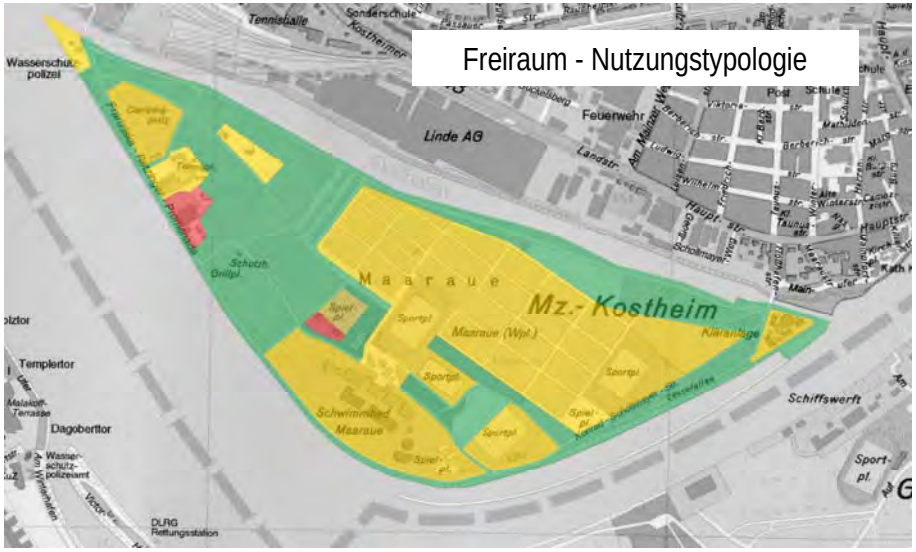
Im gemeinsamen Begegnungsraum der beiden Landeshauptstädte am Rhein und im Betrachtungsraum des Rheinuferentwicklungskonzeptes stellt die Maaraue das größte zusammenhängende Naherholungs- und Freizeitareal dar. Seine Entwicklungspotenziale und –ressourcen können ähnlich hoch eingeschätzt werden, wie die Hemmnisse zu deren Entfaltung.

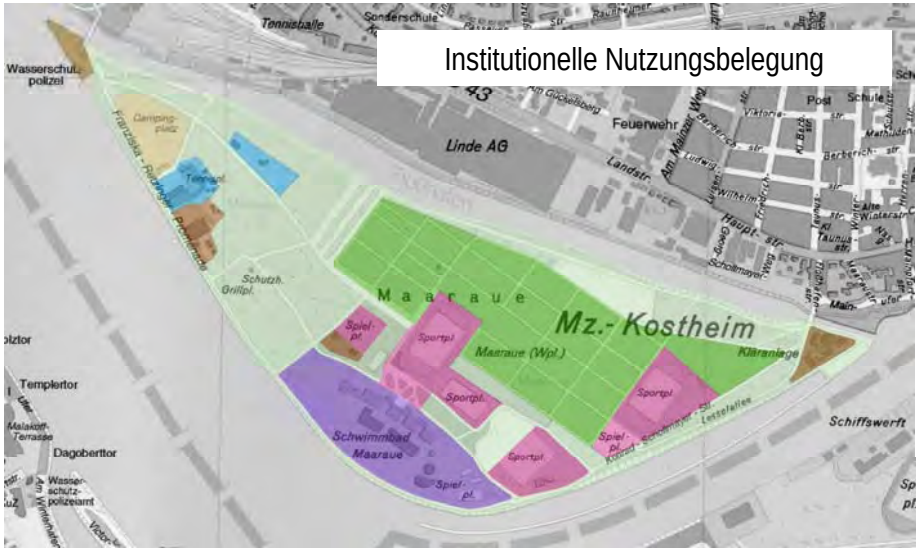
Die jahrzehntelange Selbstüberlassenheit der Maaraue hat vermutlich das Entstehen des heutigen, wenig ansprechenden Gesamterscheinungsbildes mit den offenkundigen strukturellen Defiziten befördert. Die Nutzungsdurchmischung lässt kaum die realen Natur- und Freiraumdimensionen erkennen. Sie verstärkt den Eindruck von Enge, Abgegrenztheit und Orientierungslosigkeit. Ohnehin sind heute nur 50% (ca. 33ha) des Geländes uneingeschränkt öffentlich zugänglich. Gerade in den Sommermonaten führt der hohe Nutzungsdruck zu vermehrten Konflikten und kann die Maaraue der zugewiesenen Naherholungsfunktion nur eingeschränkt gerecht werden.

Aus der übergeordneten Sicht des Rheinuferentwicklungskonzeptes ist die funktionale und thematische Ausrichtung der Maaraue im Grundsatz klar. Was ihr fehlt, ist eine strukturelle, perspektivisch raumordnende Systematik. Diese müsste die brachliegenden Flächenpotenziale zugunsten von Naherholung und Naturraum langfristig zurückgewinnen, um künftige Entwicklungsoptionen beantworten, die Freizeitattraktivität grundsätzlich stärken und einem wachsenden Nutzungsdruck konfliktmindernd begegnen zu können. Die im Weiteren beschriebenen Zukunftsoptionen werden als ein möglicher Beitrag zu dieser Diskussion angeboten.

Ob und inwieweit die vorgenannten strategischen Zielsetzungen in einer Pflegekonzeption (derzeit in Aufstellung) zu verankern wären, bleibt grundsätzlich zu prüfen. Darüber hinaus überlagern sich auf der Maaraue entwicklungserschwerend verschiedene, sehr grundsätzliche Probleme, wie z. B. :

- das unveränderte Grundflächeneigentum, nebst allen pachtvertraglichen Zuständigkeiten auf Seiten der Stadt Mainz (>90% der Fläche)
- die bereits erkennbar gewordenen Mühen komplexer Abstimmungs-, Beteiligungs- und Moderationsprozesse mit den zahlreichen ortsansässigen Interessenvertretern, Pächtern, Vereinen sowie Betreibern und deren tradierten Gewohnheitsrechten
- eine raumstrukturell weiterhin unaufgelöste „Ambivalenz zwischen Natur- und Freizeitraum“ (vgl. Entwicklungs- und Handlungskonzept zum Stadtumbau Kostheim / Kastel, 2007) mit entsprechend hohem Konfliktpotenzial
- die anhaltenden verkehrlichen Probleme (z. B. Parkplatzsituation), für die erst im Rahmen übergreifender gutachterlicher Szenarienuntersuchungen reelle Ansätze für die Diskussion zu neuen zukunftsweisenden Optionen geöffnet werden können





Zukunftsoption Maaraue

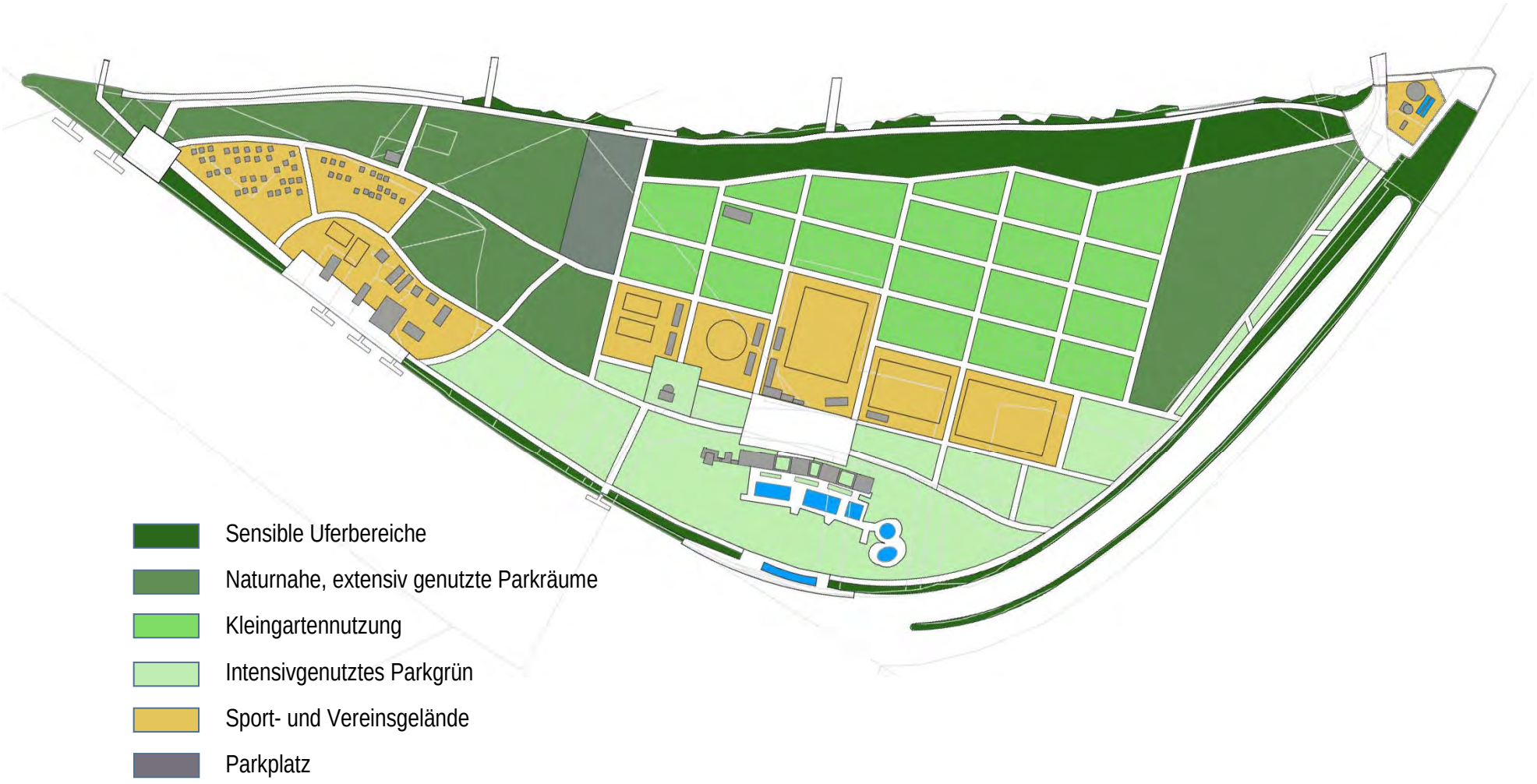
Gemeinschaftsaufgabe mit regionaler Bedeutung

- Aus Sicht einer koordinierten Rheinufer-Freiraumentwicklung erscheint die zeitnahe Aufstellung eines langfristig angelegten Strukturkonzeptes für die Maaraue dringend angeraten, auch wenn gegenwärtig der Handlungsdruck aus dem Raum selbst nur spontan oder fallbezogen vorgetragen wird. Mit einem strategischen Strukturkonzept könnten unmittelbar anstehende Einzelentscheidungen anhand einer übergeordneten Zielkonzeption verifiziert und nachvollziehbar gemacht werden. Es gäbe darüber hinaus eine belastbare Basis für die Ableitung einer schrittweisen Realisierung.
- Die Sicherung und Entwicklung der Naturhaushalts- und Naherholungsfunktion der Maaraue wird auch künftig für beide Städte und die Region von hohem Interesse sein. Dieser hohe regionale Stellenwert, die Lage im gemeinsamen Einzugsraum und die besonderen politisch-administrativen Herausforderungen kennzeichnen die Maaraue-Entwicklung als Gemeinschaftsaufgabe.
- Die Maßnahmen zur qualitativen Stärkung des Erholungs- und Freizeitangebotes auf der Maaraue sowie zur deutlichen Erweiterung der öffentlichen Zugänglichkeit und Nutzbarkeit im Sinne einer naturnahen Parklandschaft, sind geeignet, um den aktuellen und künftigen Nutzungsdruck von den zu schützenden Bereichen auf der Maaraue selbst, als auch von den umliegenden Rheininseln und sensiblen Uferräumen zu lenken. Dazu müsste das Strukturkonzept als integrative Aufgabe aller planungsbeteiligten Fachämter aufgefasst werden.

▼ Stärkung der bestehenden, wasserbezogenen Freizeitstrukturen, bspw. mit Einrichtung einer geschützten Flussbadestelle am Freibad (zugleich als außenwirksames Signal der Freizeitadresse im Uferprospekt; als interessanter Ziel- und Aufenthaltsort für die Uferpromenade bzw. als neuer Angebotsbaustein des Freibades mit direktem Rheinbezug); im Beispiel unten links: Flussbadestelle im Kattunpark, Zürich

Vorschlag Flussbadestelle

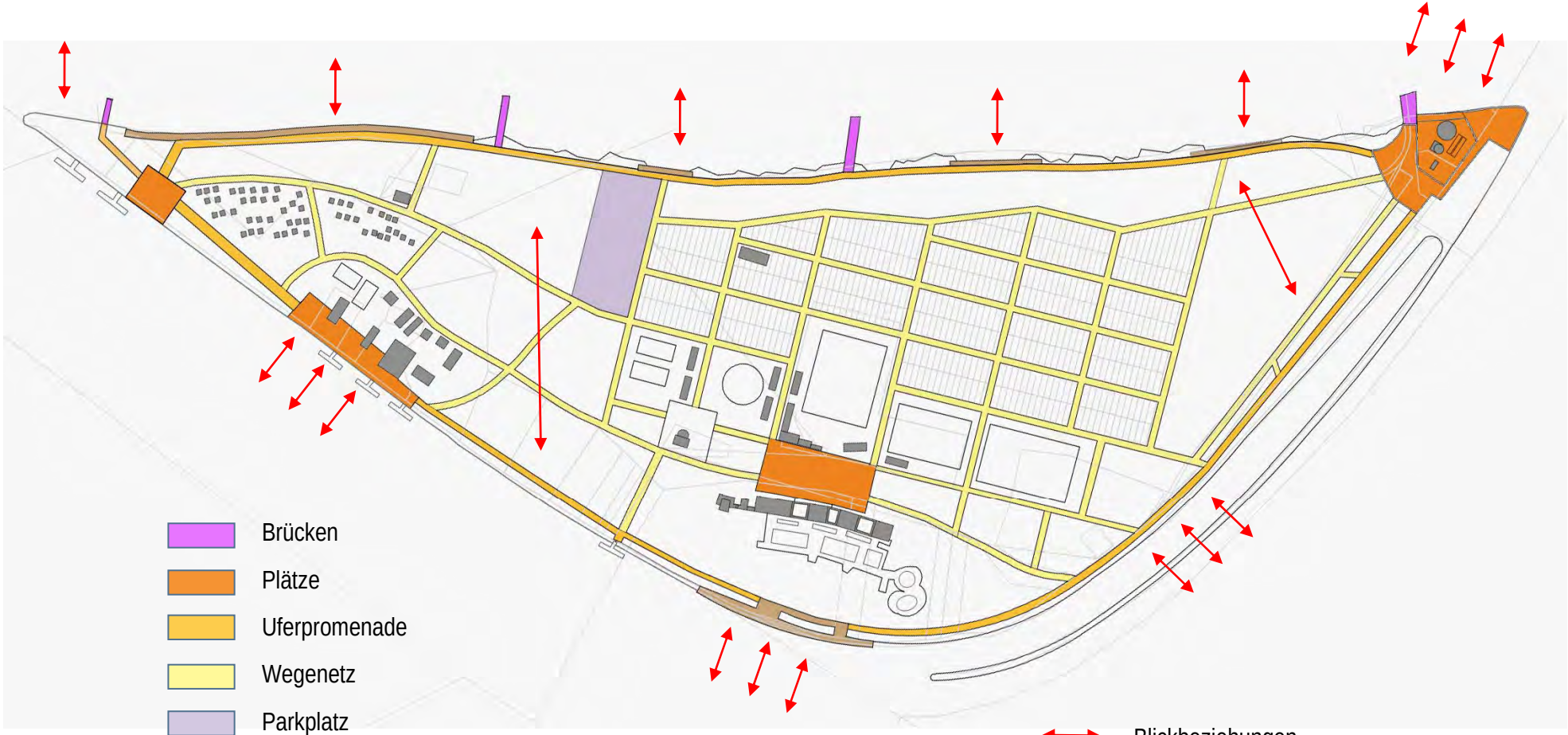
Zukunftsoption Maaraue — Systemskizze Grün



Zukunftsoption Maaraue — Rheinauenlandschaft

- Eine straffende Fokussierung der nichtwasserorientierten Freizeitnutzungen auf den Inselkern (Kleingärten, Sportplätze) stärkt sowohl die Parkmitte um das Entrée zum Freibad, als auch die Parkränder. Die funktionale Konzentration wird als wichtige Voraussetzung für die Rückgewinnung öffentlich nutzbarer Freiräume und die Entwicklung einer angemessen großzügigen Parklandschaft mit lesbar gestaffelten Nutzungsintensitäten gesehen. Sie könnte auch einen wachsenden Nutzungsdruck besser kompensieren.
- Die Uferzonen der Maaraue sind für beide Nutzungsaspekte, den Naturschutz und die wasserorientierten Freizeit- und Sportaktivitäten gleichermaßen von hohem Interesse. Mit über 4 km Uferlänge verfügt die Maaraue über hervorragende Potenziale, um beiden Belangen ausgewogen gerecht zu werden. Die Umgestaltung des Floßhafens bietet hier wiederum die Chance, dem spärlich gewordenen Rheinauencharakter künftig mehr Raum und Geltung zu verschaffen. Im Kontrast zum eher städtisch geprägten Nordufer könnte seine südliche Flanke als naturnaher, durch wechselnde Wasserstände beeinflusster Raum entwickelt werden.

Zukunftsoption Maaraue — Systemskizze Erschließung



Zukunftsoption Maaraue — Aktivlandschaft

- Die Systematisierung der Gesamterschließung mit entsprechend gestalteten Entrées, Plätzen und Zielorten wäre eine der zentralen Aufgaben des vorgeschlagenen Strukturkonzeptes für die Maaraue.
- Die Lösung der anhaltenden verkehrlichen Probleme (siehe. z. B. Parkplatzsituation) müsste integraler Aufgabenbestandteil eines langfristig angelegten Strukturkonzeptes sein, das sich mit zukunftsweisenden Vorschlägen die nachhaltige Stärkung der Belange von Naturschutz sowie Freizeit- und Naherholungswert zu eigen macht. Die komfortable Einbindung in das umliegende Fuß- und Radwegenetz sollte hierbei Priorität gewinnen.

TEILRÄUME MAINZ

Mainzer Stadtufer

- A Winterhafen
- B Lauterenviertel
- C Rathaus bis Brückenplatz
- D Brückenplatz bis Kaisertor
- E Kaisertor bis Zoll- und Binnenhafen
- F Zoll- und Binnenhafen

Industriehafen

Mombacher Rheinufer

EINFÜHRUNG

Ausgangslage

Die 2000-jährige Geschichte der Stadt Mainz ist durch die Lage am Rhein und an der Mainmündung bestimmt. Die Mainzer Kernstadt prägt heute auf einer Länge von ca. 4 Kilometern das Rheinufer. Zwei wichtige Häfen markieren die Endpunkte dieses Stadtufers, der Zoll- und Binnenhafen im Norden und der Winterhafen im Süden. Sie sind zugleich die beiden größten, durch den Strukturwandel ausgelösten Konversionsprojekte der Stadt am Rhein. Diese Impulse hat die Stadt Mainz als Chance für eine ganzheitliche Sicht auf das Stadtufer aufgegriffen und sich mit dem RheinUferForum dazu ein wirkungsvolles Entwicklungsinstrument geschaffen. Über das RheinUferForum wurde die Uferentwicklung in einem breiten Partizipationsprozess verankert und den veränderten Entwicklungsbedürfnissen Rechnung getragen. Bei dieser Aufgabe stützt sie sich auf das Grundgerüst der Kreyßig´schen Generalplanung, deren gründerzeitliche Prägungen den Grundstein für das Mainz-typische Rheinufer gelegt haben. Die Ergebnisse des gemeinschaftlichen Planungsprozesses sind im Rahmenplan Rheinufer und im Schlussbericht mit seinen Hauptempfehlungen (05/2000) festgehalten. Der Mainzer Stadtrat hat im Jahre 2000 den Rahmenplan Rheinufer als ganzheitliches Gestaltungskonzept beschlossen.

Den maßgeblichen Quantensprung, der erst die heutige gesamträumliche Entwicklungsperspektive eröffnete, leistete der raumübergreifende Entwicklungsansatz einer Planungsstudie in Vorbereitung des Masterplans zur Neustrukturierung Zoll- und Binnenhafen / Industriehafen (2003). Die Verlagerung des Container-Terminals in das Industriegelände und der dadurch ermöglichte Ausbau einer erweiterbaren trimodalen logistischen Drehscheibe (s. GVZ, Industriehafen), hat dem Binnenhafen und dem wichtigsten Mainzer Wirtschaftsstandort eine klare Zukunftsperspektive gesichert. Zugleich wurde der Weg für eine nunmehr uneingeschränkte Wohnquartiersentwicklung im Zoll- und Binnenhafen und für das Heranwachsen der Mainzer Neustadt an den Rhein frei gemacht. Im Zuge der einberufenen Planungswerkstätten zum HafenForum (2004-2007) und dem darin eingebetteten kooperativen Gutachterverfahren wurde der Rahmenplan für das neue Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen (2005, Novelle 2007) schrittweise und im Konsens erarbeitet.

In den beschlossenen Master- und Rahmenplanungen sind heute die maßgeblichen Ziele und Leitlinien für die langfristig angelegte Mainzer Stadtuferentwicklung verankert. Sie bilden die Grundlage für die abgeleiteten Projekte und deren schrittweise Realisierung. Die koordinierte Entwicklung am Rheinufer steht dabei in unmittelbarer Wechselwirkung mit der weiteren Entwicklung der Innenstadt. Ihr Entwicklungsimpuls reicht in die benachbarten Stadträume wie beispielsweise die Mainzer Neustadt (Stadtteilrahmenplan 2009), das Regierungsviertel (Forum 2008) und die Südstadt (vgl. Teilraum Winterhafen).

Vom Mehrwert einer gemeinsamen Rheinuferentwicklung

„Das Rheinufer hat als städtischer Raum innerhalb des städtebaulichen Gefüges der Stadt und als Nahtstelle zum Landschaftsraum Rhein mit seinem positiven Einfluss auf das Image von Mainz eine außerordentliche Wichtigkeit.“ - heisst es in der ersten Hauptempfehlung zum Schlussbericht des RheinUferForums. In der Wahrnehmung dieser wechselseitigen Impulskraft und Bedingtheit wird auch aus der gesamträumlichen Perspektive der eigentlich mögliche Zugewinn einer gemeinsamen Rheinuferentwicklung für beide Städte und die Region gesehen. Das RheinUferForum hat mit seiner Feststellung einen Ausblick darauf gegeben, dass sich ein weiter reichender Mehrwert nur herstellen lässt, wenn die qualitätvolle Teilraumentwicklung in eine gesamträumliche Kooperation eingebunden ist.

Die ausführliche Bestandsanalyse in Vorbereitung des RheinUferForums hat die Freiraumdefizite der verdichteten Mainzer Kernstadt bestätigt. Die daraus erwachsenen hohen Freiraumbedarfe richten sich im ersten Schritt auf das eigene Stadtufer. Dort können sie aber nur in beschränktem Maße, sowohl hinsichtlich der verfügbaren Flächen, als auch im Hinblick auf die Bandbreite der hier realisierbaren Nutzungsangebote, aufgefangen werden. Insbesondere die Bedürfnisse nach einer natur- und landschaftsnahen Erholung und nach einem vielfältigen Parkangebot lassen sich am Mainzer Stadtufer nicht abbilden. Die Abtrennung der rechtsrheinischen Stadtteile und Uferräume stellt einen bedeutenden Verlust für die zu beiden Seiten des Rheins gewachsene Stadt Mainz dar. Er lässt sich heute vor dem Hintergrund veränderter Rahmenbedingungen aber auch als Chance für die beiden rheinanliegenden Städte verstehen, mit ihren spezifischen Uferentwicklungen ein gemeinsames, integriertes und regionalwirksames Freiraumangebot zu entwickeln und dazu ihre Ressourcen zu bündeln. Dies ist ein konkreter Handlungs- und Kooperationsanlass für die gemeinsame Rheinuferentwicklung und umreisst zugleich den vordringlichen Entwicklungsraum.

In den Hauptempfehlungen des RheinUferForums ist diese Kooperationsaufgabe bereits vorgezeichnet. So gehen die Entwicklungsziele über das unmittelbare Stadtufer hinaus und richten sich an den Gesamtraum. Bezogen auf die Freiraumentwicklung wird z. B. empfohlen, die Maaraue als traditionelles Mainzer Naherholungsgebiet besser zu erschließen und die Petersaue mit der Neustadt zu verknüpfen, um sie als Naherholungsgebiet zu gewinnen.
Neben der gemeinsamen Freiraumentwicklung sieht das RheinUferForum weitere konkrete Anlässe für eine verstärkte Kooperation mit der Stadt Wiesbaden. Sie kommen in seinen Empfehlungen zur gemeinsamen Entwicklung eines regionalen Verkehrskonzeptes oder der Profilierung des regionaltouristischen Angebotes zum Ausdruck.

Das Mainzer Stadtufer innerhalb einer gesamträumlichen Perspektive

Für das Mainzer Rheinufer können anhand der Zielaussagen des RheinUferForums drei zentrale Entwicklungsstränge hervorgehoben werden. Sie richten sich auf

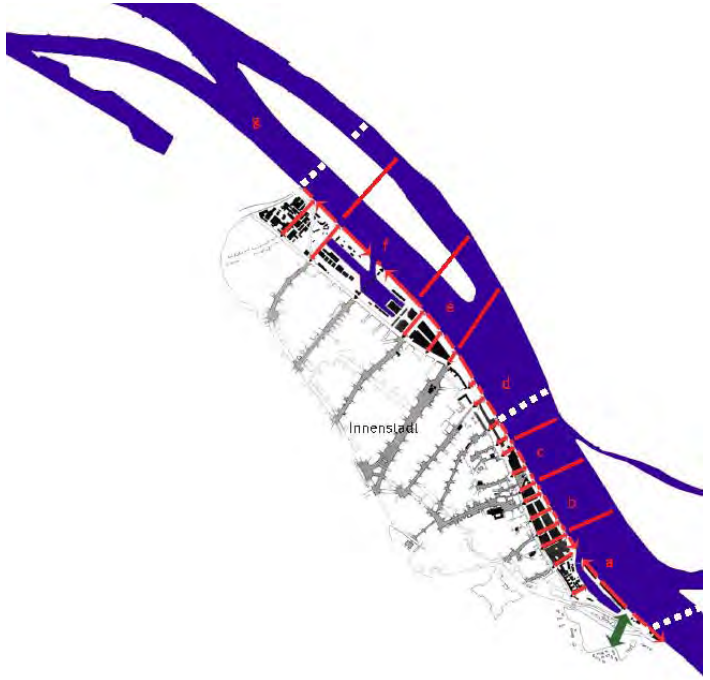
- die sukzessive Aufwertung des historisch vorgeprägten Rheinufers im zentralen Abschnitt zwischen den beiden Hafenquartiersentwicklungen,
- die hochwertige Entwicklung der beiden neuen Hafenwohnquartiere von Zoll- und Binnenhafen und Winterhafen, die die Kontur der Mainzer Innenstadt im rheinseitigen Uferprospekt betonen und wichtige Portalräume zum Rheinufer und zur Mainzer Innenstadt darstellen
- und die nachhaltige Verknüpfung des Mainzer Stadtufers mit den unmittelbar benachbarten städtischen Freiräumen und Parks, mit dem gegenüber liegenden Wiesbadener Ufer und den landschaftlich geprägten Räumen der Rheinaue.

Unter diesem Blickwinkel kommt dem Teilraum Winterhafen mit seinem Nahfeld eine gesamträumliche Schlüsselposition zu. Über diesen Raum wird die städtebauliche Vollendung der Südstadt und der südliche Stadteingang an der Weisenauer Straße formuliert. Darüber hinaus stellt er das strategische Scharnier in der Verknüpfung von städtischer Rheinuferpromenade, Grünem Parkring (Stadtpark, Zitadelle, Drusus- und Römerwall) und Rheinauenlandschaft (Dreibrückenroute, Mainspitze, Maaraue) dar. Dazu wurde für diesen Teilraum, parallel und ergänzend zum Rheinuferentwicklungskonzept, eine vertiefende Untersuchung durchgeführt, deren zusammengefasste Ergebnisse in die Darstellung zu diesem Teilraum eingeflossen sind.

Um der räumlichen Gesamtperspektive ein erstes lesbares Bild zu geben, führt das Strukturkonzept (1:5.000) alle maßgeblichen Rahmenplanungen, Projekte und Vorhaben im gemeinsam sondierten Entwicklungsraum zusammen. Für das Mainzer Stadtufer wurden die Aussagen des Rahmenplanes Rheinufer aus dem Jahre 2000 um die in der Zwischenzeit beschlossenen Planfortschreibungen und realisierten Projekte ergänzt. Insofern konzentrieren sich die Darstellungen zu den Teilräumen auf einführende Zusammenfassungen, kurze Statusbestimmungen und eine strukturkonzeptionelle Übersicht zum aktuellen Entwicklungsstand. Weitergehend werden aus dem Blickwinkel der gesamträumlichen Perspektive und in Reflektion veränderter Rahmenbedingungen Anregungen für die weitere Teilraumentwicklung (Chancen, Prioritäten, Profil) gegeben. Die bereits erlangte, nahezu durchgängig hohe Planungstiefe erübrigt hier im Unterschied zur Wiesbadener Seite eine bildhafte Kommentierung durch Referenzbeispiele.
Im Kapitel Leitbild und Arbeitsmodell des vorliegendenden Rheinuferentwicklungskonzeptes wurde ein Vorschlag für ein gesamträumliches Leitbild vorgestellt, das die charakteristische Abfolge unterschiedlicher Teilräume zu beiden Seiten des Rheins thematisiert. In dieser Leitbildsystematik stellt das Mainzer Stadtufer mit seiner durchgängig urbanen Prägung einen in sich geschlossenen Teilraum dar. Sein durch die städtebaulichen Achsen definierter Rhythmus und die hierzu abschnittsweise durch das RheinUferForum bestimmten Leitcharaktere (siehe Rahmenplan, Teilbereiche A-F) werden als Feingliederung im Teilraum und innerhalb des gesamträumlichen Leitbildes aufgefasst.

Raumcharaktere des Mainzer Stadtufers (Rahmenplan Rheinufer 2000)

Uferabschnitt		Leitcharakter
A	Winterhafen	Neues Stadtquartier im Hafen; mit landschaftlich geprägter Mole, Naherholungsgebiet
B	Lauterenviertel	Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts (Gründerzeit); Blockrandbebauung mit Uferpromenade
C	Rathaus bis Brückenplatz	Städtisches Forum am Rhein; zentraler innerstädtischer Bereich, wasserseitiges Stadtentreé
D	Brückenplatz bis Kaisertor	Regierungsviertel / Sitz der Landesregierung; Landtag, Deutschhaus, Kurfürstliches Schloss
E	Kaisertor bis Zoll- und Binnenhafen	Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts (Gründerzeit); Blockrandbebauung mit Uferpromenade
F	Zoll- und Binnenhafen	Neues Stadtquartier im Hafen; mit urbanem Hafenufer
G	Industriehafen	Mainzer Binnenhafen und Industriegebiet; trimodales Logistikzentrum



Kurzübersicht zu wichtigen Entwicklungen am Mainzer Rheinufer im Zeitraum 2000 - 2010

Die im RheinUferForum vereinbarte gesamträumliche Entwicklungsperspektive hat die Stadt Mainz in den zurückliegenden Jahren konsequent verfolgt. Wichtige Planungsschritte und bauliche Realisierungen konnten für die Teilräume (s. Tabelle) vollzogen werden. Mit dem Beleuchtungskonzept für die Innenstadt (2005) und dem Ausstattungskonzept für das Rheinufer, das bereits in einem ersten Bauabschnitt (Rheinufergarage) Anwendung fand, sind weitere, den ganzheitlichen Gestaltungsansatz fortführende Konzepte geschaffen worden.

Für den Winterhafen wurde Ende 2010 die Baugenehmigung erteilt. Die neugegründete Projektgesellschaft Zollhafen Mainz GmbH beginnt 2011 mit der Erschließung und Vermarktung für das Wohnquartier Zoll- und Binnenhafen. Damit treten die beiden zentralen Mainzer Stadtbauprojekte in eine neue Projektphase ein. Absehbar werden auch künftig die veränderlichen Rahmenbedingungen für Be- und Entschleunigungen im langfristigen Umsetzungsprozess sorgen. Auch hierin zeigt sich ein wichtiger Vorteil der breit angelegten gesamträumlichen Entwicklungsstrategie, insofern Stagnationen im Einzelvorhaben dem Gesamtprojekt nicht zwangsläufig die Schubkraft nehmen können. Zur Qualitätssicherung, begleitenden Koordination und Aufrechterhaltung der Prozesskontinuität wird an die Empfehlung des RheinUferForums zur Einberufung einer unabhängigen „Impulsgruppe“ (Städtebaubeirat) erinnert und diese mit Blick auf die noch ausstehenden Abstimmungs- und Koordinierungsbedarfe bekräftigend unterstützt.

	Abschnitt	Planungsschritte und Realisierungen seit dem RheinUferForum 2000
A	Winterhafen	2010 Baugenehmigung für Wohnquartier | 2008 Sanierung Weisenauer Brücke mit Verbreiterung des Rad- und Fußweges
B	Lauterenviertel	2009 Sanierung Weintor | 2006 Sanierung Holztor | 2006 Sanierung Fischtorplatz
C	Rathaus bis Brückenplatz	2006 Erweiterung Rheingoldhalle
D	Brückenplatz bis Kaisertor	2006 Sanierung Schlosstor | 2004 Rheinufergarage mit neugestalteter Uferpromenade
E	Kaisertor bis Zoll- und Binnenhafen	2009 Rahmenplan Nördliche Neustadt
F	Zoll- und Binnenhafen	2010 Gründung Projektgesellschaft Zollhafen Mainz GmbH | 2008 Kunsthalle Mainz | 2008 Realisierungswettbewerb Weinlagergebäude | 2007 Beschluss zum fortgeschriebenen Rahmenplan | 2006 Ideenwettbewerb Weinlagergebäude | 2005 HafenForum II | 2004 HafenForum I | 2003 Masterplan zur Umstrukturierung Zollhafen- Industriehafen
G	Industriehafen	2010 Umzug Container Terminal | 2003 Masterplan zur Umstrukturierung Zollhafen- Industriehafen

A - WINTERHAFEN

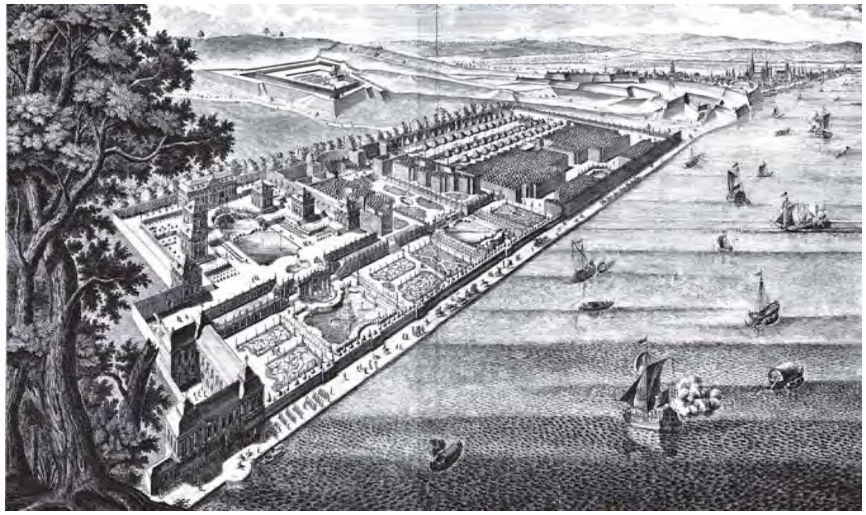
Historische Hintergründe

Der Mainzer Winterhafen geht auf Stadterweiterungsmaßnahmen zurück, die infolge von Rheinkorrektionen 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 (vgl. Teilbereich Lauterenviertel) abgewickelt wurde. Im Zuge dieser Erweiterungen wurden ebenfalls der Winterhafen, der Zoll- und Binnenhafen sowie der nördlich anschließende Floßhafen in etwa der heutigen Uferlinie 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 geht im wesentlichen auf einen späteren Entwurf der Gebrüder Siesmeyer von 1888 zurück.

Ab 1860 diente das 4 ha 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 Gaswerks 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 Durchmengung 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. Auf der Molenspitze wird in den Sommermonaten ein Biergarten betrieben.



▲ Schlossanlage Favorite, Kupferstich nach Salomon Kleiner, um 1723

▲ Ansicht von Mainz mit Neuer Anlage in einem Stich von 1826

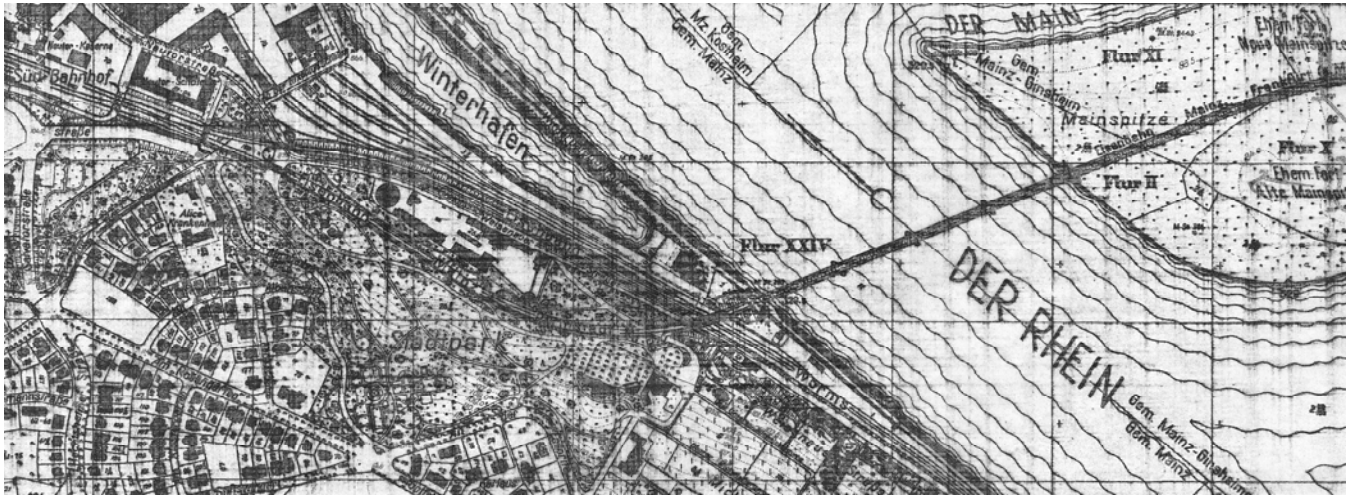
▼ Ausschnitt mit den Resten der ehemaligen Anlage der Favorite am Rhein aus dem Plan der Stadt und Festung Mainz nach B. Hundeshagen von 1815

▼ Stadt Mainz mit der Uferlinie des Jahres 1856 und der projektierten Ufererweiterung (gestrichelt) sowie der „Neuen Anlage“ auf der Fläche der ehemaligen Favorite

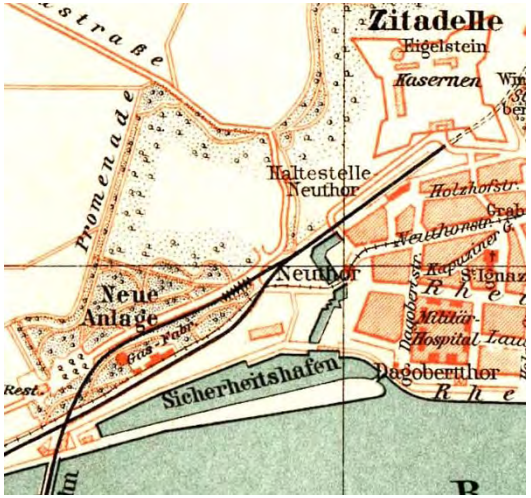
▲ Bahn- und Hafenanlagen, Ansicht von 1860

▲ 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.

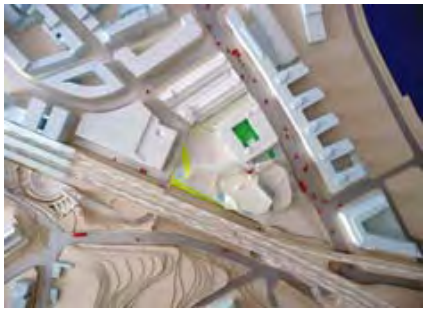
Aktueller Entwicklungsstand

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-Terasse 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.

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

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

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

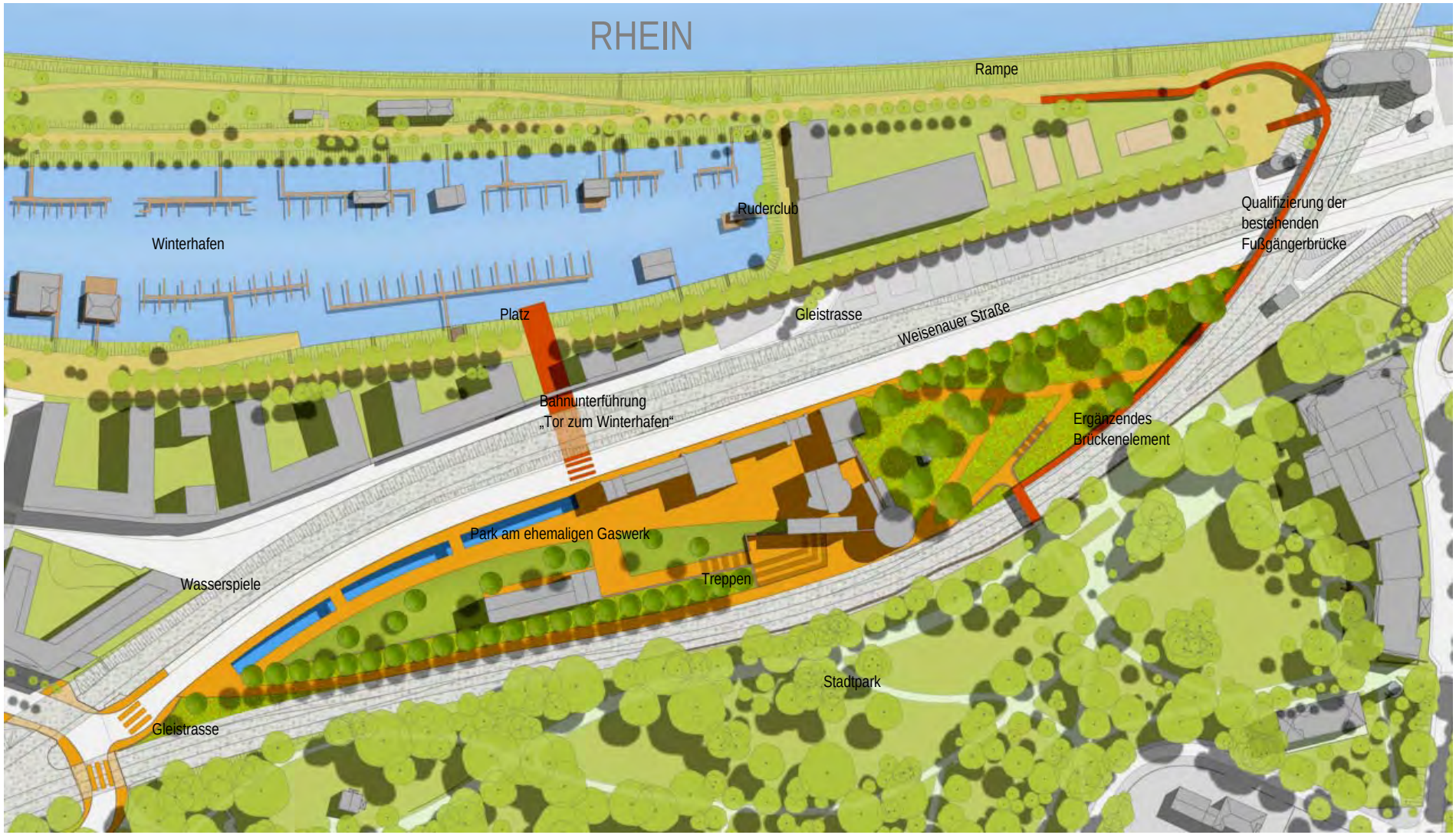
▼ Lageplan, planquadrat Architekten

Projektskizze zur Vernetzung von Winterhafen und Stadtpark Mainz

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 Anpassungsbedarfe. Begleitend zum vorliegenden Rheinuferentwicklungskonzept erarbeiteten Herbstreit Landschaftsarchitekten ein Konzept, das insbesondere unter dem Aspekt der stadträumlichen Verknüpfung zwischen Winterhafen und Stadtpark, Lösungen zur besseren Vernetzung der Teilräume sowie zur Schärfung städtebaulicher Funktionen aufzeigt (s. Projektskizze zur Vernetzung von Winterhafen und Stadtpark Mainz, 2011).

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.

Die Projektskizze zur Vernetzung von Stadtpark und Winterhafen schlägt vor, die gegenwärtige Nutzung der Fläche Mainzer Stadtwerke AG als Rohrlager aufzugeben. Die denkmalgeschützten Gebäude sowie die Freiflächen sollten einer höherwertigen, öffentlichen Zweckbestimmung zugeführt werden. Ziel ist die Integration des Areals in den umgebenden Stadtraum sowie seine freiräumliche Gestaltung als Teil des Stadtparks und des Grüngürtels Mainz. Die fußläufige Verbindung von Stadtpark und Winterhafen leistet prioritär die bestehende, zu qualifizierende Fußgängerverbindung. Neben der bestehenden Wegetrasse fungiert die neue Grünfläche, gekoppelt mit einer herzustellenden Bahnunterführung an der Weisenauer Straße als Verbindungselement („Tor zum Winterhafen“). Die zurzeit beengte Raumwirkung der Weisenauer Straße könnte 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 kann mit der Integration und Aufwertung des Geländes des ehemaligen Gaswerks und der Qualifizierung der Wegeverbindungen erreicht werden.



▲ Projektskizze zur Vernetzung von Winterhafen und Stadtpark Mainz, Entwicklungskonzept „Integration“, Herbstreit Landschaftsarchitekten (2011)

▲ Projektskizze zur Vernetzung von Winterhafen und Stadtpark Mainz, Entwicklungskonzept „Integration“, Herbstreit Landschaftsarchitekten (2011). Die Darstellung illustriert den Anschluss des Grüngürtels Mainz an den Rhein

B - LAUTERENVIERTEL

Historische Hintergründe

Das sukzessive Heranwachsen der Stadt an den Rhein, „die in den Jahrhunderten ausgebildete Schichtung der Stadt, parallel zum Rheinufer“ (RheinUferForum, Schlussbericht 2000) kann im Abschnitt Lauterenviertel mit den hier noch bestehenden Strukturen besonders gut nachvollzogen werden. Von den drei erhaltenen ehemals 34 mittelalterlichen Stadttürmen stehen zwei, Holzturm und Eisenturm, in unmittelbarem Kontext zu diesem Uferabschnitt. Sie kennzeichnen den Verlauf der mittelalterlichen Stadtbefestigung entlang der heutigen Rheinstraße und verweisen mit ihren Namen auf wichtige benachbarte Markt- und Handelsplätze der damaligen Stadt.

Eine nächste Zeitschicht, die der Bundesfestung (1814-1866), findet sich mit dem trutzigen Bauwerk des Fort Malakoff (1841-1853) und den fast vollzählig erhaltenen Rheintoren (Templertor, Holztor und Weintor) vertreten.

Im Zuge der Industrialisierung wurde das Rheinufer zur wichtigen Verkehrsader. Der großflächige Hauptbahnhof der Hessischen Ludwigsbahn (1853) entstand an der Rheinstraße unmittelbar am Holzturm. Die hierzu 1868 beschlossene Ufererweiterung eröffnete nach Umverlegung des Hauptbahnhofes (ab 1880) letztlich das Bauareal für die nachfolgende Anlage des gründerzeitlichen Lauterenviertel. Lediglich der bis heute erhaltene Tiefkai errinnert noch an die kurze, jedoch bedeutende industriegeschichtliche Episode. Die uferprägende Wohnbebauung des Lauterenviertel mit ihren klaren Achsbezügen zum historischen Stadtkern und die Umwidmung der Kaiflächen für die Gestaltung der Rheinpromenade gehören hier zu den wichtigsten Einträgen der Kreyßig´schen Planung.

Die letzte Umgestaltung jüngerer Zeit erfuhr der Uferraum in den Jahren 1961-1963 nach den Plänen des Kölner Landschaftsarchitekten Gottfried Kühn, der eine kleinteilige Grünanlage anstelle der Kreyßig´schen Rheinreede schuf.

Entwicklungsperspektive

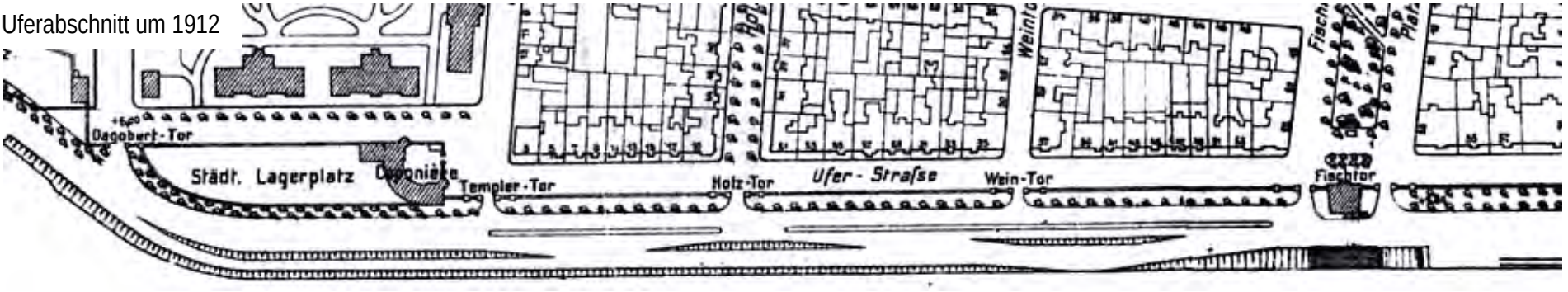
Das RheinUferForum (1997-2000), das sich in seiner ausführlichen Analyse, einem breiten Partizipations- und Werkstattverfahren mit dem gesamten Mainzer Rheinufer befasste, hat aus der räumlichen Gesamtschau die charakteristischen Teilbereiche sondiert und für diese entssprechende Entwicklungsziele formuliert.

In Bezug auf das Lauterenviertel soll die charakteristische Verzahnung von Stadt- und Uferraum, wie sie mit der Kreyßig´schen Anlage markant vorgeprägt wurde, insbesondere im Uferraum wieder deutlich gemacht werden. Dazu sollen die entstandenen Verunklarungen im Bereich der Grünanlage zurückgenommen, die wichtigen Achsbezüge durch uferseitige Platzgestaltungen gestärkt und der Freiraum bis an die Uferkante erschlossen werden. Auch ist für diesen Abschnitt eine Anlegestelle für eine künftige Fährverbindung zur Maaraue angedacht.

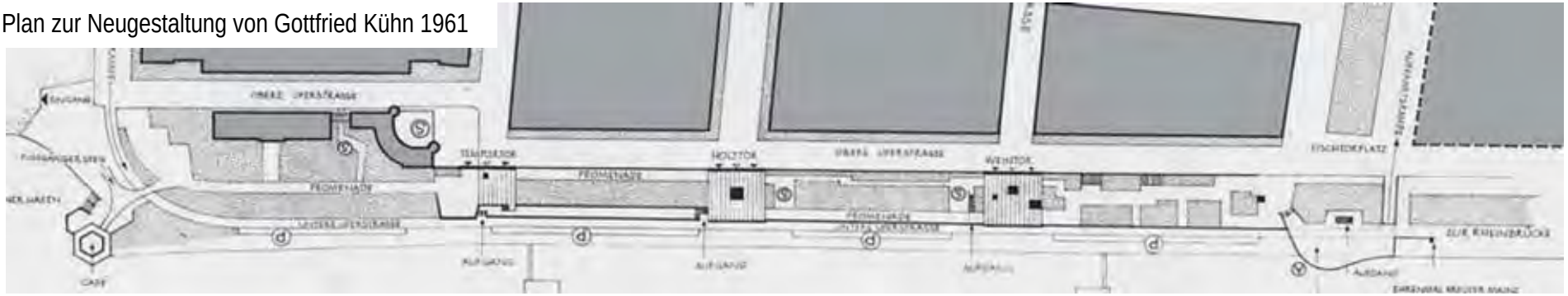
▲ Signet der mittelalterlichen Stadt – der Holzturm in einer Federzeichnung Wenzel von Hollars mit Ansicht der Stadtmauer um 1631; rechts: Ansicht aus der Holzstraße in einer historischen Aufnahme von 1905

▲ Zeugnisse aus den Zeiten der Bundesfestung: Fort Malakoff, 2006 saniertes Holztor, Schießscharte im Weintor

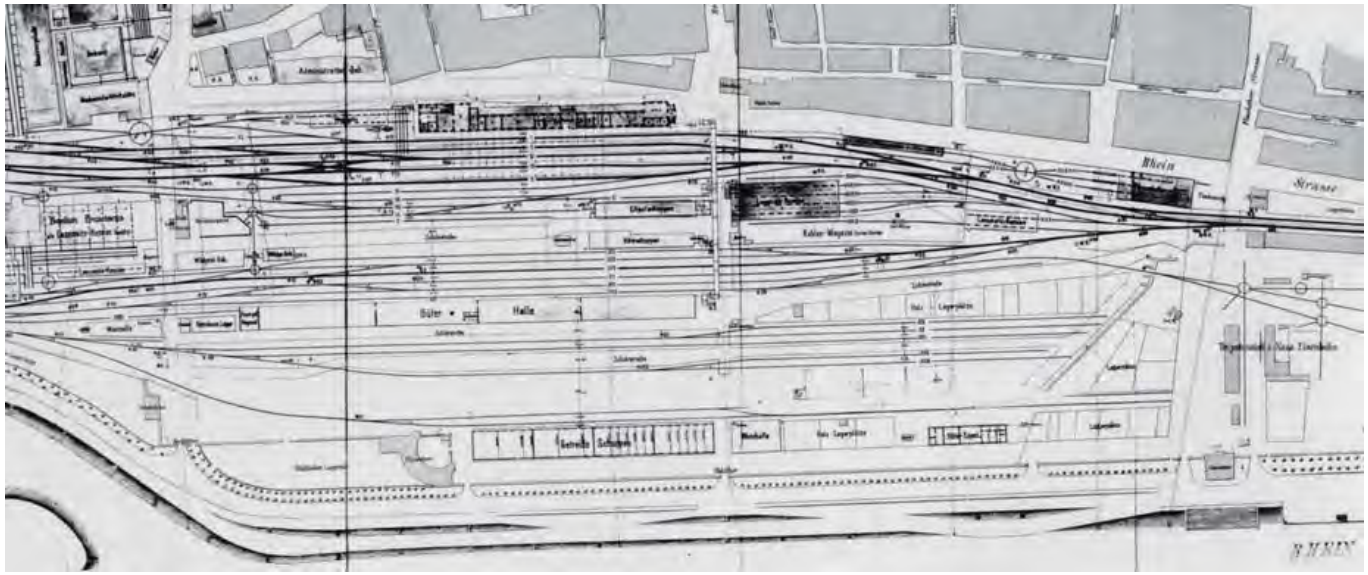
Uferabschnitt um 1912



Plan zur Neugestaltung von Gottfried Kühn 1961



Aktueller Zustand, Luftbildaufnahme 2003



▲ Ludwigsbahnhof (Hauptbahnhof) mit Holzturm und Fort Malakoff im Stadtplan von 1876; der Holzturm in unmittelbarer Nachbarschaft (Aufnahme von 1880)

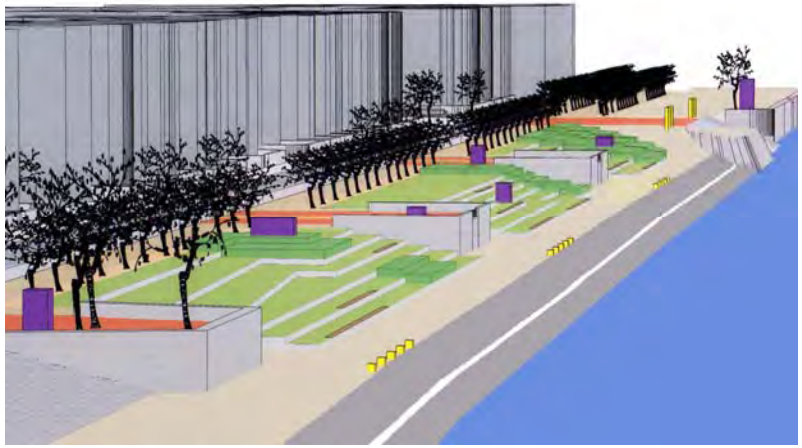
▼ Historische Ansicht vom Bahnhofsgelände um 1884; Gründerzeitliche Bebauung entlang der Uferstraße in zwei historischen Postkartenansichten

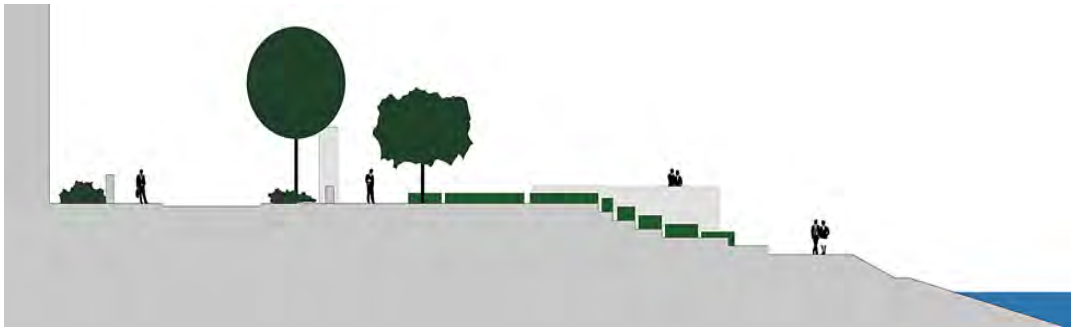
Empfehlungen des RheinUferForums und aktueller Entwicklungsstand

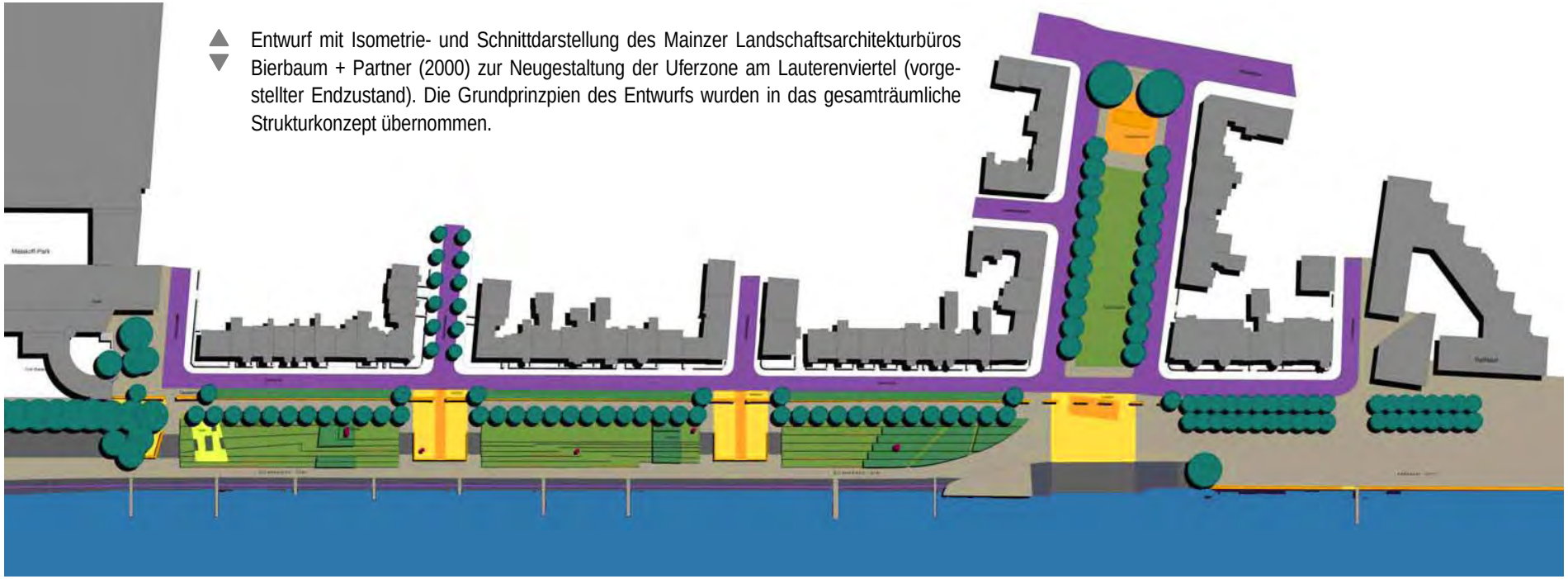
Der Uferabschnitt Lauterenviertel, der sich zwischen Dagobert-Straße / Malakoff-Terrasse und Rathaus erstreckt, wurde im „Rahmenplan Rheinufer“ (05/2000) als Grünfläche mit Naherholungs- und Spielangeboten überschrieben. Städtebauliche Entwicklungsbedarfe (Wiederherstellung von Blockrandstrukturen) wurden entlang der Rheinstraße vermerkt. In den 1990er Jahren wurde der südliche Abschnitt mit dem Geschäftszentrum Fort-Malakoff-Park, dem Hyatt-Regency-Hotel und der großzügigen Malakoff-Terrasse komplett neugestaltet und hat nachweislich einen starken Impuls zur Revitalisierung des Rheinufers in diesem Bereich geleistet. Der anschließende Uferabschnitt bis zum Fischtorplatz geht in seiner heutigen Grüngestalt auf die Planungen des Kölner Landschaftsarchitekten Gottfried Kühn (1961-1963) zurück. Zur weiteren Entwicklung dieses Abschnitts hat das RheinUferForum in seinem Erläuterungsbericht zum „Rahmenplan Rheinufer“ folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- stärkere Bezugnahme der Ufergestaltung auf die rückwärtige Stadtstruktur (im Sinne der übergeordneten Zielstellung des Rahmenplans, die städtebaulichen Achsen der Stadt zum Rhein stärker zu betonen)
- Rückbesinnung auf den linearen Charakter der Kreyßig´schen Uferanlage (Auflösung der mäandrierenden Wegeführung)
- Ersatz der terrassenförmigen Trennung von Promenade und Uferkante durch eine sensible Gestaltung
- Verbesserung der Blick- und Wegebeziehungen (insbesondere im Bereich Fischtorplatz)
- Reduktion bzw. gestalterische Integration technischer Anlagen

Im Rahmenplan zeigt der Prinzip-Querschnitt eine doppelte Wegeführung mit Promenade höhengleich zur Uferstraße und einem tiefer liegendem Uferweg auf dem Niveau des einstigen Tiefkais. Ein „geböschtes“ Ufer soll künftig zwischen beiden Niveau-Ebenen vermitteln. Im Schlussbericht des RheinUferForums (Mainz 2000, Kapitel Projektideen) zeigt der Entwurf des Mainzer Büros Bierbaum + Partner, wie die Empfehlungen konkret umgesetzt werden können. Dieser Entwurf wurde in den städtischen Gremien beschlossen, seine Umsetzung musste jedoch mit Rücksicht auf die veränderte städtische Haushaltslage bislang zurückgestellt werden.
Aus Sicht der Rheinuferentwicklung sollte an der gewonnenen Entwicklungsperspektive festgehalten werden, die die charakteristischen Stadtachsen und –tore signifikant in die avisierte Freiraumgestaltung eingewoben und somit auch lesbar in das Uferprospekt transportiert hat. Gleichwohl erfüllt der Freiraum — abgesehen von den herausgearbeiteten strukturellen Mängeln (wie fehlende Direktzugänge zur unteren, eigentlichen Rheinuferkante; unkomfortable Wegeführungen u.a.m.) — auch in seiner jetzigen Verfassung wichtige Versorgungsfunktionen und lässt sein Erscheinungsbild nicht auf einen sehr vordringlichen Reparaturbedarf schließen. In der vergleichenden Gewichtung zu benachbarten, großformatigen Entwicklungsprojekten entlang der Mainzer Uferfront (siehe Winterhafen, Zoll- und Binnenhafen) wird aus heutiger Sicht die Freiraumentwicklung im Abschnitt Lauterenviertel in einer nachgeordneten, mittel- bis langfristigen Perspektive gesehen.







Entwurf mit Isometrie- und Schnittdarstellung des Mainzer Landschaftsarchitekturbüros Bierbaum + Partner (2000) zur Neugestaltung der Uferzone am Lauterenviertel (vorgestellter Endzustand). Die Grundprinzpien des Entwurfs wurden in das gesamträumliche Strukturkonzept übernommen.

Impressionen aus dem Raum

RHEIN
Optionale Anlegestelle für
Fährverbindung zur Maaraue
Stresemann-Ufer
Platz
Platz
Platz
Fischtor
Weintor
UFERSTRASSE
Holztor
Templertor
Bastion Malakoff
Malakoff-Terrasse
Hyatt-Regency-Hotel
Fischtorplatz
Lauterenstraße
Weintorstraße
Holztorstraße
Templerstraße
Fachhochschule
Geschäftszentrum
Fort Malakoff Park
Dagobertstraße
RHEINSTRASSE
Holzturm
RHEINSTRASSE

C – RATHAUS BIS BRÜCKENPLATZ

Historische Hintergründe

Die Stadthalle (1884) mit dem südlich vorgelagerten Halleplatz und dem nördlich anschließenden, im Stil eines Schmuckplatzes gestalteten Brückenplatz bildeten das zentrale repräsentative Ensemble, das die Ufererweiterung nach den Plänen von Eduard Kreyßig in diesem Uferabschnitt entwickelte. Die Uferpromenade wurde in kontinuierlicher Breite fortgeführt und durch die Rheintore (Rotes Tor, Brückentor) der ankommenden Stadtachsen rhythmisiert. Wie im Luftbild von 1930 ersichtlich, ist der Halleplatz (Festplatz) in seiner gesamten Länge großzügig über eine doppelte Freitreppe direkt mit den Anlegestellen am Rheinufer verbunden. Mit den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges und der folgenden Neubebauung im Geiste der Moderne sind die Kreyßigschen Intentionen hier weitestgehend verloren gegangen.

Das heutige Bauensemble aus Rathaus, Rheingoldhalle und Hilton-Hotel beruht auf wettbewerbsprämierten Planungen der 1960er Jahre. Seine Entwicklung wurde mit dem 1. Rheinuferwettbewerb von 1962 eingeleitet. 1969 wurden Rheingoldhalle und Hilton-Hotel (beide Laubach & Partner) und 1974 das Rathaus (Architekten Arne Jacobsen und Otto Weitling) fertiggestellt. Mit diesen Realisierungen hat die Stadt Mainz ein prominentes, administratives und kulturelles Zentrum am Rhein (zurück)erhalten, dass sich mit seinen Kubaturen auch in der Uferkulisse deutlich absetzt. Über die Rathausbrücke ist das Ensemble um die höher gelegene Rathausplattform (Jockel-Fuchs-Platz) mit der Mainzer Altstadt fußläufig verbunden. Die notwendig gewordene Erweiterung der Rheingoldhalle brachte 2006 die jüngste bauliche Ergänzung in diesem Bereich.

Luftbildaufnahme von 2003, noch ohne Erweiterung der Rheingoldhalle

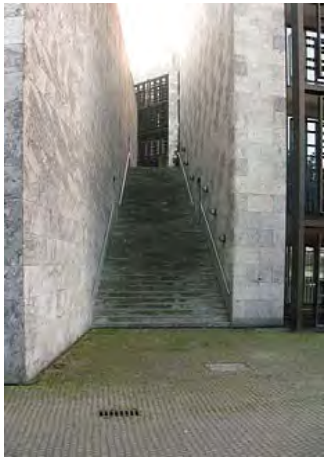
Stadthalle mit Halleplatz um 1920

Stadthalle, Rheinpromenade und Brückentor um 1905

Luftbild um 1930 mit Halleplatz, Stadthalle und den Torbauten des Brückentores im Hintergrund

Planauszug aus der Kreyßig´schen Ufererweiterung von 1885

Impressionen aus dem Raum



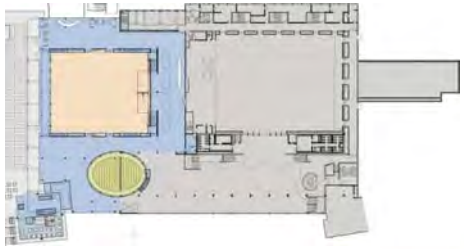
Ergebnisse des RheinUferForums und Entwicklungsperspektive

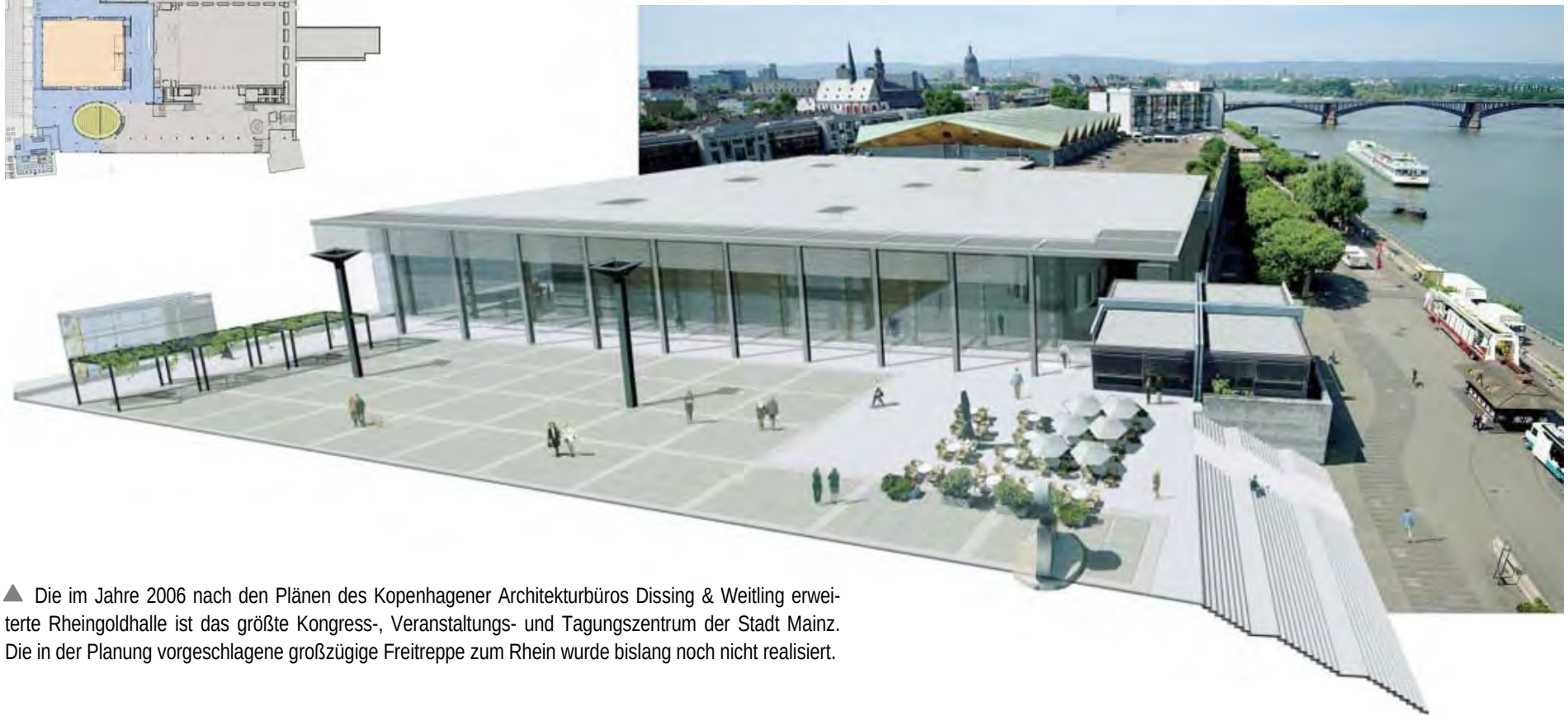
Das RheinUferForum hat in seinen Untersuchungen zunächst die besonderen Schlüsselfunktionen dieses Raumes — als städtisches Forum, Messe- und Festplatz, als wichtiges Bindeglied zwischen Rheinufer und Mainzer Altstadt und mit den Anlegestellen der Personenschifffahrt als rheinseitiges „Tor zur Stadt“ — herausgestellt. Desweiteren wurden der besondere zeitgeschichtliche Zeugnischarakter des städtebaulichen Ensembles (Moderne, autogerechte Stadt u.a.) insgesamt und spezifische architektonische Qualitäten (s. Rathaus) im Einzelnen gewürdigt. Im Ergebnis der vergleichenden Gesamtbilanz für die Mainzer Uferfront werden diesem Uferabschnitt jedoch zugleich gravierende städtebauliche Defizite und ein entsprechend vordringlicher Handlungsbedarf attestiert. Die Analyse hat folgende städtebauliche Hauptmängel benannt:

- Störung des Kontaktes zwischen Stadt und Rhein, insbesondere durch Abtrennung der Uferzone durch die hochgestellte Rathausplattform (Barriere)
- Störung wichtiger städtebaulicher Achsen, Bezüge und Raumorientierungen (Quintinsstraße, Eisenturm u.a.) und unausgeschöpfte Lagegunst
- Störung der Rheinpromenade in einem sensiblen zentralen Uferabschnitt durch die hereinkragenden Baukörper (Rheingoldhalle, Hilton)
- Funktionale und gestalterische Unzulänglichkeiten in der Erdgeschossebene (Erschließung, Zugänge, Orientierung u.a.)

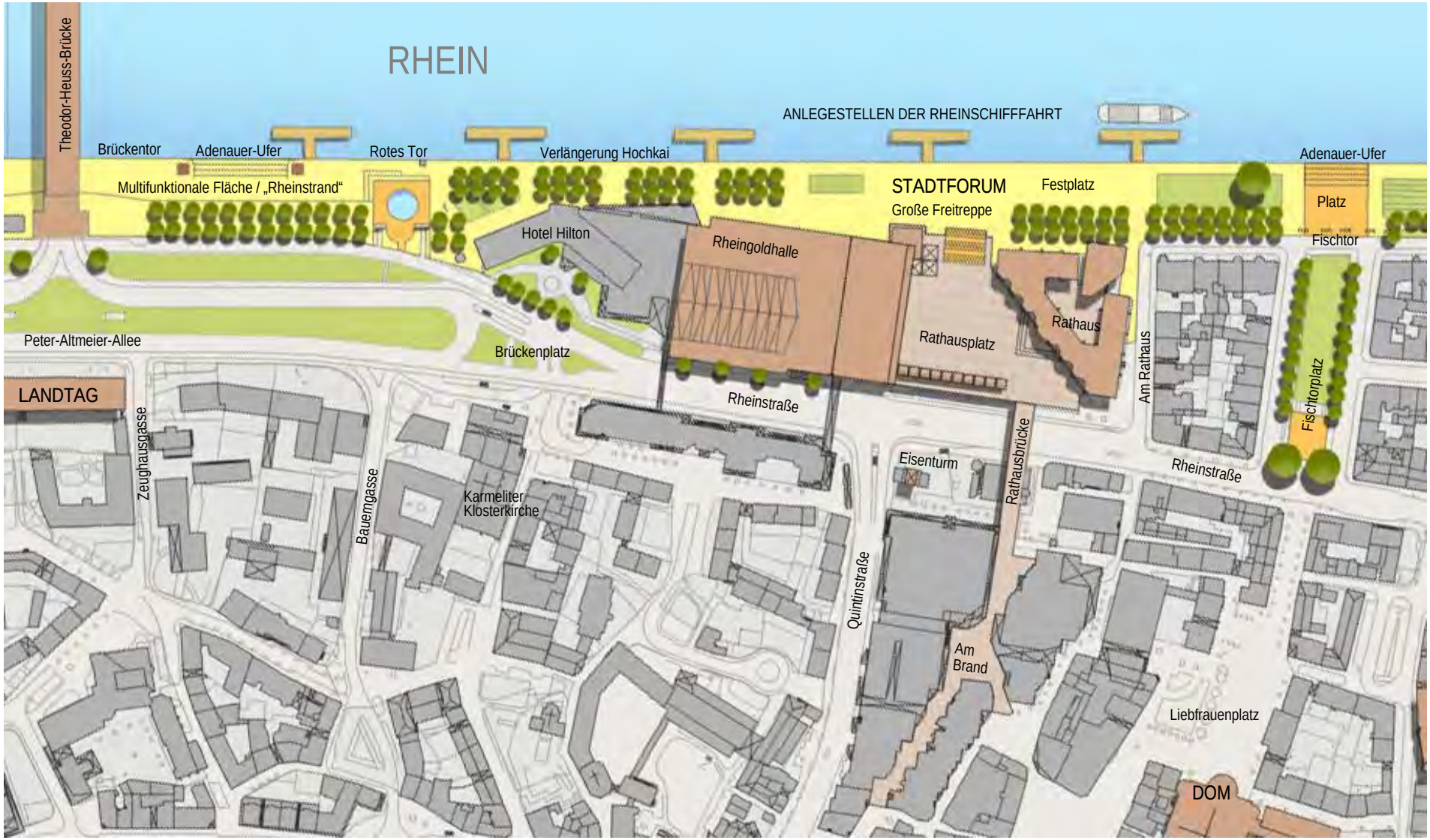
Entsprechend den Analyseergebnissen haben die Expertenteams der Planungswerkstatt verschiedene grundhafte Reparaturmaßnahmen vorgeschlagen (Verbreiterung der Fuge zwischen Rathausplattform und Rheingoldhalle; Rückbau der Rathausplattform zugunsten einer ebenerdigen Platzgestaltung u.a.m.), die aber auch jeweils mit erheblichen Folgeeffekten (Verzicht auf die Erweiterung der Rheingoldhalle; Ersatz für die Tiefgarage u.a.) verbunden sein würden. Somit wurde anschaulich gemacht, dass die grundhafte Behebung der konstatierten Mängel nur mit massiven Neustrukturierungen im Ensemble und mit erheblichen finanziellen Anstrengungen geleistet werden können.
Mit der Erweiterung der Rheingoldhalle im Jahre 2006 hat das Ensemble eine wichtige funktionale Stärkung und Bestätigung erhalten. Die herausragende Schlüsselfunktion und Bedeutung dieses Uferabschnittes für die Landeshauptstadt Mainz gilt weiterhin uneingeschränkt. Andererseits hat sich in den zurückliegenden Jahren die finanzielle Situation der Stadt weiter verschlechtert., sodass aus heutiger Sicht eine Konzentration auf umsetzbare Maßnahmen und Bausteine geboten ist. Aus der Perspektive der Rheinuferentwicklungskonzeption wird folgenden zwei Vorschlägen des RheinUferForums Priorität gegeben:

- Herstellung einer großzügigen Freitreppe von der Rathausplattform zur Rheinpromenade
  Sie ist bereits in den Erweiterungsplanungen zur Rheingoldhalle dargestellt und könnte zugleich mehrere der festgestellten Defizite beheben.
- Anhebung des Tiefkais auf Promenadenniveau
  Diese Maßnahme zielt auf eine deutliche Verbesserung der Nutzbarkeit und Qualität des Rheinufers. Sie verschafft dem städtischen Forum gemeinsam mit der vorgenannten Freitreppe einen attraktiven Antritt an den Rhein.





▲ Die im Jahre 2006 nach den Plänen des Kopenhagener Architekturbüros Dissing & Weitling erweiterte Rheingoldhalle ist das größte Kongress-, Veranstaltungs- und Tagungszentrum der Stadt Mainz. Die in der Planung vorgeschlagene großzügige Freitreppe zum Rhein wurde bislang noch nicht realisiert.


RHEIN
Theodor-Heuss-Brücke
ANLEGESTELLEN DER RHEINSCHIFFFAHRT
Brückentor
Adenauer-Ufer
Rotes Tor
Verlängerung Hochkai
Adenauer-Ufer
Multifunktionale Fläche / „Rheinstrand“
STADTFORUM
Festplatz
Große Freitreppe
Platz
Fischtor
Hotel Hilton
Rheingoldhalle
Rathaus
Rathausplatz
Peter-Altmeier-Allee
Brückenplatz
Am Rathaus
Fischtorplatz
LANDTAG
Rheinstraße
Zeughausgasse
Bauergasse
Karmeliter Klosterkirche
Eisenturm
Rathausbrücke
Rheinstraße
Quintinstraße
Am Brand
Liebfrauenplatz
DOM

D – BRÜCKENPLATZ BIS KAISERTOR

Entwicklungsgeschichte und wichtige Raumprägungen

Eine den heutigen Charakter dieses Uferabschnittes bestimmende städtebauliche Weichenstellung wurde in den 1880er Jahren vorgenommen, als im Ergebnis eines Kompromisses die Achse für die neu zu errichtende feste Rheinbrücke auf das Deutschhaus gelegt wurde. Im Vorfeld erwogene alternative Achsen (Große Bleiche, Brückentor u.a.) konnten sich seinerzeit nicht durchsetzen. Im Bereich des Deutschhauses besaß die Rheinufererweiterung ihre geringste Breite, die nun durch das umfangreiche Rampenbauwerk der 1885 fertiggestellten Rheinbrücke (Architekt Friedrich von Thiersch) vereinnahmt wurde. Infolge dessen bietet dieses rheinseitige Stadtentreé einen bis heute unverstellten Blick auf die Repräsentationsbauten der kurfürstlichen Residenz und gibt zugleich den alten Rheinuferverlauf zu erkennen. Die bis zum Kaisertor zurückstehende Baukante macht hier die charakteristische Schichtung der Stadt sichtbar.

Offenes „Fenster“ in die Schichtung der Stadt (Analyse zum Rheinufer, Stadtplanungsamt Mainz 1997)

Stadtkante vor der Rheiufererweiterung

Rheinufererweiterung

In der Bestandsanalyse zum Rheinufer (Stadtplanungsamt Mainz, 1997) wird auf ein weiteres wichtiges Merkmal dieses Uferabschnittes verwiesen. Hier ist das charakteristische Originalprofil der Kreyßig´schen Ufergestaltung, bestehend aus der Platanen gesäumten Promenade, den großzügigen Ufertreppenanlagen und dem pflasterbefestigten Tiefkai, weitestgehend erhalten geblieben. Der Tiefkai der Rheinreede diente dem Güterumschlag und den Anlegestellen der Dampferschifffahrt mit den zugehörigen Lager- und Funktionsgebäuden. Erst in der Nachkriegszeit und infolge der stark anwachsenden Verkehrsbedarfe wurden die verbliebenen Lagergebäude abgerissen und das Gelände als innerstädtischer Großparkplatz mit über 800 Stellplätzen umgenutzt.
In der heutigen Gestalt und Nutzung wird die zielgerichtete, mit dem RheinUferForum gesamtkonzeptionell verfolgte Rückwendung der Stadt zum Rhein anschaulich. Durch Herstellung und Inbetriebnahme der 2-geschossigen überflutungssicheren Rheinufergarage mit knapp 500 Stellplätzen (2004) in Höhe des Raimunditores konnte das Rheinufer über den gesamten Abschnitt wieder als städtischer Naherholungs- und Veranstaltungsraum zurückgewonnen werden. Die Grundidee eines nutzungsoffenen Rheinufers spiegelt auch die Freiflächengestaltung im ersten, 2006 vollendeten Bauabschnitt (Bierbaum-Aichele Landschaftsarchitekten). Die hochgestellten Rasenflächen führen das Motiv des Parkgrün bestimmten Stadtufers, wie es die Abschnitte Ufer- und Taunusstraße kennzeichnet, mit den Mitteln zeitgenössischer Gestaltung bis in Höhe Große Bleiche fort. Sie kürzen das „steinerne“ Ufer auf die nun fast symmetrischen Flügelflächen beidseits der Theodor-Heuss-Brücke ein. Seit dieser Umgestaltung steht der Uferabschnitt der Stadt Mainz als neues großzügiges Veranstaltungsareal am Rhein zur Verfügung. Es ergänzt und unterstützt die Angebote der Rheingoldhalle und hält attraktive Flächen für temporäre Inszenierungen und Nutzungen (z. B. „Rheinstrand“) vor.

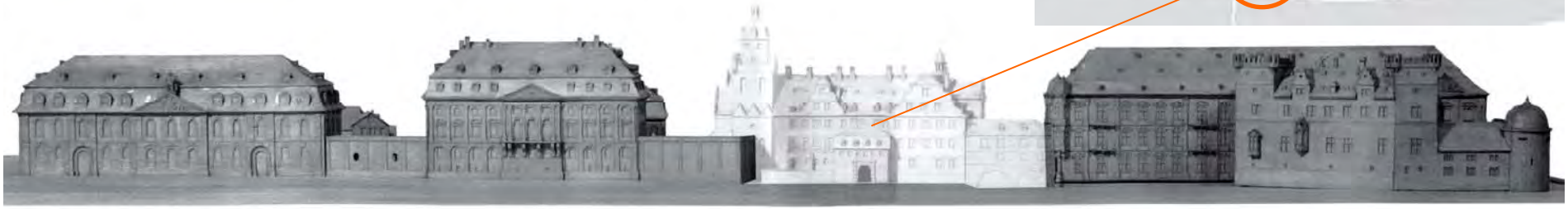
Die befestigte Rheinreede mit Dampferanlegestelle in einer Aufnahme vor 1900. Im Hintergrund das kurfürstliche Schloss, das bis 1886 als Lagerhaus mitgenutzt wurde. Zwischen Rheinreede und Schloss ist das bereits versetzte Schlosstor erkennbar. Die Christuskirche (1903) ist noch im Bau.

Die Rheinfront vor der Ufererweiterung mit der Uferlinie von 1856. Die Schloss-Kaserne markiert die nördliche Grenze der Kernstadt vor der gründerzeitlichen Neustadt-Erweiterung. Das Raimunditor stand in axialem Bezug zur Kaserne, die 1903 geschliffen wurde.

Auszug aus dem Plan von 1912 mit der Ufergestaltung nach den PLänen des Stadtbaumeisters Eduard Kreyßig

Das Regierungsviertel, dessen wichtigste Institutionen Landtag (Deutschhaus) und Staatskanzlei (Neues Zeughaus) direkt am Rhein präsent sind, hat eine hohe Bedeutung für die Stadt Mainz und das Land Rheinland-Pfalz. Diese historisch verankerte, administrative und repräsentative Funktion wurde vom RheinUferForum in seiner Analyse zu den Teilbereichen des Mainzer Stadtufers als prägendes Charaktermerkmal dieses Uferabschnittes hervorgehoben. In diesem Sinne soll die Rheinuferentwicklung künftig in unmittelbarem Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung des Regierungsviertels gesehen werden.
2008 wurde unter Schirmherrschaft einer gemeinsamen Lenkungsgruppe von Stadt und Land das Forum Regierungsviertel initialisiert. Es soll, analog dem RheinUferForum Empfehlungen für die langfristige Entwicklung des Gesamtensembles unter funktionalen, städtebaulich-freiräumlichen, gestalterischen und verkehrlichen Gesichtspunkten erarbeiten. Insbesondere geht es darum, den Ensemble-Charakter des Regierungsviertels, seine Identität und Repräsentativität nach Innen und Außen deutlich zu stärken. Gravierende Defizite werden u.a. in der Nutzungsbelegung und Qualität der Freiflächen, in der Diffusität der Räume, mangelnden Raumkanten und der gestörten Bezüge zum Rheinufer gesehen. Die Bestandsanalyse (2008) und das erarbeitete Zielprogramm sollen im nächsten Qualifizierungsschritt einem städtebaulich-landschaftsarchitektonischen Wettbewerb als Grundlage dienen.
Die im Rahmenplan Rheinufer (2000) empfohlene „Reparatur der mittelalterlichen Stadtkante“ betrifft vorrangig den Mündungsbereich der Großen Bleiche in die Peter-Altmeier-Allee. Über die Maßnahmen der Stadtreparatur wird hier auch das künftige rheinseitige Tor zum Regierungsviertel und darüber seine stärkere Bezugnahme zum Rheinufer sowie zum Schlosstor herzustellen sein (vgl. Leitcharakter). Aus der trennenden Wirkung der hochfrequentierten Verkehrsachsen und der zurückstehenden Bauflucht erwachsen zusätzliche Anforderungen an eine Orientierung stiftende städtebauliche Lösung.

Ehemals geschlossene Rheinuferfront (Bestandsanalyse zum Regierungsviertel, Stadtplanungsamt Mainz 2008)



Neues Zeughaus 1738-1740
(Wiederaufbau 1960, Sitz der Staatskanzlei)

Deutschhaus 1730-1740
(Wiederaufbau 1951, heute Landtag)

Schlosskirche St. Gangolf und Hofkanzlei
(Abriss 1814 unter Napoleon)

Die gestörte Stadtkante im Mündungsbereich der Großen Bleiche ist ein Schwerpunkt der Stadtreparatur.

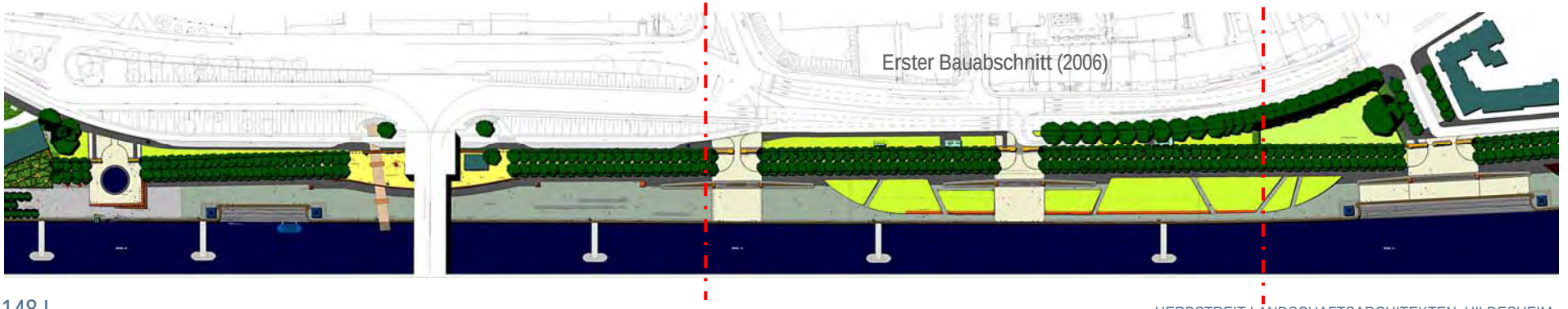
Kurfürstliches Schloss, 1627 - 1752
(Wiederaufbau 1950, heute Museum RGZM)
(die vorgelagerte Martinsburg wurde 1807 abgerissen)

Impressionen aus dem Raum

▲ Rheinufergarage (Architekturbüro planquadrat, Darmstadt mit IBC Ingenieur-Consult GmbH Mainz)

Realisierter Erster Bauabschnitt

▼ Entwurfsplan des Mainzer Landschaftsarchitekturbüros Bierbaum-Aichele für die Neugestaltung des Rheinufers im Abschnitt Brückenplatz bis Kaisertor. Der erste Bauabschnitt vom Raimunditor bis zum Schlosstor wurde 2006 fertiggestellt. In Vorbereitung der Planungen wurden die Grundelemente eines durchgängigen Ausstattungskonzeptes zum Rheinufer bestimmt, die im ausgeführten Bauabschnitt Anwendung fanden.



Entwicklungsperspektive

Die Um- und Neugestaltungen in diesem Uferabschnitt haben die beabsichtigte Hinwendung der Stadt zum Rhein kraftvoll eingeleitet und damit der langfristigen Stadtuferentwicklung einen ersten Qualität und Maßstab definierenden Referenzraum erstellt. Der wertvolle innnerstädtische Uferraum wurde aus seiner bisherigen Randlage heraus und im Sinne der Kreyßig´schen Intention als vielfältig nutzbarer Erholungs- und Erlebnisraum in das aktive Stadtleben zurück geholt. Aus heutiger Sicht gilt es vor allem, die fortführende Realisierung der verbliebenen Bauabschnitte auch in Anbetracht einer angespannten Haushaltslage in der mittelfristigen Finanzplanung der Stadt entsprechend ihrem hohen gesamträumlichen Stellenwert zu verankern. Die erhaltene und vielfach gewürdigte Original-Materialität stellt einen besonderen charakterprägenden Eigenwert für das repräsentative Ufer dar, dessen Sicherung und qualitätvolle Integration bei allen anstehenden Abwägungen im Vordergrund stehen sollte.

Die unmittelbare räumliche und funktionale Korrespondenz der beiden benachbarten Entwicklungsvorhaben Regierungsviertel und Stadtufer ist signifikant. Für die weitere Entwicklung des Rheinufers, insbesondere im Bereich der Großen Bleiche, werden wichtige Impulse und Klärungen aus dem weiteren Planungsprozess zum Regierungsviertel erwartet. Die Stadtuferentwicklung steht auch mit dem ihm durch das RheinUferForum (1998-1999) zuerkannten Leitcharakter in direktem Bezug zur Hauptrepräsentanz des Landes Rheinland-Pfalz.
Nach einem kraftvollen Start im Jahr 2008 hat das Vorhaben Regierungsviertel heute an Fahrt verloren. Der für 2009 anberaumte städtebauliche Wettbewerb wurde bis auf Weiteres verschoben und bleibt zunächst auch bis 2012 vakant. Vor diesem Hintergrund gewinnt ein aktives Management, wie es mit der vom RheinUferForum angeregten „Impulsgruppe“ vorgeschlagen wurde, für das Gesamtvorhaben der integrierten Stadtuferentwicklung und diesen Uferabschnitt im Besonderen, an Bedeutung. Im konkreten Fall geht es darum, anlässlich der eingetretenen Stagnationen neue Zeitachsen und Perspektiven zu entwickeln und zu kommunizieren. Dies auch, um die Wertschätzung für das eigens entwickelte und bislang erfolgreiche Instrument der Planungsforen langfristig zu bewahren.

Der stadtregional bedeutsame Verkehrsknoten an der Theodor-Heuss-Brücke strahlt mit seinen hochfrequentierten rheinbegleitenden Achsen in den Stadtuferraum. Grundhafte Änderungen, wie sie in der Vergangenheit noch mit einer zusätzlichen Rheinbrücke oder einer Tunnelführung erwogen wurden, spielen heute in Anerkenntnis der stukturellen Zwangspunkte der Mainzer Innenstadt, der mittlerweile fehlenden Ankerpunkte auf Wiesbadener Seite und der gesamtfinanziellen Voraussetzungen, keine wesentliche Rolle mehr. Folglich stehen in diesem Abschnitt moderate Anpassungen innerhalb des bestehenden Verkehrssystems im Vordergrund. So wird davon ausgegangen, dass sich die Verkehrslast auf der Peter-Altmeier-Allee zwar graduell, jedoch auf absehbare Zeit nicht grundhaft ändern wird. Für die Große Bleiche hingegen wurden im Rahmen der Voruntersuchungen zum Forum Regierungsviertel reelle Chancen für eine deutliche Verkehrsentlastung eröffnet. Die künftige verkehrliche Entwicklung gehört hier zu den integralen projektübergreifenden Aufgaben.

Für den gemeinsamen Projektraum wird die grundsätzliche Sicherung der mittelfristigen Entwicklungsperspektive als vorrangige Aufgabe gesehen.

RHEIN
Frauenlobtor
Kaisertor
Raimunditor
Schlosstor
Multifunktionale
Fläche
Rotes Tor
Taunusstraße
Peter-Altmeier-Allee
Kurfürstliches Schloss
LANDTAG
Peter-Altmeier-Allee
Brückenplatz
Frauenlobstraße
Kaiserstraße
v.-Isenburg-Straße
Innenhof
Große Bleiche
Deutschhaus
Neues Zeughaus
Zeughausgasse
Deutschhausplatz
Altes Zeughaus
Rheinallee
Diether
Schlossplatz
Ernst-Ludwig-Platz
Christus-Kirche

E – KAISERTOR BIS ZOLL- UND BINNENHAFEN

Entwicklungsgeschichtliche Prägungen

Die beiden maßgeblichen Entwicklungsschübe der Mainzer Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts, die Rheinufererweiterung (1880-1887) und die im Jahr 1876 beschlossene Neustadterweiterung Richtung Gartenfeld, greifen in diesem Uferabschnitt ineinander und gehen jeweils auf die Generalplanungen des damaligen Stadtbaumeisters Eduard Kreyßig zurück. Die auf dem Geländes des vormaligen Schönbornschen Festungsringes (1713-1736) im Stil eines gründerzeitlichen Prachtboulevards angelegte Kaiserstraße, zeigt in ihrem Verlauf die Grenze zwischen der mittelalterlichen Kernstadt und der Neustadterweiterung an. Sie sollte das alte Mainz mit dem neuen Mainz verbinden. Der Monumentalbau der Christuskirche (Eduard Kreyßig, 1903) stellt ihr weithin sichtbares, bis in das heutige Uferprospekt wirkende Wahrzeichen dar.
Ein eindrucksvolles Zeugnis der Mainzer Festungsgeschichte gibt die Kaponniere am Feldbergplatz. Da die südliche Rheinkaponniere am Fischtor 1930 dem Stresemann-Denkmal weichen musste, ist sie mithin die einzige von diesem Typus erhaltene Anlage der Mainzer Rheinkehlbefestigung. Im Ufergestaltungsplan des Stadtbaumeisters Kreyßig stehen beiden Kaponnieren prominent auf offenen, gehölzfrei gehaltenen Plätzen in der Achse der Platanen gesäumten Uferpromenade.
Wichtige prägende Neugestaltungen der jüngeren Zeit erhielt der Uferbereich zwischen Kaisertor und Am Zollhafen im Jahr 1981. Nach Plänen des Mainzer Stadtplanungsamtes wurde die Grünanlage am Rheinufer hergestellt und das Frauenlobtor mit dem gleichnamigen Bronzebrunnen als Zentralmotiv (Bildhauer Richard Hess) neu gestaltet. Über die im gleichen Jahr errichtete Grüne Brücke (Künstler Dieter Magnus) besteht seitdem via Feldberplatz eine direkte fußläufige Verbindung zwischen Neustadt und Rheinufer.

In den Analysen zum Rheinufer (Stadtplanungsamt Mainz, 1997) wird auf verschiedene städtebauliche und funktionale Parallelen („Staffelung und Nutzung der Uferanlage“) zum zeitgleich entstandenen Lauterenviertel hingewiesen. Entlang beider Uferabschnitte bestimmen die Schmuckfassaden der gründerzeitlichen Blockrandbebauung den Raumeindruck. Dementsprechend hat das RheinUferForum (1998-1999) für beide Uferabschnitte die Prägungen der gründerzeitlichen Stadterweiterung als identitätstragenden Leitcharakter vermerkt. Eine andere Analogie besteht heute darin, dass beide Uferabschnitte durch ihre jeweils benachbart initiierten Hafenquartiersentwicklungen in einen neuen Fokus gelangt sind. Mittelfristig wird mit einem wachsenden Nutzungsdruck auf die uferseitigen Naherholungszonen gerechnet.
Die Neustadt ist der einwohnerstärkste Mainzer Stadtteil. Um seine großen sozialen, städtebaulichen und wirtschaftlichen Probleme anzugehen, beteiligt sich die Stadt Mainz seit 2001 mit dem Regionalfenster Mainz-Neustadt am Programm Soziale Stadt. Hierbei arbeitet der Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“ (2009) dem Integrierten Entwicklungskonzept (IEK) auf städtebaulicher Ebene zu und hat vorrangige Maßnahmen und Projekte sondiert. Konkrete Projektkorrespondenzen zur Rheinufergestaltung werden im Bereich Feldbergplatz gesehen. Für ihn wird eine stark anwachsende Frequentierung durch das benachbart entstehende Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen mit seinen neuen Angebote (z. B. Kulturspange) prognostiziert.

Kreyßig´sche Ufergestaltung und Neustadterweiterung im Plan von 1912

Kaponniere Fischtor

Kaponniere Feldbergtor

Die Trasse der Ludwigsbahn im Stadtplan von 1876. Südlich der Kaiserstraße ist die Ufererweiterung bereits erfolgt.

Schönbornscher Festungsring und Kaiserstraße in einer Planüberlagerung

Historische Rheinansicht des Feldbergtores mit Kaponniere

Taunusstraße mit Frauenlobtor, rechts im Hintergrund die Kaponniere

Blick aus der Kaiserstraße auf das Kaisertor um 1908

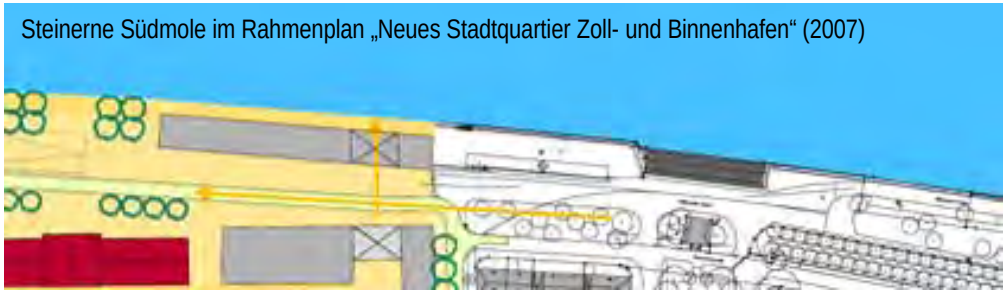
Blick von der Christuskirche in Kaiserstraße in einer Aufnahme um 1900

Entwicklungsperspektive und Anregungen

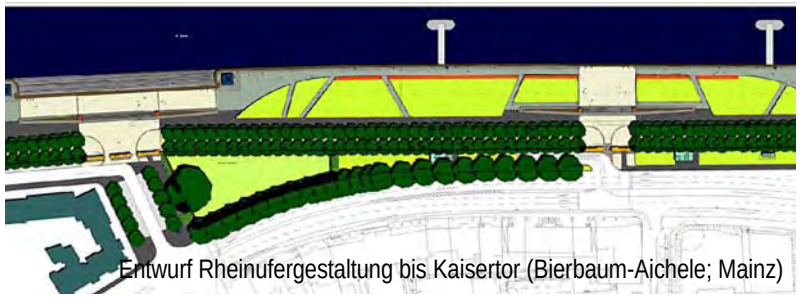
Die vorliegenden Entwurfsplanungen für die Neugestaltung des Mainzer Rheinufers (Bierbaum-Aichele, Landschaftsarchitekten Mainz) reichen gegenwärtig vom Lauterenviertel bis zum Kaisertor. 2006 wurde der erste und vordringliche Bauabschnitt (Rheinufergarage) zwischen Schloss- und Raimunditor fertiggestellt. Für den Uferabschnitt Kaisertor bis Zoll- und Binnenhafen hat das RheinUferForum die Erarbeitung eines Gestaltungskonzeptes für den Verknüpfungsbereich Feldbergplatz / Uferpromenade (Rahmenplan 2000) empfohlen. Die Anfang der 1980er Jahre in diesem Uferabschnitt erstellten Grünanlagen erfüllen bis heute, weitestgehend uneingeschränkt, die ihnen zugedachte Naherholungsfunktion als Aufenthaltsbereich, Spielplatz und Liegewiese. Der anhaltend hohe Nutzungsdruck hat allerdings deutliche Spuren im Erscheinungsbild hinterlassen, so dass mittelfristig eine „Auffrischung" der Anlagen ins Auge gefasst werden sollte.

Aus den Handlungsempfehlungen zum Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt" (2009) und dem für 2011 angezeigten Beginn der Erschließungsmaßnahmen zum „Neuen Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen" erwächst dahingegen ein vordringlicher planerischer Konkretisierungs- und Koordinationsbedarf. Der erste Erschließungsabschnitt zum neuen Stadtquartier umfasst das unmittelbar benachbarte südliche Hafenareal, einschließlich der Südmole. Die dem Rahmenplan Zoll- und Binnenhafen (2007) zur Seite gestellten Leitlinien empfehlen für die Umsetzung ausdrücklich die Durchführung weiterführender Qualifizierungsverfahren (z. B. Wettbewerbe). Insofern eröffnet sich die Möglichkeit, die hier zusammentreffenden funktionalen und gestalterischen Entwicklungsbelange von Stadtquartier, Rheinufer und Neustadt zur integrierten Aufgabe eines gemeinsamen Qualifizierungsverfahrens mit differenziertem Ideen- und Realisierungsteil zu machen, der auch den planerischen Lückenschluss für das Stadtufer einschließen sollte. Für den hier besprochenen Stadtuferabschnitt sind von besonderem Interesse:

- Entwicklung eines konsistenten Gestaltungskonzeptes für den gesamten Uferabschnitt (Kontinuität des Stadtufers, Leitbild stärkende Differenzierungen u.a.)
- Klärungen zum Übergangsbereich an der Steinernen Südmole (Planungsdetaillierung u.a. zu Anschluss und Fortführung der Uferpromenade, zu Freiraumfunktionen und -angeboten, Gestalt- und Materialsprache)
- Perspektiven für den Feldbergplatz (Maßnahmen zur funktionalen und gestalterischen Ertüchtigung gemäß den prognostizierten Anforderungen, Platzgestaltung an der Kaponniere u.a.)
- Thematische Ergänzungen und strukturelle Korrespondenzen (z. B. Kaisertor – linksrheinischer Brückenkopf der Alliierten Behelfsbrücke, s. Eleonorenpark in Kastel / Kaisertor – Anknüpfungspunkt zum Grünen Ring)



Steinerne Südmole im Rahmenplan „Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen" (2007)



Entwurf Rheinufergestaltung bis Kaisertor (Bierbaum-Aichele; Mainz)

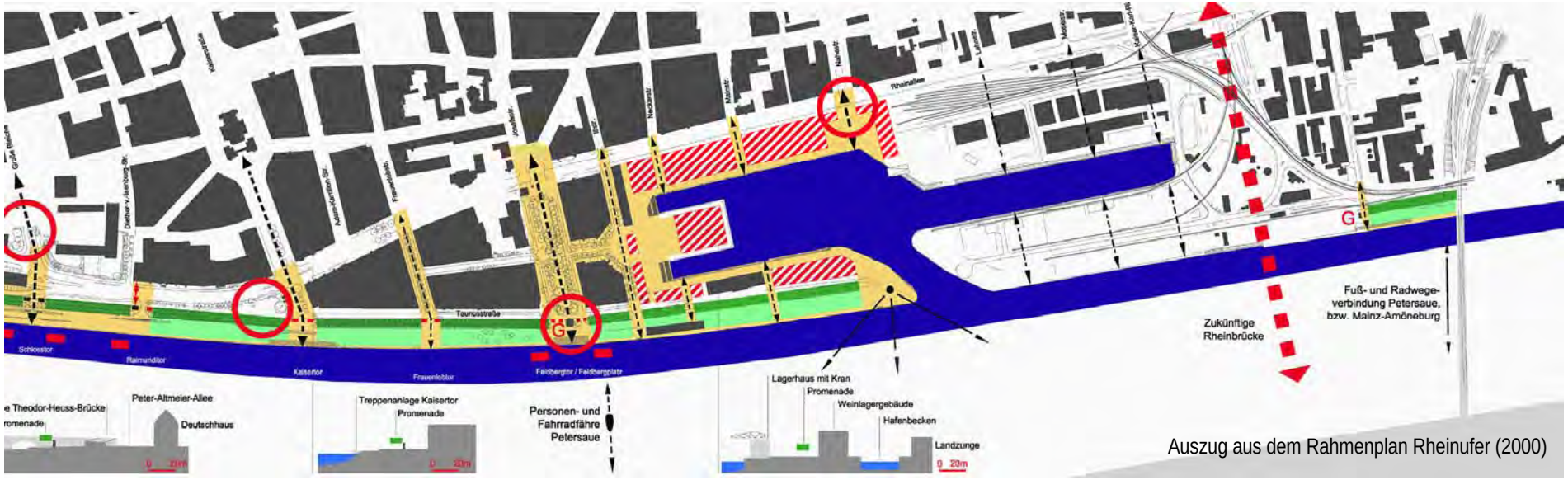
Impressionen aus dem Raum

RHEIN
Kaisertor
Frauenlobtor
Feldbergtor
Kaponniere
Taunusstraße
Hafenstraße
Frauenlobstraße
Rheinallee
Kaiserstraße
Am Zollhafen
Feldbergplatz
Adam-Karillon-Straße
Kunsthalle Mainz
Grüne Brücke
Rheinallee
Raimundistraße
Christus-Kirche

F – ZOLL- UND BINNENHAFEN

Jüngere Entwicklungsgeschichte

1887 wurde der Zoll- und Binnenhafen eröffnet, der ebenso wie der südliche Winterhafen (1860) und der nördlich anschließende Floßhafen (1882, heute Ingelheimer Industriehafen) durch umfangreiche Uferaufschüttungen im Zuge der Rheinregulierung entstand. Die infrastrukturellen Bedarfe des Industriezeitalters haben den wirtschaftlichen Grundstein für den weiteren Ausbau und die erfolgreiche Etablierung des Mainzer Binnenhafens gelegt. Diese Entwicklung wurde mit den massiven Zerstörungen zum Ende des Zweiten Weltkriegs unterbrochen. Durch den forcierten Wiederaufbau konnte bereits in den 1950er Jahren an die durchschnittlichen Umschlagszahlen der Vorkriegszeit angeknüpft werden. Um zusätzliche Industrie- und Umschlagflächen zu gewinnen, wurde in dieser Zeit die Breite des nordwestlichen Hafenbeckens von 170 m auf 60 m reduziert. In den 1980er Jahren begann der Containerumschlag den traditionellen Schüttgutumschlag in der Spitzenposition abzulösen. Die damit wachsenden infrastrukturellen Anforderungen und Flächenbedarfe ließen sich absehbar nicht mehr am bisherigen Standort im nördlichen Hafenbereich des Zoll- und Binnenhafens abdecken. Parallel dazu führte der Strukturwandel auch im benachbarten Industriehafen zu funktionellen Unter- bzw. Fehlbelegungen. Aufgrund dieser Defizite regte das einberufene RheinUferForum (1998-1999) an, die „Hafensituation grundsätzlich neu zu ordnen“. Der Rahmenplan Rheinufer zeigt den im Jahre 2000 erlangten Planungs- und Entwicklungsstand. Zu diesem Zeitpunkt fokussierte sich die städtebauliche Entwicklung entsprechend der seinerzeitigen Flächenverfügbarkeit und gültigen Flächennutzungsplanung noch auf die südliche Hafenfläche. Die Mehrzahl der strukturellen Empfehlungen des RheinUferForums (Heranführen der Nahestraße zum Hafenbecken, Freihalten der Südmolenspitze, Erhalt der historischen Lagergebäude) haben Eingang in den nachfolgenden Rahmenplan "Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen" (2005) gefunden.



Auszug aus dem Rahmenplan Rheinufer (2000)

Zoll- und Binnenhafen, mit dem Alten Speicher im Vordergrund, in einem Schrägluftbild von 1930

Drehbrücke von 1877, zerstört 1945

Alter Speicher von 1890

Kreyßig´sche Ufererweiterung im Abschnitt Zoll- und Binnenhafen in einem Plan von 1912

Die im Ergebnis ausführlicher gutachterlicher Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsprüfungen empfohlene Verlagerung des Container-Terminals gab den entscheidenden Ausschlag für die grundsätzliche Neustrukturierung der Hafensituation, wie sie im Masterplan zur Neustrukturierung von Zoll- und Binnenhafen / Industriehafen (2006) verankert und beschlossen werden konnte. Sie sichert dem regional bedeutenden Wirtschafts- und Logistikstandort die erforderliche Zukunftsperspektive und Wettbewerbsfähigkeit. Mit der synchronisierten Neustrukturierung konnten darüber hinaus die wertvollen innerstädtischen Flächenressourcen des Zoll- und Binnenhafens für die Stadtentwicklung erschlossen werden. Der außerordentliche Wert, der der Entwicklung des neuen Stadtquartiers beigemessen wird, liegt in seiner vielschichtigen Wirkung für die Gesamtstadt, die Nordstadt und das Stadtufer:

- Signalgeber für ein verstärkt qualitatives Wachstum der Stadt mit neuen, dem demografischen Wandel entsprechenden Wohnformen
- Öffnung und Zugang der Neustadt zum Rhein (Hafen und Ufer) mit wichtigen stadtstrukturellen Verknüpfungen (Straßenachsen, Plätze, Übergänge)
- Zugewinn attraktiver Freiräume für die Innenstadt (öffentliche Marina, Hafenpromenade), die das Profil der Stadt am Rhein nachhaltig stärken und ihr ein neues wasserseitiges Entreé verschaffen
- Vollendung der durchgängigen Uferpromenadenführung vom Winterhafen bis zur Kaiserbrücke
- Entwicklung neuer kultureller Angebote (Kulturspange mit Kunsthalle, Stadtbibliothek, Zentrum des Weines), die die Anziehungskraft der Rheinfront für Naherholung und Tourismus stärken
- Verkehrliche Neuordnung und Entlastung (z. B. Schwerlastverkehr)

Vorbereitung der Rahmenplanung

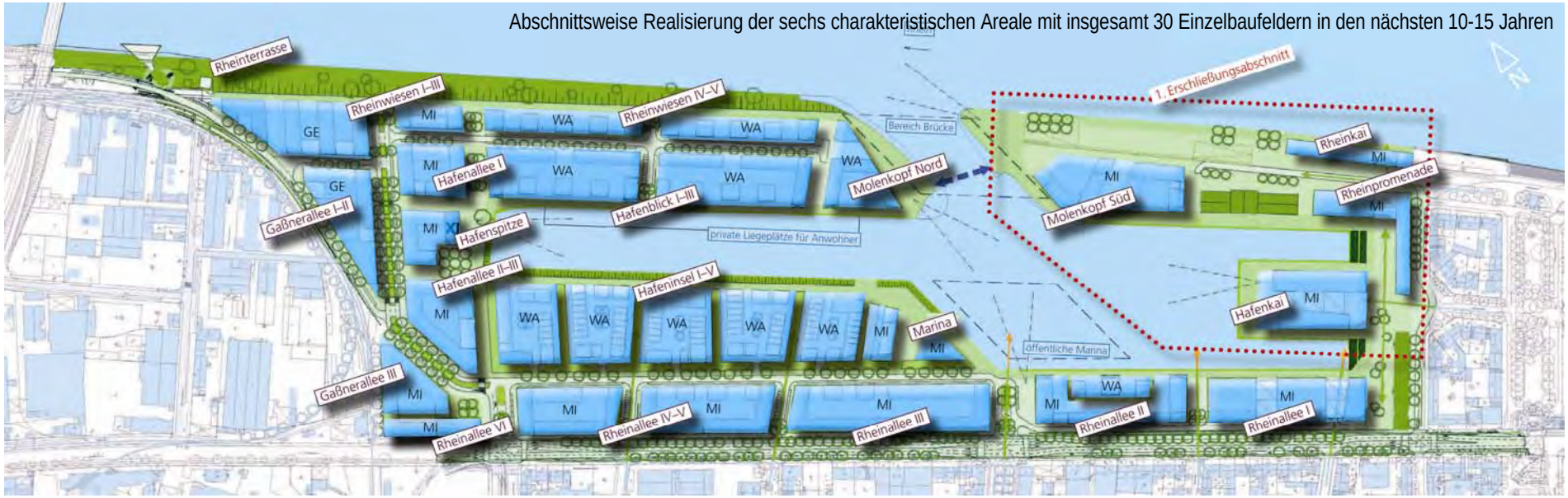
In Vorbereitung der städtebaulichen Rahmenplanung hat die Stadt Mainz das HafenForum (2004-2007) einberufen. Dieses verband den schrittweisen Planungsprozess des eingebetteten kooperativen Gutachterverfahrens von vier eingeladenen, international erfahrenen Planungsteams mit einer breiten öffentlichen Beteiligung. Die entwickelten städtebaulich-architektonischen Entwürfe konnten nach breiter Diskussion und Konsensbildung als abstrahiertes städtebauliches Grundgerüst dem Rahmenplan zugrunde gelegt werden. Der Rahmenplan mit seinen Leitlinien wurde Ende 2005 vom Mainzer Stadtrat einstimmig beschlossen. Er hat sich bereits als belastbare Basis für das Bauleitplanverfahren bewährt und bildet in den kommenden Jahren die Grundlage für die nächsten planerischen Qualifizierungsschritte. Zum Ende 2010 wurde die Phase der Baurechtschaffung weitestgehend abgeschlossen und die neue Entwicklungsgesellschaft Zollhafen Mainz GmbH gegründet. Mit Beginn 2011 tritt das Projekt in seine nächste Entwicklungsphase der Vermarktung und Erschließung ein. Der Projektzeitplan sieht eine abschnittsweise Realisierung in den nächsten 10-15 Jahren vor.

Besondere Herausforderungen an die wirtschaftliche Standortentwicklung

Die Mainzer Stadtwerke sind zugleich Flächeneigentümer und Hauptinvestor für das Gesamtprojekt. Dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit wurde bei der umfassenden städtebaulichen Entwicklung der größten und letzten innerstädtischen Flächenreserve von Anbeginn ein hoher Stellenwert beigemessen. Diesem Grundsatz wurde auch das Gutachterverfahren verpflichtet: *„Eines der prioritären Ziele des Entwurfsprozesses muss daher die Suche nach baulandsparenden Lösungen sein.“*. Eine besondere Herausforderung an die wirtschaftliche Standtortentwicklung besteht im Fall des Zoll- und Binnenhafens darin, dass die Anteilskosten für den Umzug des Container-Terminals und die umfangreiche Neuerschließung des Hafengeländes weitestgehend durch Grundstücksveräußerungen refinanziert werden sollen. Dieser Zusammenhang führte 2007 zu einer ersten Fortschreibung des Rahmenplanes, der die Senkung der Erschließungskosten und die Erhöhung der Veräußerungserträge durch Aufstockung der BGF um 20% zum Gegenstand hatte. Mit den vereinbarten wirtschaftlichen und qualitätiven Zielen ist ein sehr hoher Anspruch an die Projektentwicklung herangetragen.

▼ Maßstabgebende Raummarke, erstes Vorzeigeprojekt und Marketingmagnet - die 2008 eröffnete Kunsthalle Mainz (Architekt Günter Zamp Kelp)

Abschnittsweise Realisierung der sechs charakteristischen Areale mit insgesamt 30 Einzelbaufeldern in den nächsten 10-15 Jahren



Kernpunkte aus dem Rahmenplan

Alleinstellungsmerkmale

Die Wiederherstellung der historischen Hafenkontur mit den eigens hierzu entwickelten fünf Hafeninseln sowie der Hafenrundweg, der als großzügige öffentliche Promenade die Plätze, markanten Punkte und Quartierseingänge entlang des Hafenbeckens verbindet, sind als Alleinstellungsmerkmale der künftigen Entwicklung des Hafenareals ausgewiesen.

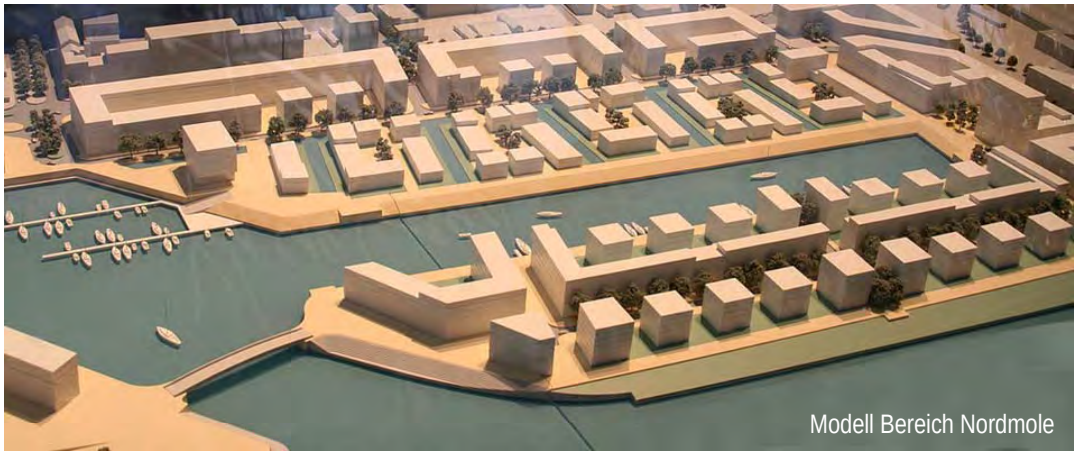
Charakteristische Bereiche

1. Südmole
2. Nordmole
3. Kulturspange
4. Hafeninseln
5. Entlang der Rheinallee
6. Übergang zum Gewerbe- / Industriegebiet

Projekt - Kenndaten

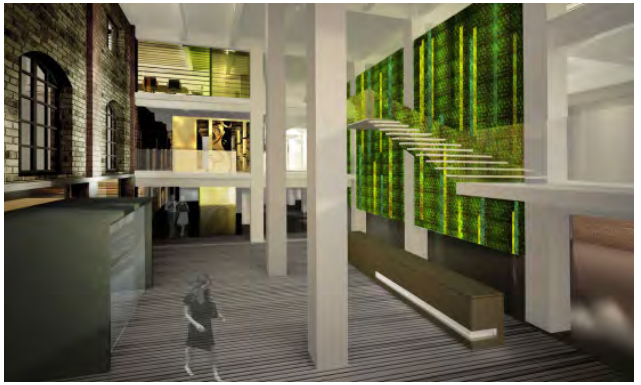
Projektwicklung	Zollhafen Mainz GmbH & Co. KG (gemeinsame Entwicklungsgesellschaft der Stadtwerke Mainz AG und der Vivico Real Estate)
Bruttobauland / GFZ	ca. 22 Hektar / 2,8 (Durchschnitt)
Geplante WE / Einwohner	ca. 1.400 / ca. 2.500
Arbeitsplätze (geschätzt)	ca. 4.000
Realisierung	ca. 2020 - 2025

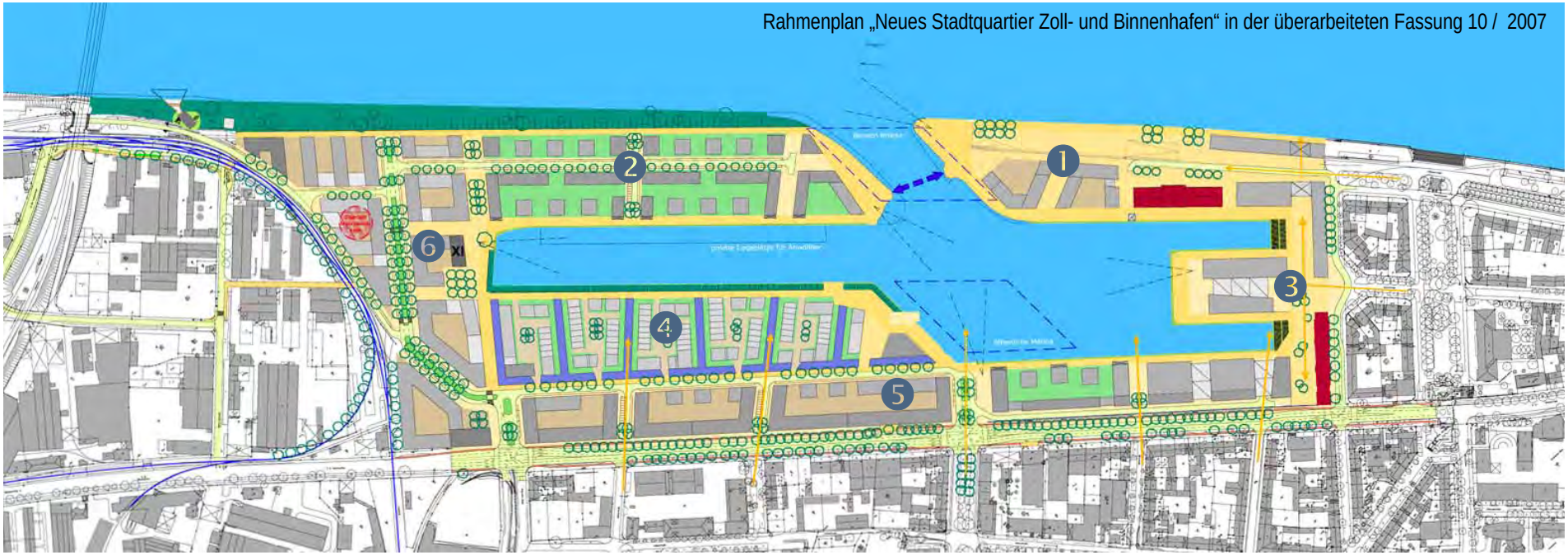
Modell Bereich Südmole



Modell Bereich Nordmole

▼ Auszüge aus dem prämierten Siegerentwurf des Mainzer Architekturbüros Kercher + Schnura für das multifunktionale „Zentrum des Weines“ im Realisierungswettbewerb von 2008. Das historische Weinlagergebäude an der Rheinfront wird als repräsentatives Aushängeschild der Weinhauptstadt vorgestellt.





Rahmenplan „Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen“ in der überarbeiteten Fassung 10 / 2007

Ergänzende Anregungen und Empfehlungen für die weitere Projektentwicklung

Sicherung der Freiraumqualität

Die Erarbeitung eines markanten und wirtschaftlich tragfähigen städtebaulichen Grundgerüstes war eine der ersten und wichtigsten Aufgaben, die für die Entwicklung des neuen Stadtquartiers zu leisten war. Dazu wurden durch die vier eingeladenen Planungsteams zahlreiche Entwürfe zur Visualisierung von Städtebau und Architektur erarbeitet. Im Rahmenplan mit seinen erläuternden Leitlinien sind die wichtigsten strukturellen und städtebaulichen Merkmale verankert. Die Freiraumqualität und -prägnanz wird neben der Architektur wesentlich zum Gesamterscheinungsbild und künftigen Raumcharakter (Image) des neuen Stadtquartiers beitragen. Erst anhand nächster Plankonkretisierungen kann sichtbar gemacht werden, inwieweit aus den vorangelegten Strukturmerkmalen tatsächliche Alleinstellungsqualitäten gewonnen werden können. So sichert beispielsweise der Hafenrundweg zunächst den allseitigen Zugang zum Hafenbecken, ob und inwieweit dazu eine identitäts- und charakterstiftende Freiraumqualität (vgl. Magellan-Terrassen Hamburg) gefunden werden kann, bleibt den nächsten Planungsschritten vorbehalten. In diesem Sinne sollte die empfohlene Durchführung von Qualifizierungsverfahren (z. B. Wettbewerbe), die sich bislang „auf die Sicherung der städtebaulichen und architektonischen Qualität“ richtet, unbedingt die Freiraumgestaltung einschließen. Auch der gemeinsamen Rheinuferentwicklung muss an der charaktervollen Entwicklung des neuen Stadtquartiers gelegen sein, das mit einem markanten Uferprospekt und attraktiven Freiräumen einen wichtigen Beitrag zu einem regionalwirksamen Gesamtprofil leisten kann.

Durchgängige Rheinuferpromenade

Im Rahmen des RheinUferForums wurde auf das besondere städtebauliche Erbe der Kreyßig´schen Uferpromenadengestaltung verwiesen, das wesentlich die typische Eigenart des Mainzer Stadtufers begründet. Daher wurde im Rahmenplan Rheinufer (2000) auch für den Abschnitt Zoll- und Binnenhafen die kontinuierliche Fortführung der Uferpromenade in der vorgezeichneten Großzügigkeit und Breite bis an die Kaiserbrücke eingetragen. Insofern wird die Ufergestaltung entlang der Nordmole im aktuellen Rahmenplan (2007) kritisch gesehen. Mit der vorgeschobenen Uferbebauung wird der Promenadenbereich in diesem Abschnitt stark verengt und somit eine Situation geschaffen, wie man sie heute an anderer Stelle (s. Hotel Hilton) bedauert. Damit wird nicht nur der freiräumliche Gestaltungs- und Nutzungsspielraum hier auf einen schmalen Uferstreifen geschrumpft, wie sie sich an vielen anderen Uferabschnitten zwangsweise eingestellt hat, sondern geht auch die Basis für eine kraftvolle Anknüpfung an die nächstgelegene Rheinquerung der Kaiserbrücke verloren.

Temporäres Grün

Die Realisierung des neuen Stadtquartiers soll abschnittsweise und nachfrageorientiert über einen geschätzten Zeitraum von 10-15 Jahren erfolgen. Der Umfang der zu entwickelnden Gesamtfläche von 22 Hektar, der Realisierungszeitraum und die anhaltende Fragilität des Wohnungsbaumarktes legen den Gedanken nahe, unbebaute Teilflächen zwischenzeitlich als temporäres Grün (s. Naherholungsbedarfe der Neustadt) zu nutzen. Sofern der Realisierungszeitraum auch der zeitnahen Entwicklung prägender Gehölzstrukturen zugute kommen soll, wäre die Freiraumgestaltung in ihren Grundzügen frühzeitig zu konkretisieren.

Petersaue

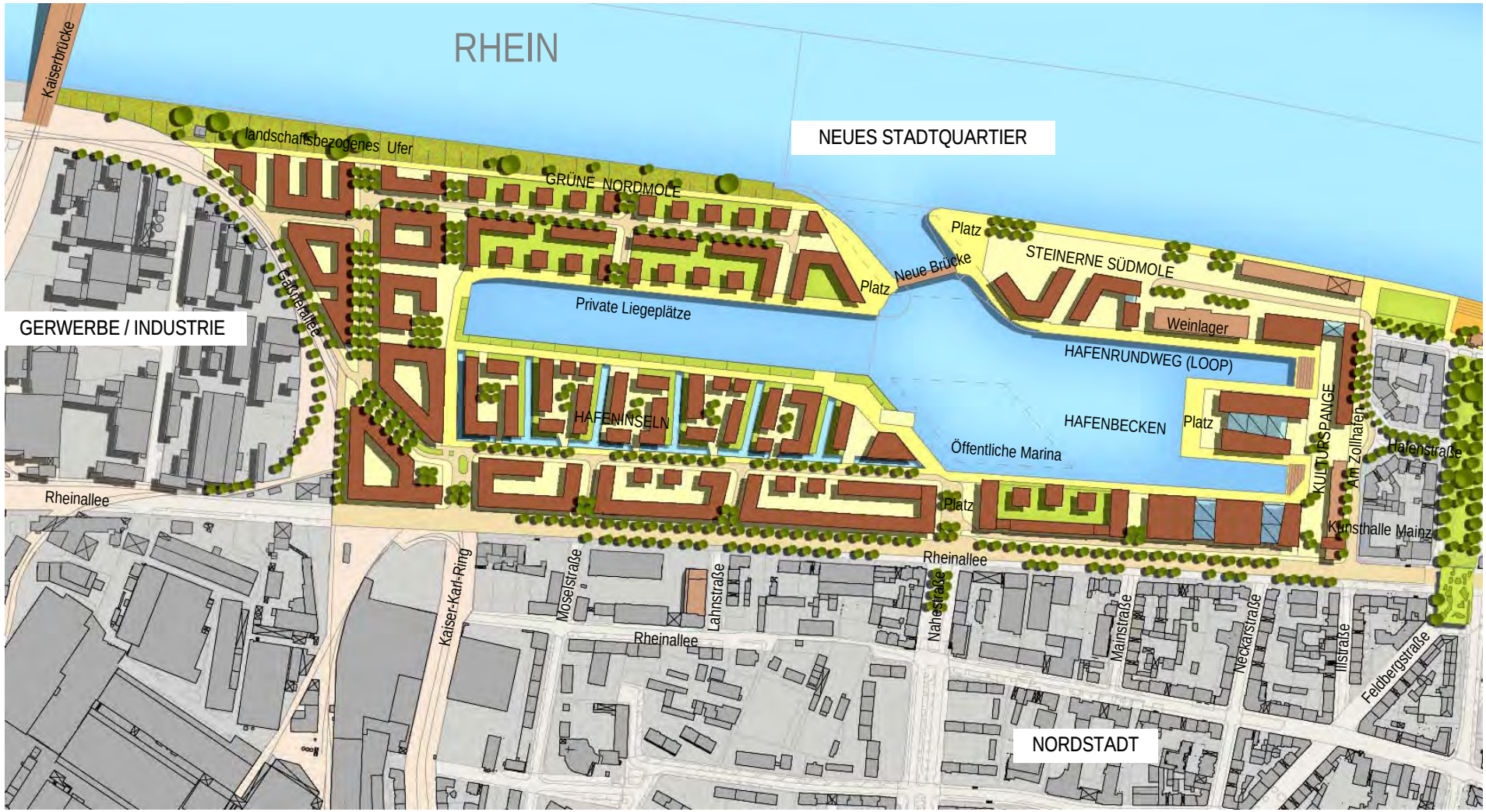
Um die hohen Freiraumversorgungsdefizite der Neustadt zu kompensieren, hat die Rahmenplanung Rheinufer (2000) empfohlen, die Petersaue in Abstimmung mit der Stadt Wiesbaden als „Naherholungszone“ für die Neustadt zu erschließen. Konkret schlägt sie dazu die Errichtung einer neuen Rheinbrücke mit Zugang zur Petersaue und die Einrichtung einer Fährverbindung vor. Auch die Masterplanung zur Neustrukturierung des Zoll- und Binnenhafens / Industriehafens (Arbeitspapier 2006) sieht die Petersaue als potenziellen Naherholungsraum für die Mainzer und Wiesbadener Bevölkerung. Diesen Empfehlungen steht der besondere Schutzstatus der Petersaue, die seit 1992 dem länderübergreifenden europäischen Schutzgebietssystem (Natura2000, hier „Inselrhein“) angehört und darüber hinaus als FFH- und Vogelschutzgebiet ausgewiesen ist, grundsätzlich entgegen. Da es auch im Interesse einer gemeinsamen Rheinuferentwicklung liegt, die geschützten Naturrräume der Rheinauen dauerhaft zu stärken, kann diese Empfehlung nicht mehr aufrecht erhalten werden und scheidet die Petersaue als mögliches Naherholungsgebiet aus.

Maaraue

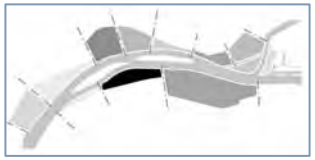
Das RheinUferForum hat in seinen Hauptempfehlungen die bessere Erschließung des traditionellen Mainzer Naherholungsgebietes angeraten. Der ohnehin bestehende hohe Naherholungsdruck der Mainzer Innenstadt wird mit dem neuen Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen weiter steigen und kann aus o.a. Gründen nicht auf die Petersaue gelenkt werden. Insofern wäre die Empfehlung des RheinUferForums zur Maaraue dahingehend zu erweitern, dass das dort verfügbare großräumige Naherholungspotenzial durch effektivere Flächennutzung und eine ansprechende Parkgestaltung einer deutlich breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden sollte (vgl. Aussagen zum Teilraum Kostheimer Ufer).

Zusätzliche Rheinbrücke oberstrom Kaiserbrücke

Sowohl der Rahmenplan Rheinufer (2000) als auch der Masterplan zur Neustrukturierung der Häfen (2003) berücksichtigen in ihren Konzepten eine „zweite Innenstadt-Rheinbrücke für den motorisierten Individualverkehr“ als langfristige Option. In den Leitlinien zum Rahmenplan „Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen“ (2007) wird die „Trasse für eine zusätzliche Rheinbrücke“ schließlich aufgegeben. Der im Jahr 2007 von der Dyckerhoff-Stiftung ausgelobte Wettbewerb „Amöneburg 2020“ hat den Vorschlag für eine zusätzliche rheinquerende Rad- und Fußgängerbrücke erbracht. Im Rahmen des vorliegenden Rheinuferentwicklungskonzeptes (vgl. Teilraum „Neue Mitte Amöneburg“) wurde letztgenannter Vorschlag abgewogen. Für die Herstellung einer komfortablen Rad- und Fußwegeverbindung wird der funktionalen Erweiterung der vorhandenen Kaiserbrücke analog der Weisenauer Brücke aus verschiedenen, nicht zuletzt Kostengründen der Vorzug gegeben. Sofern die Kaiserbrücke für diese Funktion ertüchtigt wird, könnte sie eine tragendere Rolle für die Verknüpfung der beidseitigen Naherholungsräume übernehmen und zusammen mit der Weisenauer Brücke ein erweitertes attraktives Rundwegenetz anbieten. Zugleich besteht damit die Chance, die Denkmalsubstanz der erhalten gebliebenen Brückenköpfe deutlicher zu präsentieren und positive Wirkungen für die Aspekte der Denkmalpflege und –unterhaltung einzuholen. In Bezug auf den aktuellen Rahmenplan für das neue Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen sollte dann die Uferpromenade (incl. Rad- und Fußwegen) markanter an die Kaiserbrücke angebunden werden.


RHEIN
Kaiserbrücke
landschaftsbezogenes Ufer
GRÜNE NORDMOLE
NEUES STADTQUARTIER
Platz
STEINERNE SÜDMOLE
Neue Brücke
Platz
Private Liegeplätze
Weinlager
GERWERBE / INDUSTRIE
Gaßnerallee
HAFENRUNDWEG (LOOP)
HAFENINSELN
HAFENBECKEN
Platz
Öffentliche Marina
KULTURSPANGE
Am Zollhafen
Hafenstraße
Rheinallee
Platz
Kunsthalle Mainz
Rheinallee
Kaiser-Karl-Ring
Moselstraße
Lahnstraße
Nahestraße
Mainstraße
Neckarstraße
Illstraße
Feldbergstraße
Rheinallee
NORDSTADT

G – INDUSTRIEHAFEN



Entwicklung und Profil des Industriestandortes

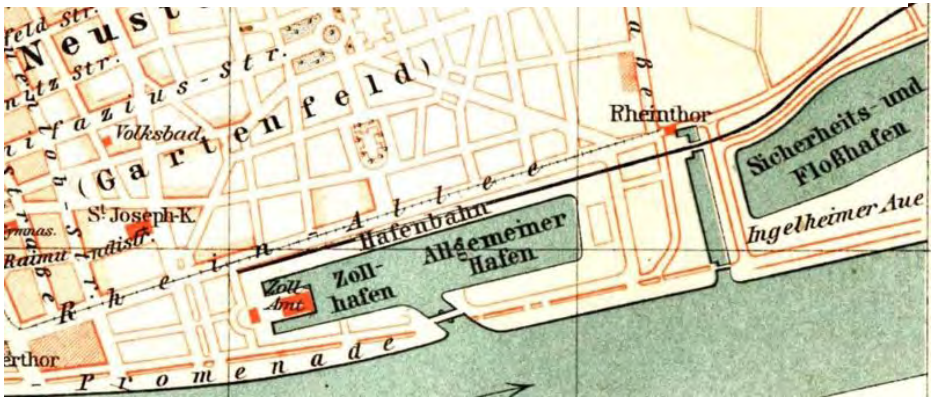
Regionale Energie- und Kraftzentrale

Der Auszug aus dem Stadtplan von 1898 zeigt die im Zuge der Rheinregulierung (1860-1885) durch Abtrennung des hessischen Flussarms gewonnenen beiden Häfen, den Zoll- und Allgemeinen Hafen sowie den Sicherheits- und Flosshafen, den späteren Industriehafen. Die vormalige Rheininsel, die Ingelheimer Aue wurde durch Aufschüttungen dem linken Rheinufer angefügt und so der industriellen Erschließung zugänglich. 1898 wurde das neue städtische Gaswerk auf der Ingelheimer Aue errichtet. Die strategisch günstige Lage und unmittelbare Benachbarung zum Rohstoffumschlagplatz am Zollhafen boten entscheidende Gründe für die Standortwahl. 1899 folgte der Bau des städtischen Elektrizitätswerkes, das als eines der ersten Drehstromelektrizitätswerke Deutschlands gilt. Mit diesen Ansiedlungen wurde der Grundstein für eine regionale Energie- und Kraftzentrale gelegt, die bis heute das Profil des Industriestandortes mitbestimmt. 1931 folgte die Gründung der Kraftwerke Mainz-Wiesbaden AG (KMW) mit Niederlassung auf der Ingelheimer Aue. Nach dem Zweiten Weltkrieges verlor Mainz seine rechtsrheinischen Gebiete und damit wichtige traditionsreiche Industriestandorte. Um der Stadt auch weiterhin eine breite wirtschaftliche Basis zu sichern, wurde der Umbau des Flosshafens zum Industriehafen beschlossen. Um zusätzliche Flächen für die Industrieansiedlung zu gewinnen, verkürzte man das Hafenbecken im Süden.
Der Ausbau der Kraftwerkskapazitäten wurde fortgesetzt. Ab 1958 gingen die drei Blöcke des Kohlekraftwerkes I ans Netz, 1976 folgte Kraftwerk II mit einem Gas-Kombi-Block. 2001 löste das moderne Gas- und Dampfturbinenkraftwerk III das alte Kraftwerk I ab. Seit 2004 steht es mit dem neu errichteten Müllheizkraftwerk (MHKW) in Kopplung.

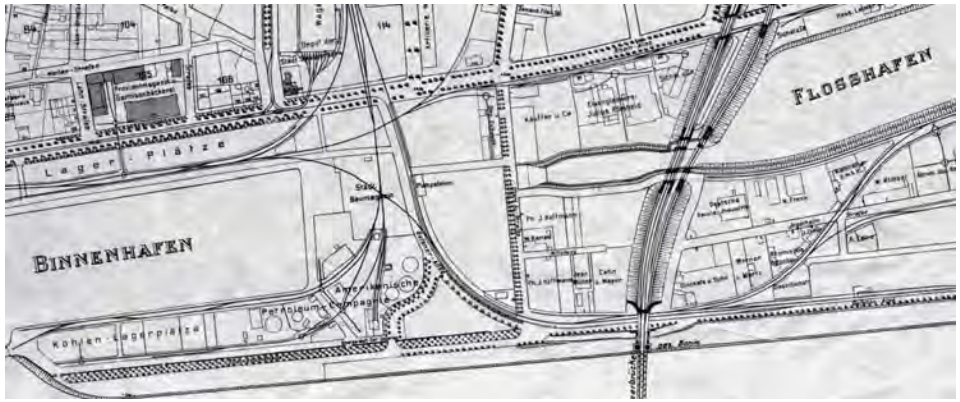
Logistisches Drehkreuz der Rheinschiene

Die hohe logistische Kompetenz seiner Häfen haben dem Standort Mainz seine Rolle als wichtiges Drehkreuz für die Rhein- und Mainbinnenschifffahrt über Jahrzehnte gesichert. Damit sich der Standort unter den neuen, wachsenden Herausforderungen auch künftig behaupten kann, wurden eine grundsätzliche Neuordnung der Flächennutzung und eine Modernisierung der Infrastruktur unumgänglich. Die dazu entwickelte Lösung, in deren Zentrum die Verlagerung des Container-Terminals in den Industriehafen steht, wurde mit dem Masterplan zur Neustrukturierung der Häfen (2003) beschlossen. Der Umzug des Container-Terminals konnte 2010 abgeschlossen werden. Es bildet das Rückgrat des neuen Güterverkehrszentrums (GVZ), das Mitte 2011 in Betrieb gehen soll. Zur Gewähr eines prozessoptimierten trimodalen Güterumschlages wurden im Vorfeld die Anbindungen an alle Verkehrsträger (Schiene, Wasser, Straße) erneuert. Diese Maßnahmen umfassten u.a. die Herstellung eines leistungsfähigen Gleisanschlusses incl. Teilsanierung der Hafenbahn, die Errichtung einer neuen Hafenbrücke (2009) und den Umbau der Rheinreede zur Anlegestelle für die Großcontainerschiffe der Jowi-Klasse. Am neuen Standort verfügt das Container-Terminal über eine 60% vergrößerte und zudem erweiterbare Betriebsfläche. Erklärtes Ziel des Gemeinschaftsprojektes von Stadtwerke Mainz AG (SWM) und Frankenbach Container Terminals GmbH (FCT) ist es, dem Mainzer Standort langfristig die Position des umschlagsstärksten Binnenhafens am Rhein und somit seinen hohen Stellenwert für die exportorientierte Wirtschaft im Rhein-Main-Gebiet zu sichern..

Sicherheits- und Floßhafen im Plan von 1898

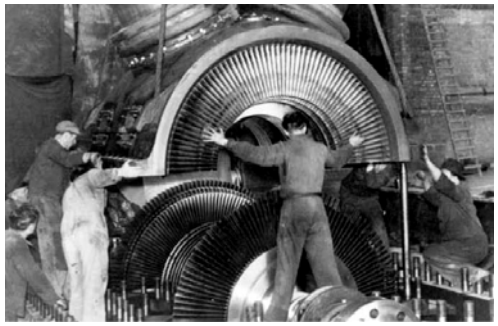


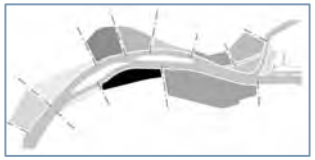
Binnenhafen und Floßhafen im Plan von 1912



Historische Luftbildaufnahme mit dem städtischen Elektrizitätswerk im Vordergrund

Binnenhafen und Floßhafen im Plan von 1912





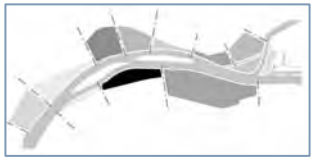
Stammsitz weltweit tätiger Unternehmen

Neben den Kraftwerken Mainz-Wiesbaden und den ortsansässigen Traditionsunternehmen wie der Werner & Mertz GmbH (seit 1867; Schuhpflegeprodukte der Marke Erdal) und der Eisengießerei Römheld & Mölle (seit 1906; Konstruktionsteile für den Maschinen- und Anlagenbau) konnten in der Nachkriegszeit international führende Unternehmen für die Ansiedlung am Industriehafen gewonnen werden. Zu ihnen zählen u.a. die Schott AG (seit 1952; Spezialglas), die Nestlé Deutschland AG (seit 1960; Instantkaffee), die WEPA Mainz GmbH (seit 1954; Hygienepapier) und die Quinn Plastics GmbH (transparente Kunststoffprodukte).

Bedeutung für die weitere Rheinuferentwicklung

Im gemeinsamen Betrachtungsraum der Rheinuferentwicklung steht der Mainzer Industriehafen zusammen mit seinem Wiesbadener Pendant, dem Industriepark für die Dimension des „arbeitenden Flusses“, der die Lebensgrundlage für viele Menschen in Mainz, Wiesbaden und der Region sichert. Für einen ganzheitlichen Entwicklungsansatz, wie er mit dem Rheinuferentwicklungskonzept verfolgt wird, gehören harte und weiche Standortfaktoren zusammen. Das Doppelprojekt der Neustrukturierung von Zoll- und Binnenhafen / Industriehafen steht exemplarisch für diesen Zusammenhang. Die Umgestaltung der beiden Häfen beendet einen diffusen, behindernden Schwebezustand und macht den Mehrwert einer klaren Funktionsteilung sichtbar, die einerseits den Wirtschaftsstandort mit seinen Arbeitsplätzen sichert und andererseits ein neues attraktives Wohnquartier schafft. Möglich wurde dies durch eine effektivere und kompaktere Nutzung der Flächenressourcen. In diesen Punkten wird der besondere Vorbildcharakter des Doppelprojektes für die Region und für die gemeinsame Rheinuferentwicklung gesehen.
Durch die Neustrukturierung der Häfen wird das Mainzer Rheinufer an Klarheit und Profil gewinnen. Die Kaiserbrücke wird künftig als Raumteiler zwischen dem neuen Wohnquartier Zoll- und Binnenhafen südlich und dem kompakten Industrie- und Logistikstandort nördlich wahrnehmbar sein. In diesem Sinne schärft sich das Bild dieses Teilraumes und wird sein Charakter als bedeutender Wirtschaftsstandort an der Rheinschiene in den drei beschriebenen Kernkompetenzen (Kraftzentrale, Drehkreuz, Unternehmensstammsitz) konturiert. Wichtige Fragen zu den Zukunftsthemen von Mobilität und Energieversorgung (Bsp. Diskussionen zum Kohlekraftwerk) sind mit der weiteren Entwicklung im Industriehafen eng verbunden. Darüber hinaus gehören sie zu den übergreifenden Themen, die verstärkt Eingang in die gemeinsame Rheinuferentwicklung finden sollten.

Impressionen aus dem Raum



Anregungen für die weitere Entwicklung

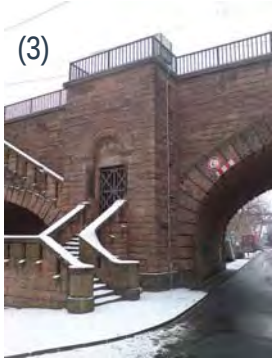
Ein öffentlicher Zugang zum Industriehafen, wie er bislang über und entlang der Gaßnerallee bestand (s. Radwegekarte Mainz), wird sich mit den neuen rheinseitigen Hafen- und Terminalfunktionen des Güterverkehrszentrum nicht mehr aufrecht erhalten lassen. Insofern werden im Bereich der Kaiserbrücke neue Rad- und Fußwegeverbindungen vom neuen Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen zu den Routen entlang der Rheinallee herzustellen sein. Die Attraktivierung der Rheinallee selbst, als wichtiger Abschnitt der Nord-Süd-Verbindungsachse und der hier verlaufenden Radrouten, erhält zusätzliches Gewicht.
Sofern, wie vorgeschlagen, eine funktionale Erweiterung der Kaiserbrücke für eine attraktive Rad- und Fußwegequerung über den Rhein (vgl. Teilraum „Neue Mitte Amöneburg“) ins Auge gefasst würde, müssten entsprechend neue Anbindungen des Mainzer Brückenkopfes mitgedacht werden.

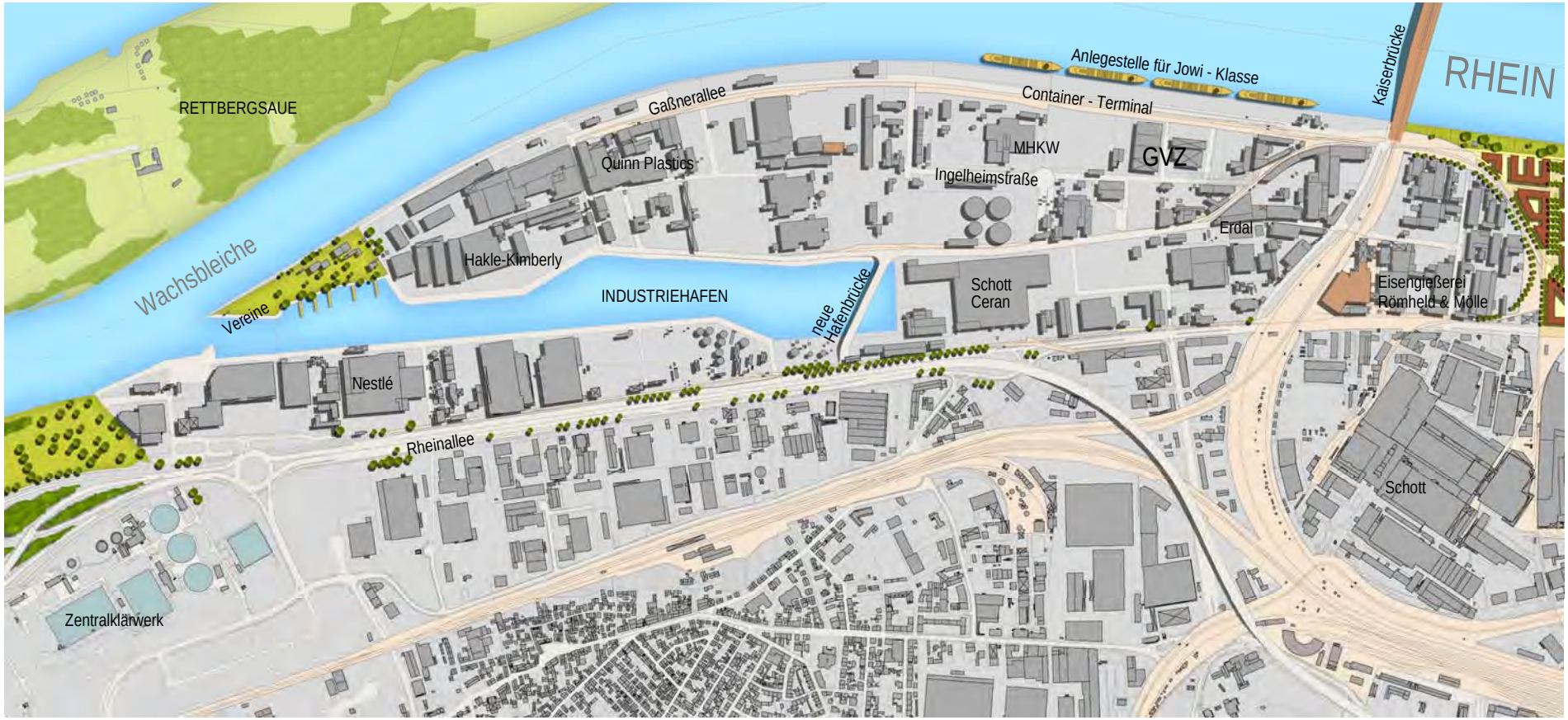
Im Industriehafen bzw. seinem Nahfeld weist die Route der Industriekultur Mainz-Wiesbaden folgende Stationen aus:

(1) der 1918 errichtete und 1960 mit einer innenbeleuchteten Werbeanlage bekrönte „Froschturm“ des Traditionsunternehmens Werner & Mertz (Erdal-Werk)
(2) das ehemalige Reinigungs- und Regenierungsgebäude als einzig erhaltenes Bauwerk des ersten Elektizitätswerkes von 1899
(3) die 1904 nach den Plänen des Architekten Franz Heinrich Schwechten fertiggestellte und nach Kriegszerstörung 1955 als schlichte Gitterträgerkonstruktion wiedererrichtete Kaiserbrücke
(4) die 1908 nach den Plänen von Wilhelm Römheld errichteten Fabrikgebäude der Eisengießerei Römheld & Mölle an der Rheinallee

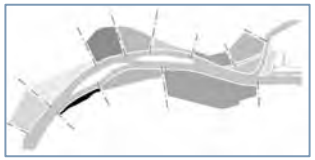
Der direkte Zugang zu den beiden erstgenannten Stationen wird vmtl. durch den intensiven Hafenbetrieb künftig erschwert sein. Sofern sich hier keine alltagspraktikablen Zugänge herstellen ließen, könnte ggf. eine Aussichtsplattform an der Kaiserbrücke, die zugleich einen ungestörten Blick auf den faszinierenden Containerumschlag gestattet, als Informations- und Orientierungspunkt dienen. Für alle planerischen Ansätze im Kontext der Kaiserbrücke wäre entsprechend ihrem Schutzstatus die Denkmalpflege frühzeitig hinzuzuziehen.

ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR
RHEIN-MAIN




RETTBERGSAUE
Gaßnerallee
Anlegestelle für Jowi - Klasse
Container - Terminal
Kaiserbrücke
RHEIN
Quinn Plastics
MHKW
GVZ
Ingelheimstraße
Erdal
Wachsbleiche
Hakle-Kimberly
INDUSTRIEHAFEN
Vereine
neue Hafenbrücke
Schott Ceran
Eisengießerei Römheld & Mölle
Nestlé
Rheinallee
Schott
Zentralkläranlage

H – MOMBACHER RHEINUFER



Wichtige Funktionen und Prägungen

Im Vis-á-vis der Rheinufer zwischen Mainz und Wiesbaden stellt das Mombacher Unterfeld das linksrheinische Pendant zu den Schiersteiner Rheinwiesen dar. In diesem Sinne wurde dieser Teilraum auch in die Betrachtungen zu einer übergreifend wechselseitigen Rheinuferentwicklung einbezogen.

Seit 1995 steht das Mombacher Rheinufer im gesamten Abschnitt vom Industriehafen rheinabwärts bis zur Mainzer Stadtgrenze unter Naturschutz. Das Mombacher Rheinufer wird von regelmäßigen Überschwemmungen geprägt und lässt die hierfür typische Abfolge von Weichholz- zu Hartholzaue erkennen. Solche überflutungsbeeinflussten Auenbereiche gibt es entlang des Oberrheins nur noch vereinzelt. Sie sind daher von besonderem Wert für das Auen-Biotopsystem und insbesondere für die Vogelwelt. Der Rheindamm, der hier als westliche Teilraumgrenze gewählt wurde, zeigt den alten Rheinuferverlauf vor Beginn der Maßnahmen zur Stromregulierung (1882-1887) an. Der Bereich der heutigen Mombacher Rheinaue gehörte bis dahin zum unregulierten Rhein und ist erst im Zuge der Landgewinnung entstanden. Unmittelbar westlich zum NSG Mombacher Rheinufer wird das Gelände heute von ausgedehnten Kleingartenanlagen, die sich bis zur Bahntrasse erstrecken, bestimmt.

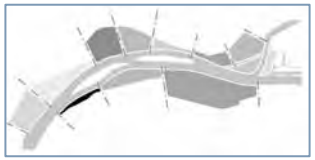
Der nördliche Mainzer Naherholungsraum zeichnet sich durch eine hohe Vielfalt sehr unterschiedlicher Natur- und Landschaftsräume aus. Die Rheinaue, das Mombacher Unterfeld, die Naturschutzgebiete Mainzer Sand und Lennebergwald sowie der 2008 auf der ehemaligen Deponie hergestellte Freizeit- und Erholungspark am Lenneberg der Nachbargemeinde Budenheim bieten insgesamt einen attraktiven Raum sowohl für die naturnahe Erholung als auch für intensive Freizeit- und Sportaktivitäten. Der Naherholungsraum ist über verschiedene Radrouten regional vernetzt und wird künftig mit der erneuerten Schiersteiner Rheinbrücke (geplante Fertigstellung 2018) eine deutlich verbesserte Anbindung zum Wiesbadener Rheinufer erhalten. Die nördlich gelegene Fährverbindung Budenheim-Walluf bietet eine nächste Möglichkeit zur Rheinquerung.

Postglaziale Binnendüne Großer Sand

Freizeit- und Erholungspark am Lenneberg, Golfplatz (2008, Ries+Ries Architekten)

Lennebergwald

Impressionen aus dem Raum



Entwicklungsperspektive

2001 wurde im Rahmen einer Ideenwerkstatt ein „Zukunftsentwurf Mombacher Rheinufer“ erarbeitet. Darin wird u.a. die bessere Verknüpfung des Rheinufers über das Unterfeld mit den westlich anschließenden Naherholungsflächen angeregt. Aus dem Blickwinkel einer übergreifenden Rheinuferentwicklung wären diese Maßnahmen zur Verbesserung der inneren Erschließung vorzugsweise innerhalb einer Gesamtkonzeption für den Naherholungsraum zu entwickeln, das den Naturschutz- und Erholungsbedarfen sowie allen anderen Nutzungsanforderungen langfristig eine integrierte Entwicklungsbasis sichert.

Das Gebiet in und um Mombach galt bis in die Nachkriegszeit als Deutschlands größtes zusammenhängendes Aprikosenanbaugebiet. Mombach kann auf eine lange Tradtion als wichtiger Standort des Obst- und Gemüseanbaus verweisen. Dieses Thema ist nicht nur aufs engste mit der lokalen Identität verknüpft, es könnte darüber hinaus eine zukunftsweisende Relevanz im Sinne eines Nahversorgungsraumes für die Stadt zurückgewinnen. Insofern bietet sich dieses Thema für eine Vertiefung an und richtet den Blick auf einen weiteren wichtigen Aspekt der Flächennutzung entlang der Rheinachse. Das breite, in den einzelnen Teilräumen verankerte Themenspektrum des Gesamtraumes könnte hier eine wertvolle, am Standort authentische Bereicherung erhalten.

Die direkte Verbindung zwischen der Mainzer Innenstadt und dem nördlichen Naherholungsraum besteht über den verkehrlich hochbelasteten Straßenzug der Rheinallee und den Mombacher Kreisel. Die wichtige Einfallstraße führt über weite Strecken an Gewerbe- und Industrieanlagen vorbei und ist für den Radverkehr derzeit sehr unattraktiv. Mit einer Aufwertung dieser Verbindung würden zugleich die hier ausgewiesenen regionalen Routen (z. B. Velo-Route Nord) gestärkt.

RHEIN
RETTBERGSAUE
Toter Arm
Schiersteiner Rheinbrücke
NSG MOMBACHER RHEINUFER
Kreuzer Hof
Am Rhein
Kleingärten
Abzugsgraben
Kleingärten
Mombacher Kreisel
Feuchtgebiet im Weidental
Steinweg
Achtzehn Morgen
Rheindamm
Rheindamm
Auf den Wiesen
Alte Pumpstation
MOMBACHER UNTERFELD
Zentral-
Kläranlage
Kleingärten
DB-Trasse
Mainzer Landstraße L423