

An architectural model of Mainz, Germany, showing the harbor and city center. The model is built on a brown base and features numerous grey and white rectangular blocks representing buildings. A central canal or harbor area is visible, with several red boats. Small blue and green spheres are scattered throughout the model, likely representing trees or landscaping. The text 'Gutachterverfahren Zoll- und Binnenhafen Mainz' is overlaid on the model.

Gutachterverfahren Zoll- und Binnenhafen Mainz

Stadtwerke Mainz AG

November 2005



Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung,
Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz



Gutachterverfahren / Zoll- und Binnenhafen / Mainz



aus der Aufgabenstellung

ZIELE DES KOOPERATIVEN VERFAHRENS

Allgemeine Zielvorstellung

- Ziel des jetzigen Verfahrens ist die Erarbeitung eines nachhaltigen städtebaulichen Entwicklungskonzepts, dass
- die Integration des Areals in das Gefüge der Mainzer Innenstadt sicherstellt,
 - qualitative Maßstäbe für die Entwicklung einer Konversionsfläche setzt
 - die prognostizierten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen aufgreift,
 - sich unter Berücksichtigung der Liegenschaftsstrukturen, der demographischen Entwicklung und ökonomischen Aspekte stufenweise umsetzen und notwendige Zwischennutzungen zu lässt,
 - als Rahmenplanung für die Standortentwicklung der nächsten 8 Jahre geeignet,
 - Grundlage für ein verbindliches Baurecht,
 - Grundlage für anschließende Hochbauentwürfe,
 - Grundlage für eine erfolgreiche, überregionale Vermarktung des Standorts ist.

Folgende Büros wurden gebeten, am Gutachterverfahren teilzunehmen:

- KCAP / ASTOC, Rotterdam / Köln
- Prof. Carsten Lorenzen, Kopenhagen
- Prof. Neumann / realgrün Landschaftsarchitekten, München mit Allmann Sattler Wappner Architekten, München
- Planquadrat Eifers – Geskes – Krämer, Darmstadt mit Bierbaum-Aichele.Landschaftsarchitekten, Mainz

Wirtschaftliche Standortentwicklung

Die Stadtwerke als Eigentümer und Investor sind ein wirtschaftlich arbeitendes Unternehmen. Ein wirtschaftliches Entwicklungskonzept ist daher für die Stadtwerke die Grundvoraussetzung, das Projekt realisieren zu können.

Aufgrund der Gesamtsituation am Zoll- und Binnenhafen stehen einer Kette von notwendigen Investitionsaufwendungen allein die Nettobaulandpreise als mögliche Einnahmen gegenüber. Ob und in welcher Weise Förderungen möglich sind, ist noch nicht geklärt und kann deshalb nicht in Ansatz gebracht werden. Eines der prioritären Ziele des Entwurfsprozesses muss daher die Suche nach baulandsparenden Lösungen sein.

Städtebauliche Ziele

Mit der Entwicklung des Zoll- und Binnenhafens soll ein hochwertiges Wohnquartier mit ergänzenden Dienstleistungen und kulturellen Angeboten geschaffen werden.

Wichtigstes Planungsziel der Stadt Mainz ist dabei die Integration des neuen Quartiers in das Gefüge der Mainzer Neustadt. Die städtebaulichen und sozialen Strukturen in der Neustadt sind zu berücksichtigen. Mögliche Auswirkungen der Hafententwicklung sowie Wechselwirkungen zwischen den benachbarten Quartieren müssen im Laufe des Prozesses diskutiert werden.

Als wichtiges Element wird der Umgang mit der Rheinallee angesehen. Die Rheinallee sowie der Industriehafen bilden vor der Zielstellung einer qualitativ hochwertigen Wohnbebauung insbesondere aus Gründen der Lärm- und Schmutzbelastigung Zwangspunkte, zu welchen ein entsprechender Übergang herzustellen ist.

Die öffentliche Zugänglichkeit und Erlebbarkeit des Hafenbeckens sowie des Rheinuferes soll hergestellt werden. Angedacht ist u.a. die Etablierung einer Marina.

Insgesamt gibt es in der Neustadt, abgesehen von der Rheinuferpromenade, wenig Grünflächen. Unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte sollen daher mit der Neugestaltung der Fläche auch zusätzliche öffentliche Freiflächen für die Mainzer Innenstadt, insbesondere die Neustadt entstehen. Dabei sollen vor allem die Potentiale des Rheins, des Hafenbeckens sowie einiger interessanter Hafenanlagen wie der Krane genutzt werden. Zudem sollen Fahrrad- und Fußwegeverbindungen, sowohl entlang des Rheins als auch in die Neustadt gestaltet werden. In diesem Zusammenhang spielt die Fortführung der Rheinpromenade auf dem Gelände und darüber hinaus eine wichtige Rolle.

Funktionale Ziele

Der Schwerpunkt bei der Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers am Zoll- und Binnenhafen liegt auf hochwertigem Wohnen. Ziel ist es, durch die Schaffung von attraktiven Alternativangeboten auf dem Gelände des Zoll- und Binnenhafens der Abwanderung ins Umland entgegenzuwirken. Ergänzt werden soll das Wohnen durch ein interessantes Angebot an Gastronomie, Kultur- und Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten sowie Dienstleistungen und Gewerbe.

Die Nachfrage nach Büro- und Gewerbeflächen ist auch in Mainz derzeit eher gering. Hier wird es speziell einerseits darauf ankommen, die Potentiale und Besonderheiten des Geländes herauszustellen und somit eine im Vergleich zu vorhandenen Standorten hervorragende Qualität zu schaffen. Andererseits müssen Konzepte erarbeitet werden, die ein flexibles Reagieren auf zukünftige Bedarfe ermöglichen. Dabei soll auch die Frage von Interimslösungen und deren Umsetzungsmöglichkeiten diskutiert werden.

Das mit dem Masterplan vorliegende Erschließungskonzept ist in Bezug auf die Anbindungen zur Rheinallee bindend. Demnach erfolgt die Anbindung des Zoll- und Binnenhafens jeweils in der Verlängerung der Kaiserstraße bzw. der Nahestraße. Die Gassnerallee wird in Zukunft nicht mehr als Achse für den Industriehafenverkehr genutzt, sondern soll als Erschließung des Wohn- und Tertiärstandortes eine neue Qualität erhalten. Entsprechend ist auch die Anbindung zur Rheinallee zu gestalten.

Das Erschließungssystem innerhalb des Projektgebietes richtet sich nach dem jeweiligen städtebaulichen Konzept.

Zwischen den drei Haupterschließungspunkten gibt es in der Neustadt mehrere kleinere Nebenstraßen. Möglich wäre, u.a. diese Achsen bei der Herstellung von Verknüpfungen zur Neustadt (Fußwege, Sichtachsen) zu berücksichtigen bzw. aufzunehmen.



Stadtwerke Mainz AG

November 2005



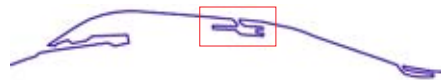
Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung, Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz



Gutachterverfahren / Zoll- und Binnenhafen / Mainz



Auftaktveranstaltung / Kolloquium 05.12.2004



Lorenzen Aps
- Prof. Carsten Lorenzen



Planquadrat Elfers Geskes Krämer
- Herbert Elfers
Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten
- Klaus Bierbaum



realgrün Landschaftsarchitekten
- Prof. Klaus D. Neumann
Allmann Sattler Wappner Architekten
- Amandus Sattler



KCAP / ASTOC
Prof. Markus Neppi



Stadtwerke Mainz AG

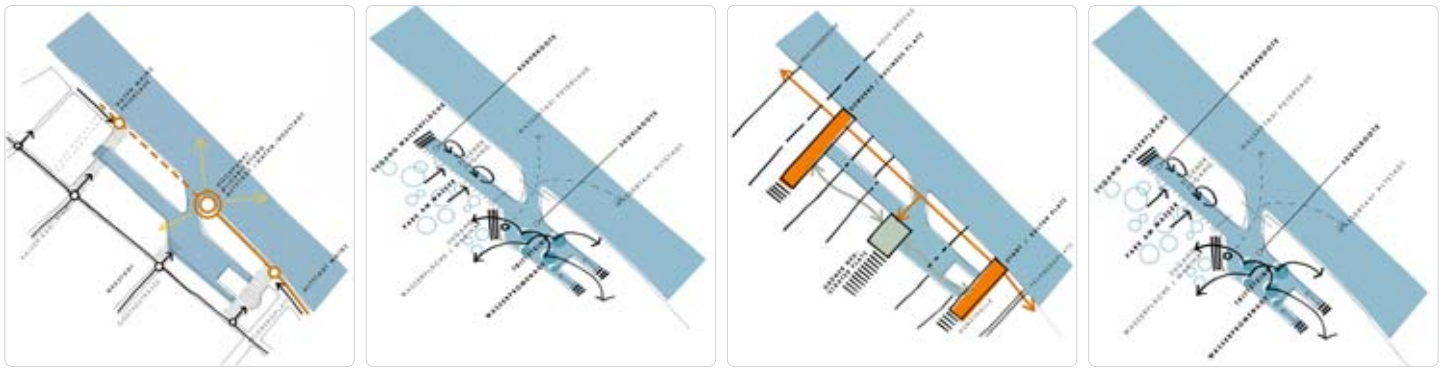
November 2005



Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung,
Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz

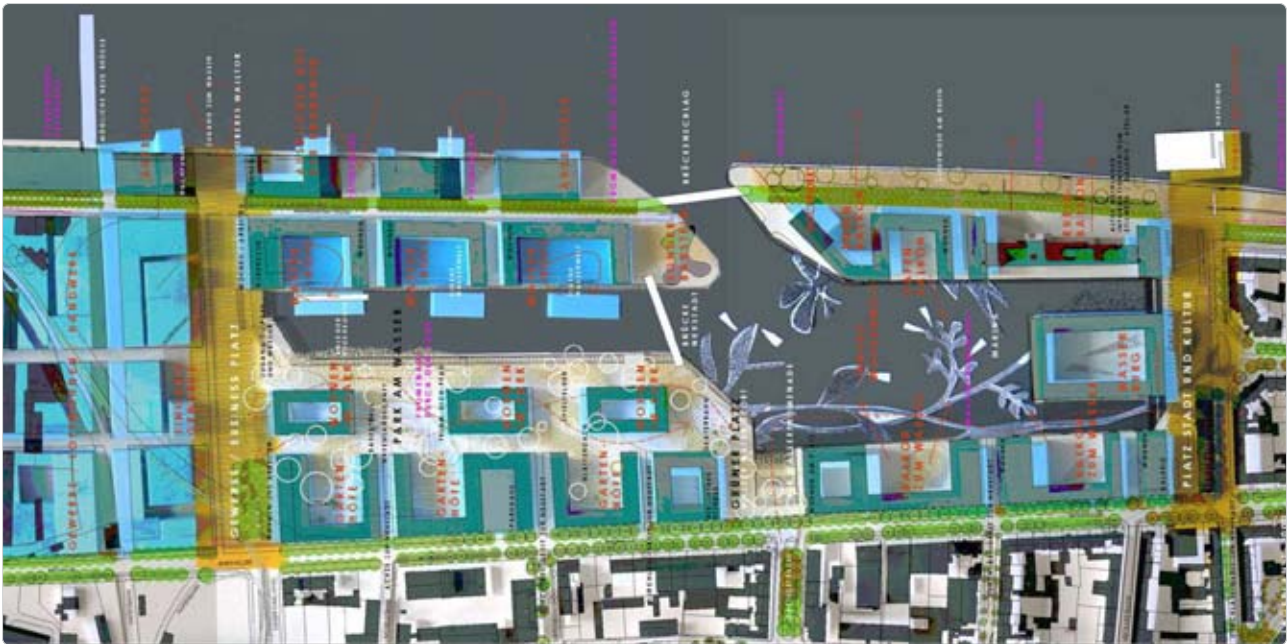


Gutachterverfahren / Zoll- und Binnenhafen / Mainz



Stand: 1. workshop - 02.02.2005

Bearbeitung: Lorenzen Aps - Prof. Carsten Lorenzen
Becht Landschaftsarchitektur



Stadtwerke Mainz AG

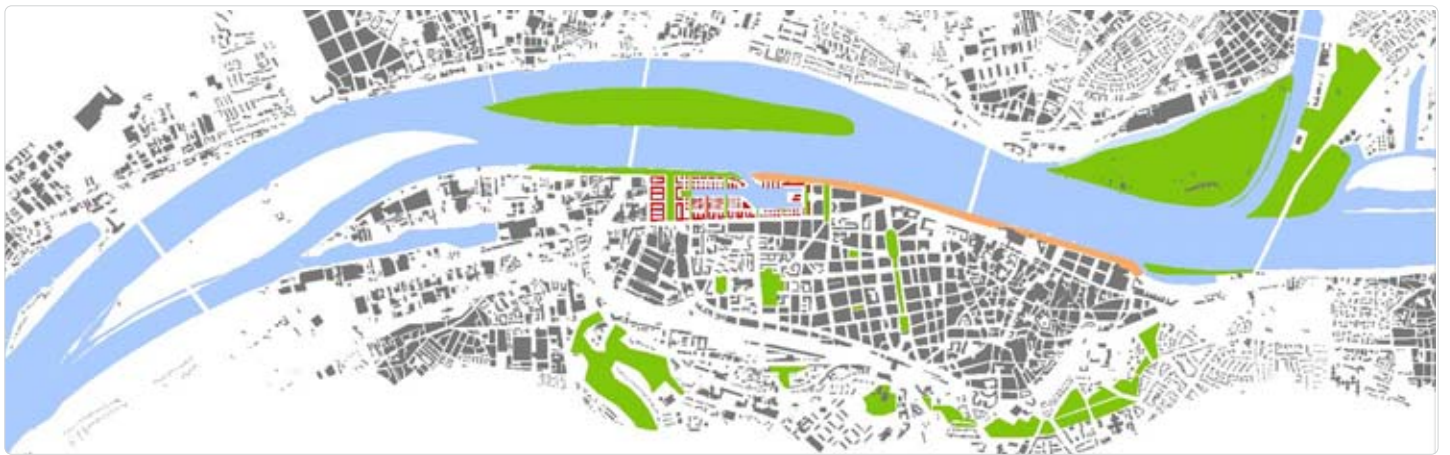
November 2005



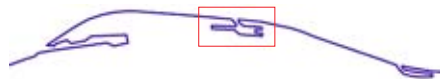
Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung,
Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz

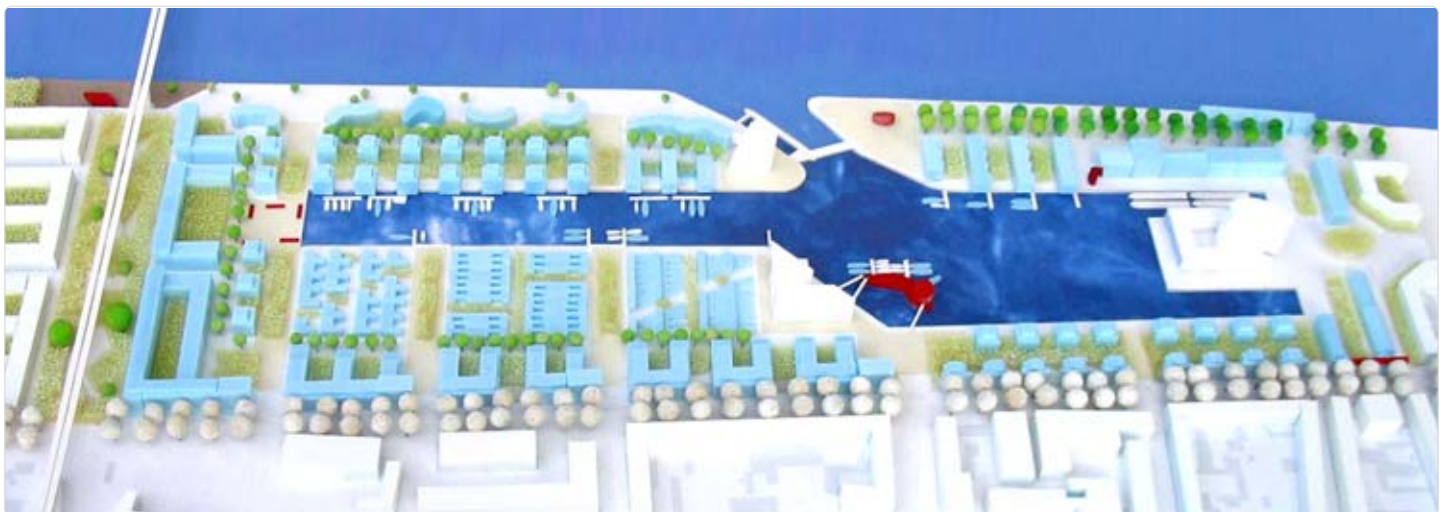


Gutachterverfahren / Zoll- und Binnenhafen / Mainz



Stand: 1. workshop - 02.02.2005

Bearbeitung: Planquadrat - Elfers Geskes Krämer
Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten



Stadtwerke Mainz AG

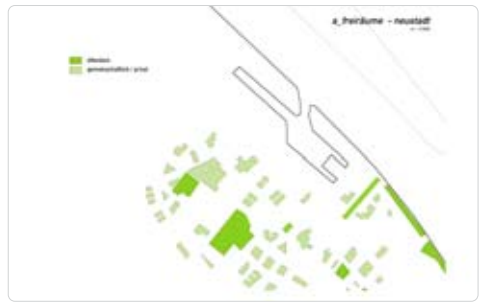
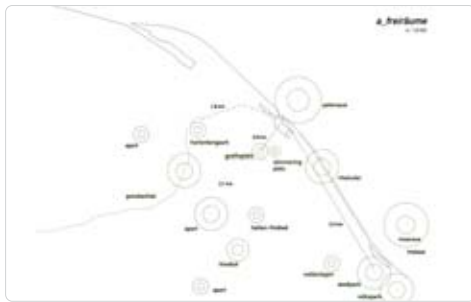
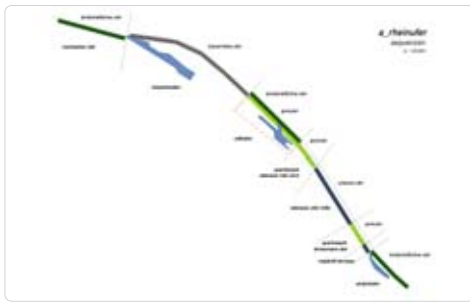
November 2005



Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung,
Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz

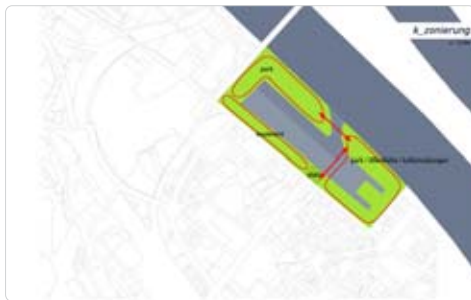
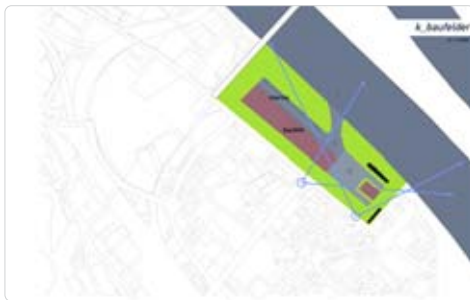
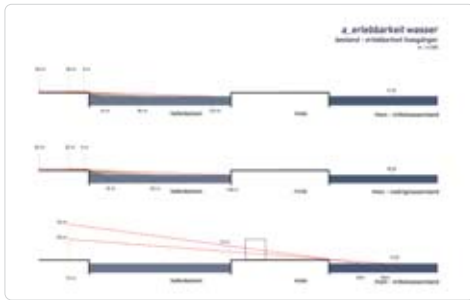
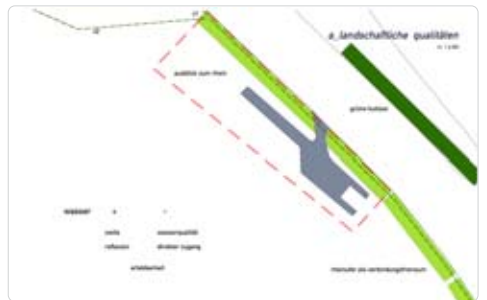


Gutachterverfahren / Zoll- und Binnenhafen / Mainz



Stand: 1. workshop - 02.02.2005

Bearbeitung: realgrün Landschaftsarchitekten - Prof. Klaus D. Neumann
Allmann Sattler Wappner Architekten



Stadtwerke Mainz AG

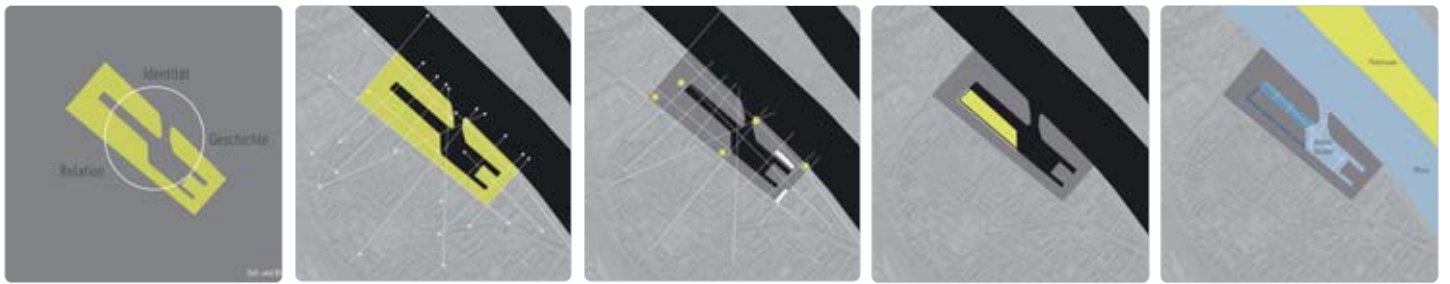
November 2005



Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung,
Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz

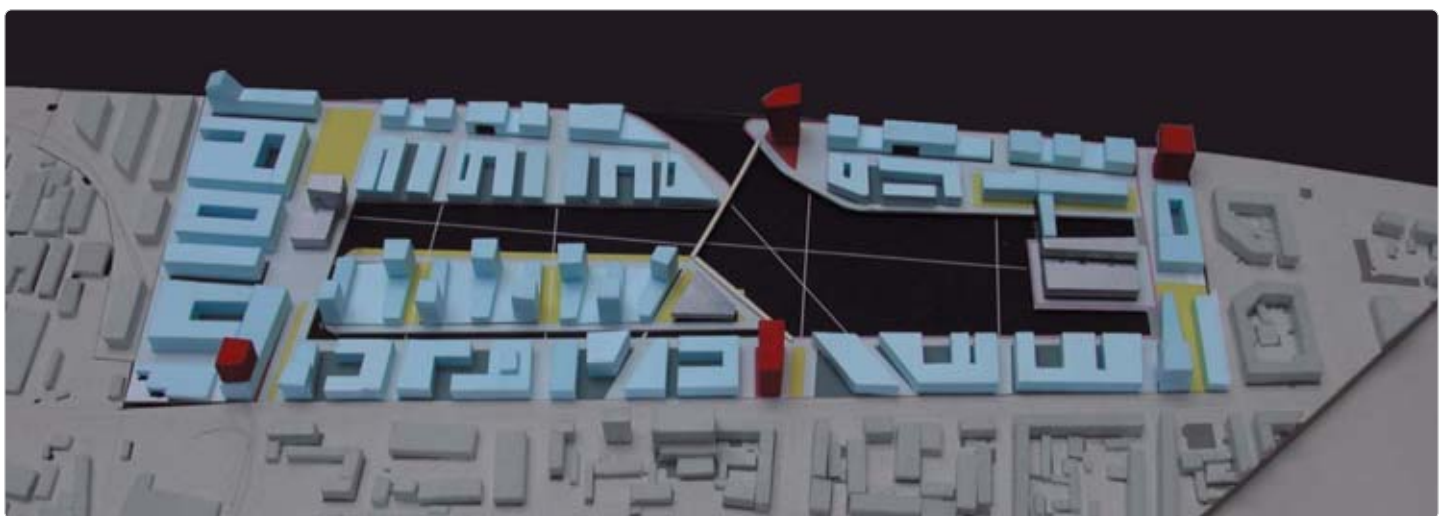
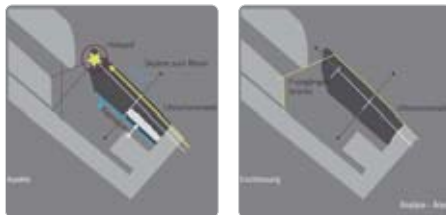


Gutachterverfahren / Zoll- und Binnenhafen / Mainz



Stand: 1. workshop - 02.02.2005

Bearbeitung: KCAP / ASTOC - Prof. Markus Neppi



Stadtwerke Mainz AG

November 2005



Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung,
Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz

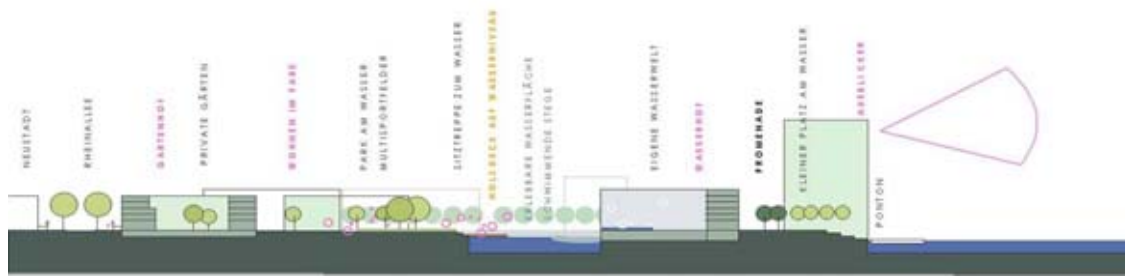


Gutachterverfahren / **Zoll- und Binnenhafen** / Mainz



Stand: 2. workshop - 02.03.2005

Bearbeitung: Lorenzen Aps - Prof. Carsten Lorenzen
Becht Landschaftsarchitektur



Stadt Mainz
Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung,
Verkehr und Sport
Stadtplanungsamt Mainz

Stadtwerke Mainz AG

November 2005

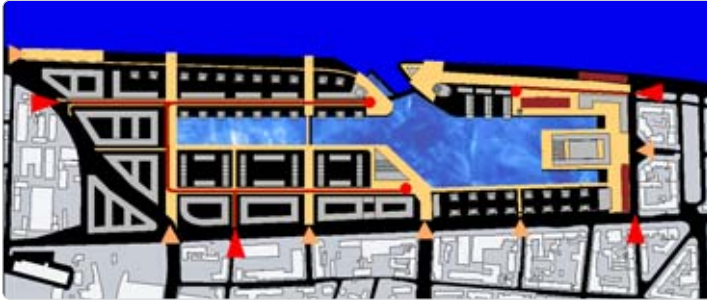


Gutachterverfahren / Zoll- und Binnenhafen / Mainz



Stand: 2. workshop - 02.03.2005

Bearbeitung: Planquadrat - Elfers Geskes Krämer
Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten



Stadtwerke Mainz AG

November 2005



Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung,
Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz

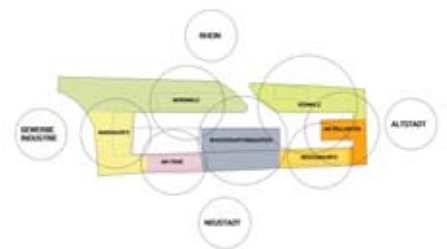
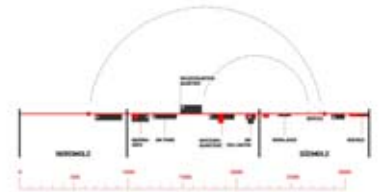
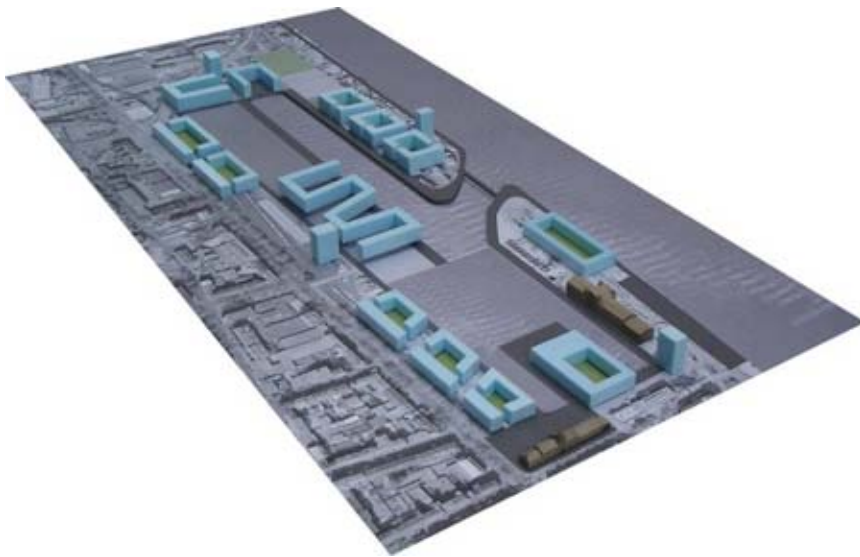


Gutachterverfahren / Zoll- und Binnenhafen / Mainz



Stand: 2. workshop - 02.03.2005

Bearbeitung: realgrün Landschaftsarchitekten - Prof. Klaus D. Neumann
Allmann Sattler Wappner Architekten



Stadtwerke Mainz AG

November 2005



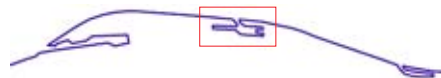
Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung,
Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz

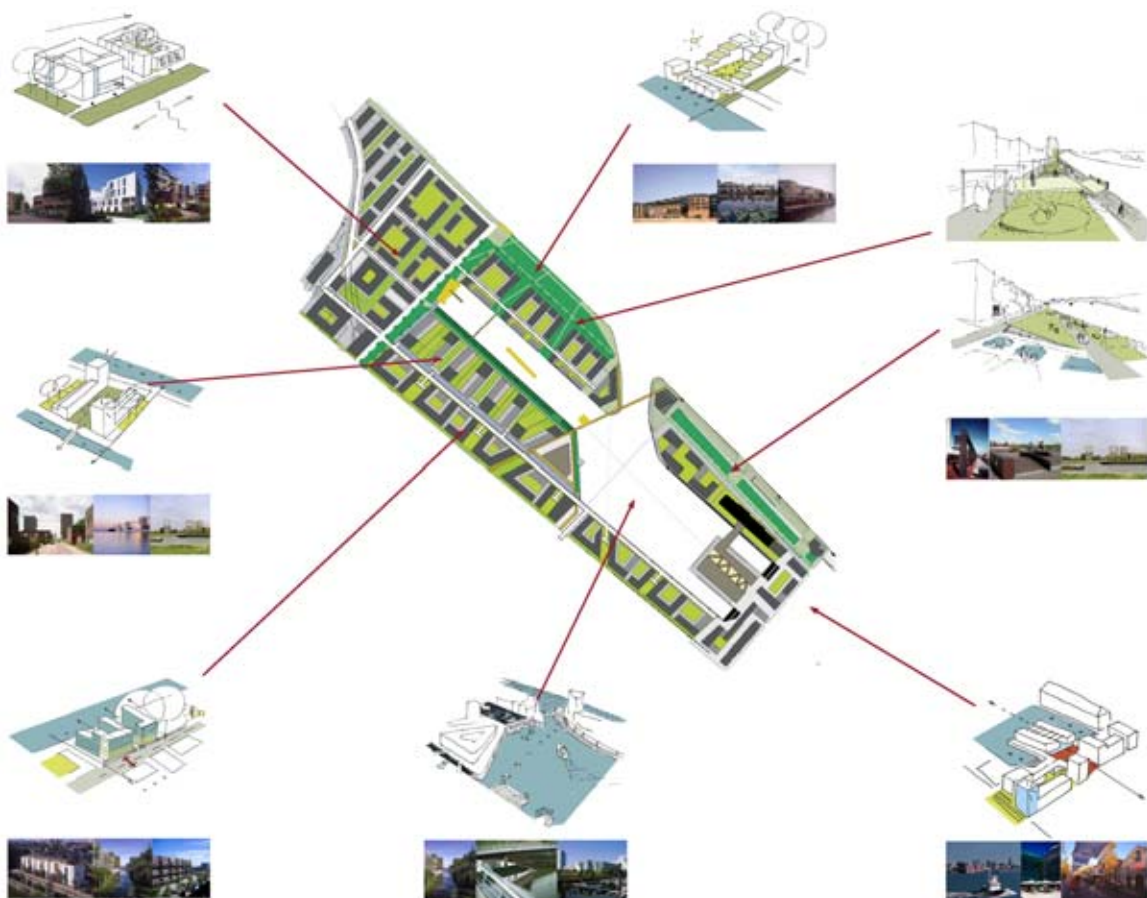


Gutachterverfahren / Zoll- und Binnenhafen / Mainz



Stand: 2. workshop - 02.03.2005

Bearbeitung: KCAP / ASTOC - Prof. Markus Neppi



Stadtwerke Mainz AG

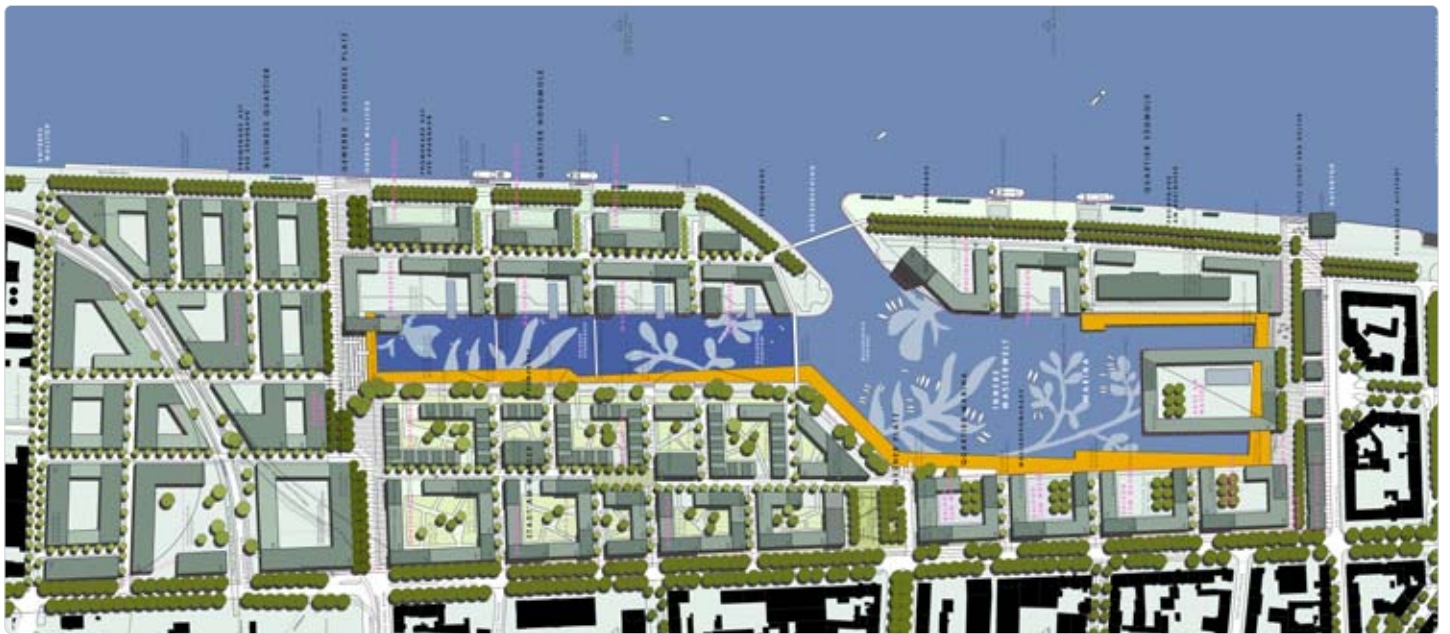
November 2005



Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung,
Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz

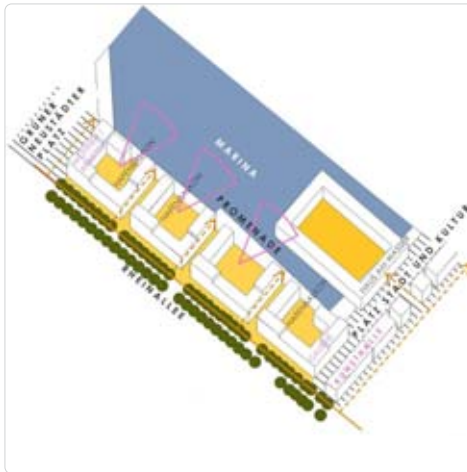


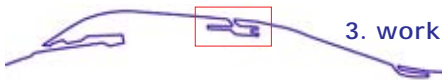
Gutachterverfahren / Zoll- und Binnenhafen / Mainz



Stand: 3. workshop - 15.04.2005

Bearbeitung: Lorenzen Aps - Prof. Carsten Lorenzen
Becht Landschaftsarchitektur





3. workshop - 15.04.2005 >> Lorenzen Aps - Prof. Carsten Lorenzen
Becht Landschaftsarchitektur



Stadtwerke Mainz AG

November 2005



Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung,
Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz



Gutachterverfahren / Zoll- und Binnenhafen / Mainz



Stand: 3. workshop - 15.04.2005

Bearbeitung: Planquadrat - Elfers Geskes Krämer
Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten





3. workshop - 15.04.2005 >> Planquadrat - Elfers Geskes Krämer
Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten



Stadtwerke Mainz AG

November 2005



Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung,
Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz

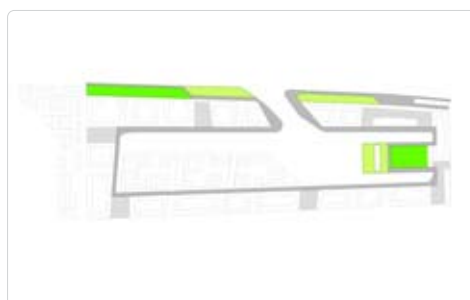
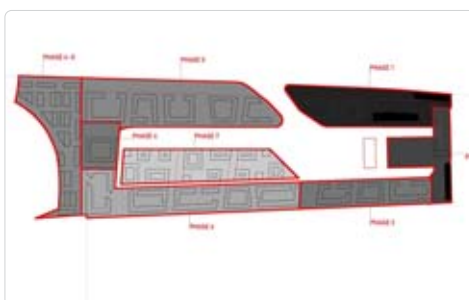
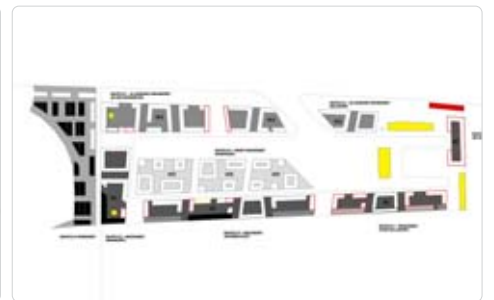
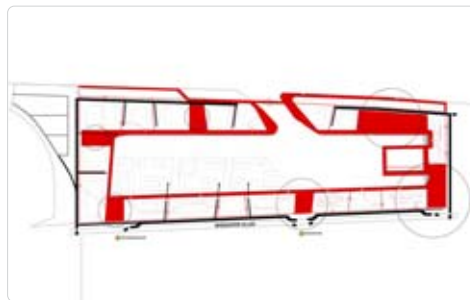
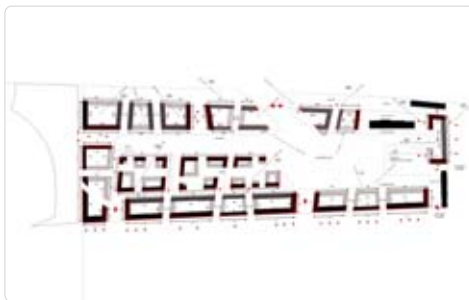
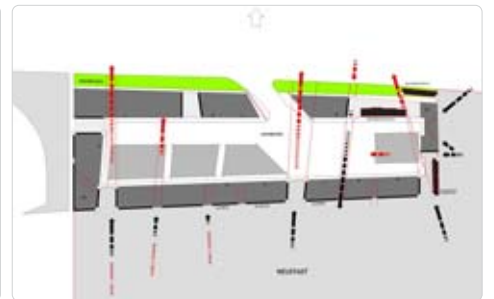
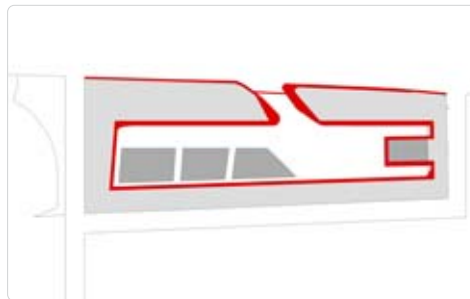
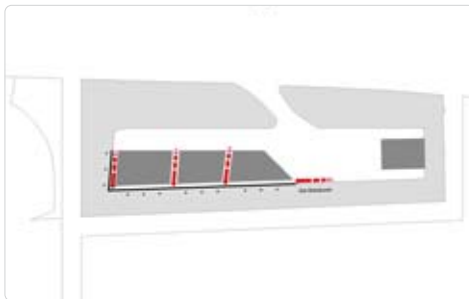


Gutachterverfahren / Zoll- und Binnenhafen / Mainz



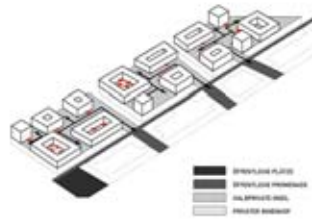
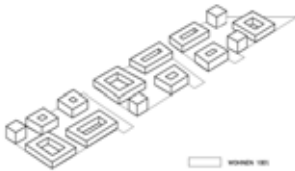
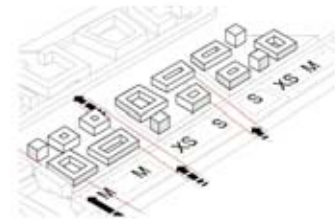
Stand: 3. workshop - 15.04.2005

Bearbeitung: realgrün Landschaftsarchitekten - Prof. Klaus D. Neumann
Allmann Sattler Wappner Architekten



G MARINAINSELN

BAUFELD: 10000 QUADRATMETER
 BAUGRADE: 7
 NETZFLÄCHE: 37 000 QM
 BRUTTODARSTELLFLÄCHE: 80 000 QM
 BEWÖHNUNG: 8-12
 TRAFIKFLÄCHE: 1-12 (FUßGÄNGER 1000)
 BEFÄHRIGTE FLÄCHE: 1000 QM
 ZWISCHENFLÄCHE: 1000 QM
 05. 04. 2005



3. workshop - 15.04.2005

>> realgrün Landschaftsarchitekten - Prof. Klaus D. Neumann
 Allmann Sattler Wappner Architekten



WOHNTEIL



Stadtwerke Mainz AG

November 2005



Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung,
 Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz

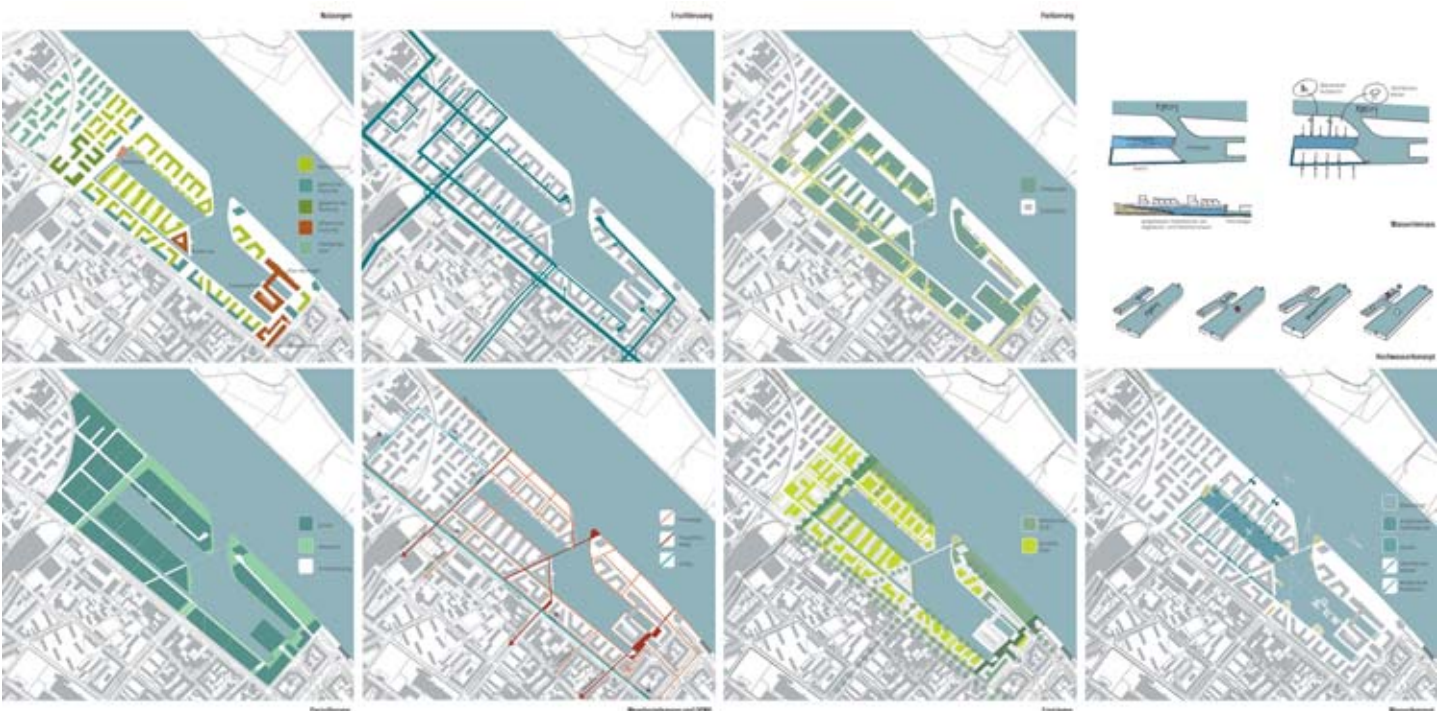


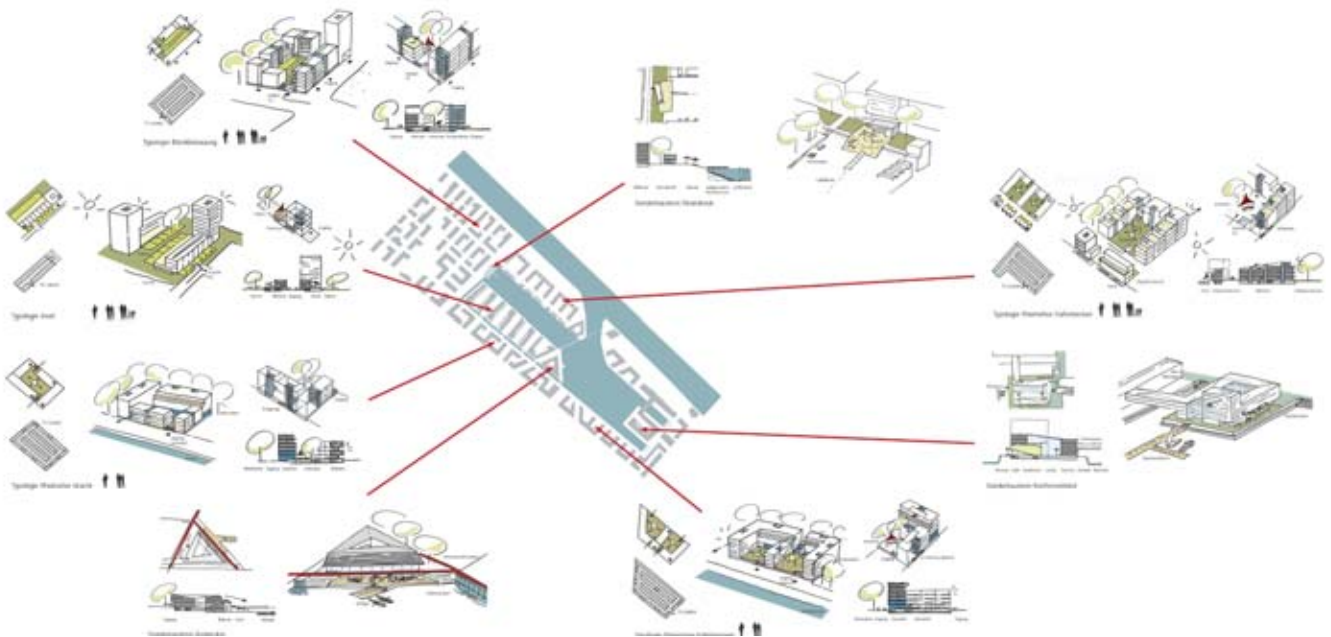
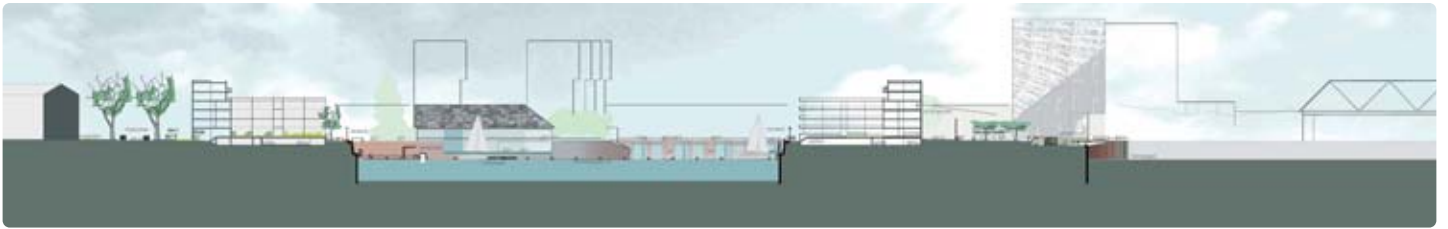
Gutachterverfahren / Zoll- und Binnenhafen / Mainz



Stand: 3. workshop - 15.04.2005

Bearbeitung: KCAP / ASTOC - Prof. Markus Neppi





3. workshop - 15.04.2005 >> KCAP / ASTOC - Prof. Markus Neppi



Stadtwerke Mainz AG

November 2005



Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung,
Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz



Gemeinsame Festlegungen aus dem 4. Workshop am 07.06.2005

Im Verlaufe des 4. Workshops wurden folgende Sachverhalte zwischen den Beteiligten einvernehmlich festgelegt und dienen als Basis der weiteren Bearbeitung.

Das Stadtplanungsamt hat diese Punkte in einem „Konsensplan“ grafisch aufbereitet:

- Die historische Kontur des Hafens wird aufgegriffen und in Form von Grachten nachvollzogen (Alleinstellungsmerkmal!)
- Die Wasserhöhe in den Grachten verbleibt auf dem Niveau des Rheines; eine geringfügige Anhebung (1 bis 2 m) wird grundsätzlich für möglich gehalten.
- Der Standort für die Marina befindet sich vor dem Westufer der Nordmole - also im schmalen Bereich des Hafenbeckens. Durch diese Maßnahme soll die Weite der Wasserfläche im Kernbereich des Hafenbeckens besser erlebbar bleiben. Andienung der Marina über Knoten Gaßnerallee.
- Bebauung Nordmole, Thema Punkthäuser: Westseite nicht privatisieren, Fahrerschließung Nordmole auf der Rheinseite oder mittig.
- Rundum öffentlicher Zugang zum Hafenbecken - Fußweg (Loop), der in Teilbereichen auch von Gebäuden überkragt werden kann.
- Fußgängerbrücken: Brücke zwischen Nord- und Südmole – im Zuge des Loop zwingend erforderlich; andere Brücken optional.
- Erschließung entlang Rheinallee (parallele Verkehrsfläche, z.B. als Mischverkehrsfläche, min. 6,50 m breit), Zaun erhalten – aber geringfügige Verschiebung möglich.
- Das Plangebiet ist zwingend an die drei vorgegebenen Verkehrsknotenpunkte Am Zollhafen, Nahestraße und Gaßnerallee anzubinden; keine versetzten Kreuzungen.
- Überbauung technischer Infrastruktur im Bereich Gaßnerallee grundsätzlich möglich. Revisionsraum muss vorbehalten werden („Loch im Haus“).
- Im Bereich der Kulturspange erhöhte Anforderungen an die Qualität des öffentlichen Raumes. Dadurch Kunsthalle inszenieren statt integrieren; Bezug zum Wasser herstellen.
- Bestehendes Rhenus-Gebäude einbinden; Wohnnutzung möglich.
- Südmolenspitze: Merkzeichen / Landmarke möglich – aber innerhalb der Baustruktur, kein Vorspringen in den Promenaden-/ Uferbereich.
- Landzunge als Bereich mit erhöhter städtebaulicher Bedeutung und Wertigkeit: Reservefläche für Baumaßnahmen aus dem öffentlichen Bereich; hier keine Wohnnutzung.
- Rheinseite Nordmole: Grünbereich / Uferwiese bis Kaiserbrücke weiterführen, auch um Freiflächenaktivitäten, die in Nachbarschaft von Wohnnutzung Probleme aufwerfen (z.B. Grillfeste) unterbringen zu können.

Anmerkung 1:

Die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung innerhalb des Mischgebietes entlang der Rheinallee übernehmen interne Erschließungsfunktionen (Zuwegungen zu den Inseln, Angriffswege für Rettungsfahrzeuge, Trassen für Müllfahrzeuge, öffnl. Parkplätze). Sie nehmen die Richtung vorhandener Straßenzüge der Neustadt auf und halten somit auch Blickbeziehungen Richtung Hafen offen. Für Rettungs- und Entsorgungsfahrzeuge ausnahmsweise Mitbenutzung des „Loop“ möglich, dann entfällt die Notwendigkeit von flächenintensiven Wendehämmern.

Anmerkung 2:

Die im beiliegenden Konsensplan eingetragenen Verkehrsachsen zeigen die Breite der Fahrerschließung. Die Führung von Fuß- und Radwegen muss - soweit diese aus Sicht der Verfasser entlang von Fahrstraßen verlaufen soll – noch berücksichtigt werden.

Bearbeitung von Baufeldern: Verteilung auf die Büros:

- Baufeld 1 - Kulturspange: ASW, ASTOC, Lorenzen, Planquadrat
- Baufeld 2 - Hafeneinfahrt: Lorenzen
- Baufeld 3 - Nordmole: ASW, Planquadrat
- Baufeld 4 - Hafenbecken Nord: ASTOC

Stadtwerke Mainz AG

November 2005



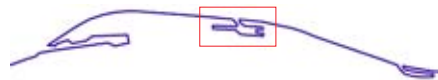
Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung, Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz



Gutachterverfahren / Zoll- und Binnenhafen / Mainz



Stand: 5. workshop - 04.07.2005

Bearbeitung: Lorenzen Aps - Prof. Carsten Lorenzen
Becht Landschaftsarchitektur



Stadtwerke Mainz AG

November 2005



Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung,
Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz



Gutachterverfahren / Zoll- und Binnenhafen / Mainz



Stand: 5. workshop - 04.07.2005

Bearbeitung: Planquadrat - Elfers Geskes Krämer
Bierbaum.Aichele.Landschaftsarchitekten



Stadtwerke Mainz AG

November 2005



Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung,
Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz

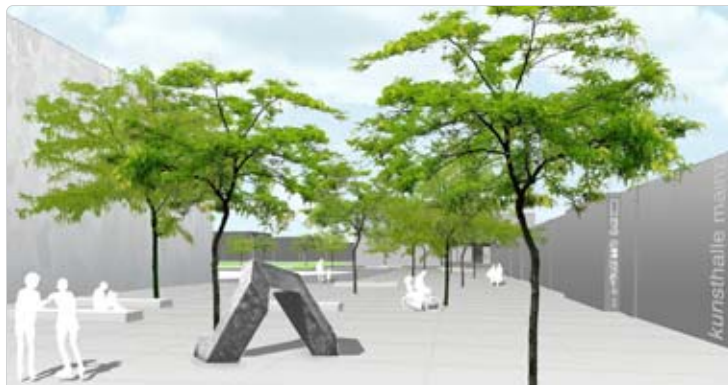


Gutachterverfahren / Zoll- und Binnenhafen / Mainz



Stand: 5. workshop - 04.07.2005

Bearbeitung: realgrün Landschaftsarchitekten - Prof. Klaus D. Neumann
Allmann Sattler Wappner Architekten



Stadtwerke Mainz AG

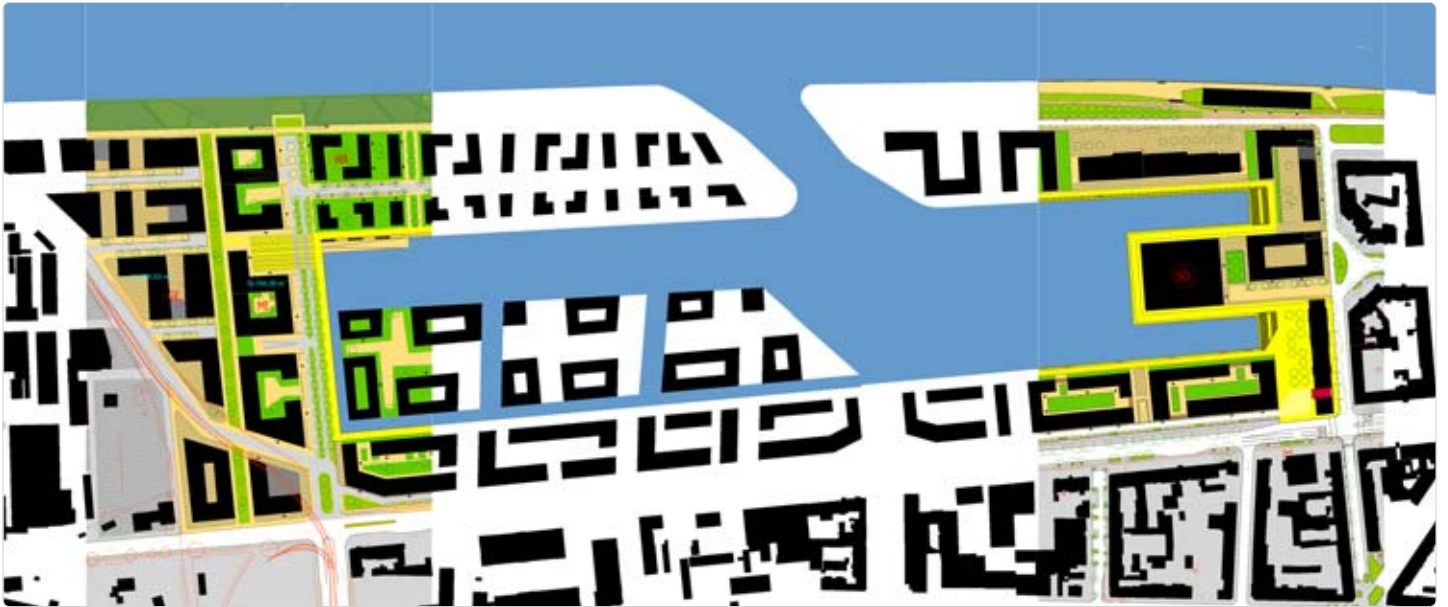
November 2005



Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung,
Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz

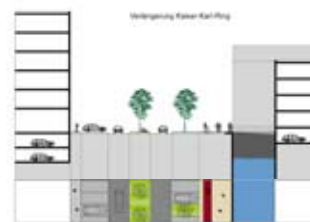
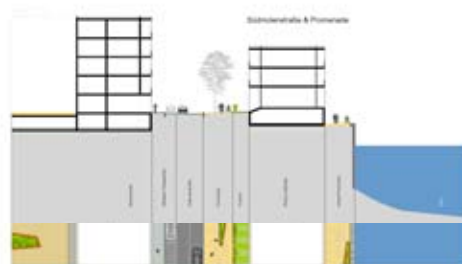


Gutachterverfahren / Zoll- und Binnenhafen / Mainz



Stand: 5. workshop - 04.07.2005

Bearbeitung: KCAP / ASTOC - Prof. Markus Neppi



Stadtwerke Mainz AG

November 2005



Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung,
Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz



Gutachterverfahren / Zoll- und Binnenhafen / Mainz



RAHMENPLAN `Neues Sadtquartier Zoll- und Binnenhafen`

Ergebnisse des Abschluss-Workshops vom 04.07.2005

Die Büros stellen die planerischen Vertiefungen für die im vorangegangenen Workshop am 07.06.2005 definierten und zugeordneten Teilbereiche vor. In der nachfolgenden Diskussion zwischen Stadtwerke, Vertretern der Fraktionen und den Fachämtern wurden bzgl. der vorgestellten Einzelösungen folgende Empfehlungen für den weiteren Entscheidungsprozess formuliert:

1. Verkehr

- Zwischen Nahestraße und Kunsthalle soll eine unmittelbar parallel zur Rheinallee verlaufende Erschließungsstraße in Zweirichtungsverkehr angelegt werden. Zu- und Ausfahrt über den Knoten Nahestraße.
- Zwischen Nahestraße und Kaiser-Karl-Ring wird rückwärtige Erschließungsstraße in Zweirichtungsverkehr entlang der historischen Hafenkontur und der zukünftigen Gracht geführt. Anschluss auch an Knoten Kaiser-Karl-Ring.
- Der „Loop“ (Hafenrundweg) soll in diesem Bereich zwischen der o. a. Erschließungsstraße und der Gracht verlaufen. Diese Maßnahme unterstreicht die Privatheit und somit die besondere Stellung der neuen Inseln im Hafenquartier und schafft mit Sicht auf die Vermarktung ein ganz wesentliches Alleinstellungsmerkmal. Der Loop beschreibt hier die historische Kante des Hafenbeckens. Generell verbindet der Loop auf seinem Verlauf die öffentlichen Plätze besonderer Bedeutung im Quartier und trägt ganz wesentlich zum Erleben des Hafens bei. Entlang der Südwestseite der Nordmole kann der Loop durch die Uferbebauung auch überkragt werden (vgl. Lösung Hafencity Hamburg, Sandtorkai).
- Die Option eine **Brückenverbindung** über das nördliche Hafenbecken im Sinne einer kurzen Wegeverbindung aus der Neustadt über die Nahestraße weiter zum Rheinufer (vgl. Lorenzen) soll beibehalten werden und zu einem späteren Zeitpunkt ggf. eingehender geprüft werden.
- Die geradlinige **Fortführung des Kaiser-Karl-Ringes** ist eine städtebaulich sinnvolle Lösung. Die Koordinierung der Verkehre in Verlängerung des Kaiser-Karl-Ringes überzeugt. Die genaue Festlegung der Hafenkantur in diesem Bereich wird in einer Konkretisierungsphase definiert.
- Nordmole:** Keine Erschließungsstraße am neuen Hochufer. Die Erschließung der Nordmole soll mittig über nur einen Anschluss erfolgen. Die weitere Erschließung soll sich später mit der Verfeinerung der Bautypologie ergeben (z.B. Verastelung in seitlich abzweigende Stichstraßen).

Durch diese Maßnahmen soll auch der durch die umfangreichen Naherholungsnutzungen am Rheinufer (Rheinuferriesen) zwangsläufig ausgeloste Park- und Suchverkehr im Wohnquartier Nordmole unterbunden werden. Parkmöglichkeiten für die Naherholungsnutzungen sollen im Übergangsbereich zum GI vorgehalten werden.

- Südmole:** Auch hier soll nur ein Anschlusspunkt vorgegeben werden. Aus Sicht der Stadtwerke ist die Anlage einer Uferliegarage südlich Rheusgebäude durchaus realistisch. Darüber hinaus Unterbringung notwendiger Stellplätze für die öffentlichen und kulturellen Nutzungen in TG und/oder Parkhaus möglich. Öffentliche Besucherstellplätze im Straßenraum sind ein weiteres Thema.

2. Städtebau

Das Areal des Zoll- und Binnenhafens gliedert sich in charakteristische Bereiche bzw. Situationen, die entsprechende städtebauliche Lösungen erfordern. Die Anordnung und Qualität des Loops und die Einzigartigkeit des Hafenbeckens geben dem neuen Quartier Zusammenhalt und Identität. Ausgehend von funktionalen äußeren Randbedingungen und vermarktungstechnischen Ansprüchen / Notwendigkeiten sollen sich im neuen Quartier Zoll- und Binnenhafen unterschiedliche städtebauliche Strukturen abbilden:

- Zur **Rheinallee** hin, einmal als Schutz gegen den Lärmeintrag von außen und weiter als Pendant zur gegenüber liegenden bestehenden Neustadtbebauung sollen relativ große geschlossenen Baufelder entstehen. Denkbar sind multifunktionale max. VI-geschossige Hofbauungen, die je nach konkreter Nutzung zum Hafen hin geschlossen (z.B. Handwerkerhof) oder im Falle einer Wohnnutzung auch geöffnet/ aufgelöst werden können (vgl. Lorenzen). Wichtig ist die klare geschlossene Kante zur Rheinallee. Hier auch punktuelle Parkhauslösungen oder Stellplatznutzungen im EG denkbar.
- Der Sonderstellung der **Inseln** entsprechend soll hier eine spezielle Typologie Platz greifen: geprägt durch große Vielfalt; mehr offen und freistehend – auch Punkthäuser möglich – aber gezielte Markierung der Wasserkanten erforderlich, auch zur räumlichen Definition des Grachtenverlaufes. Thema: Spielregeln formulieren.
- Nordmole:** Die Typologie Nordmole ist ausgerichtet auf ein hohes Maß an Wohn- und Marktqualität. Da sie eher langfristig zur Realisierung ansteht, soll der spätere B-Plan hier nicht konkrete Bauformen (nicht nur Punkthäuser) festschreiben, sondern offen für vielfältige Typen sein. Seitens der Stadtwerke besteht Bereitschaft, hier zum gegebenen Zeitpunkt über nachgeschaltete Qualifizierungsverfahren die Baustrukturen zu verfeinern. Die Feinsteuerung kann dann unterhalb der Ebene des Bebauungsplanes vertraglich erfolgen.

- Südmole:** Die besonderen Anforderungen an das Zusammenspiel historischer Bauten mit Hafenkantur und Landzunge erfordern eine Konkretisierung dann, wenn besondere oder konkrete Bauaufgaben anstehen. Eine Vorgabe konkreter Baufelder- und -formen ist deshalb zum jetzigen Zeitpunkt kaum leistbar. Als städtebauliches Ordnungsgerüst soll vorgegeben werden: Sichtbeziehung vom Vorplatz Kunsthalle zum Rhein über Platzfolgen, die den Kontakt zum Hafenbecken sicherstellen/ herausarbeiten und eine adäquate Verknüpfung mit den aus Richtung Feldbergplatz ankommenden Wegebeziehungen garantieren. Auch hier sollen weitere Verfeinerungen im Rahmen von Qualifizierungsverfahren bei konkret anstehenden Bauaufgaben erfolgen.
- Übergangsbereich zur GE-/GI-Nutzung im Norden:** Die Anordnung eines Platzes als Gegenüber zur Slip-Anlage der Marina kombiniert mit dem Loop und einer sich zum Hafenbecken hin teilweise öffnenden Blockbebauung ist ein städtebaulich ansprechender Abschluss des Quartiers. Die rückwärtige von Norden in das Gebiet hineinführende Verkehrserschließung erlaubt auch die Ansiedlung flächenintensiver Nutzungen (z.B. Einkaufsmarkt), ohne dass dabei die negativen Folgeerscheinungen, wie z.B. großflächigen Parkplätze, das neue Quartier nachteilig beeinflussen können.

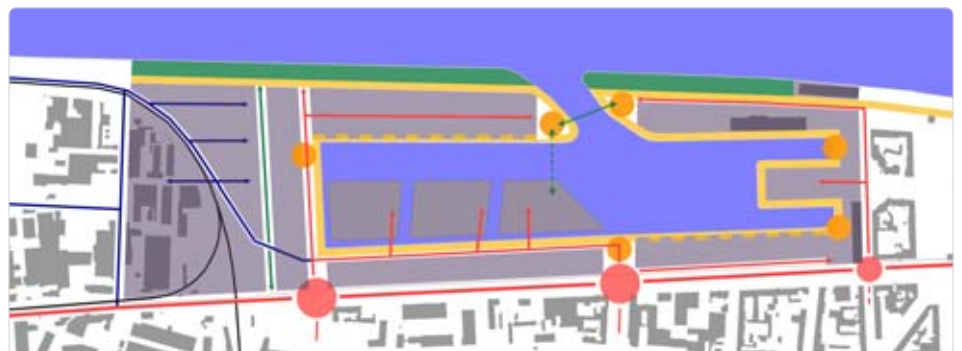
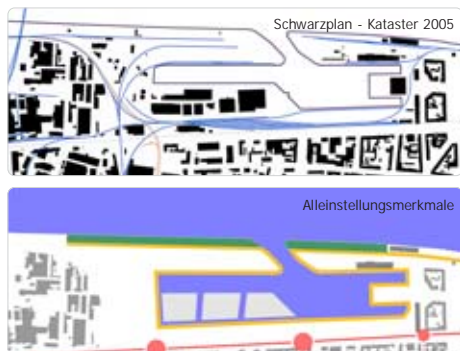
3. Rahmenplan allgemein - Anmerkungen

Es besteht Einigkeit darüber, dass der anstehende Rahmenplan in seinen Aussagen durchaus abstrakter sein kann als die vorliegenden Entwürfe der Büros, die schon als beispielhafte Vertiefungen in Teilbereichen zu verstehen sind. Es besteht weiter Einigkeit darüber, dass der Rahmenplan kein statisches Gebilde sein kann und darf, sondern den Anforderungen der Zeit entsprechend, veränderbar sein muss und fortzuschreiben ist. Gleichwohl ist durch das zu Ende geführte Gutachterverfahren ein stabiles und der besonderen Bedeutung des Ortes angemessenes Grundgerüst erarbeitet worden, das Veränderungen in Teilbereichen bzw. Veränderungen in der Bautypologie durchaus gewachsen ist.

4. Weiteres Verfahren

Auf der Basis der bisher vorliegenden Ergebnisse wurde das Stadtplanungsamt von den Mitgliedern des Entscheidungsgremiums am 20.07.2005 beauftragt, den eigentlichen Rahmenplan auszuarbeiten und dem Bauausschuss in seiner Sitzung am 22.09.2005 zu präsentieren. Die Zustimmung vorausgesetzt, wird auf dieser Basis dann der Bebauungsplan „N 84“ erstellt.

Stadtplanungsamt Mainz - Stadtwerke Mainz



RAHMENPLAN `NEUES STADTQUARTIER ZOLL- UND BINNENHAFEN` >> Piktogramm

Stadtwerke Mainz AG
Stadt Mainz

- Prof. Lorenzen, Kopenhagen
- Planquadrat, Darmstadt mit Bierbaum, Aichele, Landschaftsarchitekten, Mainz
- Allmann Sattler Wappner Architekten, München mit Prof. Klaus D. Neumann, realgrün Landschaftsarchitekten, München
- KCAP / ASTOC, Prof. Markus Neppi, Köln

Prof. Carl Fingerhuth, Zürich

Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung, Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz

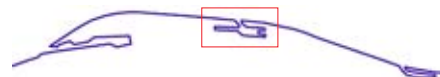
Stadtwerke Mainz AG

November 2005



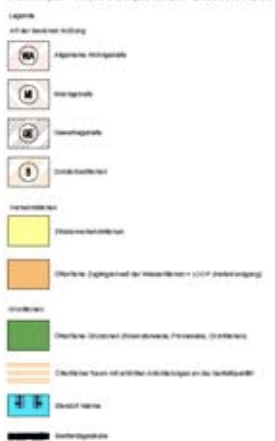


Gutachterverfahren / Zoll- und Binnenhafen / Mainz



RAHMENPLAN 'Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen'

Rahmenplan 'Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen'



Stadtbaulicher Entwurf entwickelt durch das Stadtplanungsamt Mainz, basierend auf den Ergebnissen des Gutachterverfahrens „Zoll- und Binnenhafen Mainz - 2005“

Auftraggeber:
Stadtwerke Mainz AG
in Zusammenarbeit mit der Stadt Mainz

Büros:
Prof. Carsten Lorenzen, Kopenhagen
Planquadrat, Darmstadt
mit Bierbaum Aichele, Landschaftsarchitekten, Mainz
Allmann Sattler Wappner Architekten, München
mit Prof. Klaus D. Neumann - realgrün Landschaftsarchitekten, München
KCAP / ASTOC, Prof. Markus Neppi, Köln

Moderation:
Prof. Carl Fingerhuth, Zürich

Leitlinien zum Rahmenplan „Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen Mainz“

Bei der Umwandlung des Hafens in ein attraktives Stadtquartier sind die folgenden, konsentierten Aspekte in Form von Eckpunkten und Leitlinien in dem vom Stadtplanungsamt erarbeiteten Rahmenplan zugrunde gelegt:

Verkehrerschließung

- Die äußere Erschließung des Gebietes erfolgt über die bestehenden Anbindungspunkte „Am Zollhafen“, „Nahestraße“ und „Kaiser-Karl-Ring / Gassnerallee“.
- Der „Kaiser Karl-Ring“ wird geradlinig in das Gebiet weitergeführt.
- Die innere Erschließung des Quartiers zwischen der Straße „Am Zollhafen“ und „Nahestraße“ erfolgt über eine parallel zur Rheinallee geführte Erschließungssachse.
- Die innere Erschließung des Quartiers zwischen dem „Kaiser-Karl-Ring“ und der „Nahestraße“ erfolgt durch eine rückwärtige, parallel zum „Loop“ (= Hafenrundweg) geführte Erschließungssachse.
- Die Erschließung der Nordmole erfolgt mittig über einen Anschluss an den verlängerten „Kaiser-Karl-Ring“.
- Die bisherige Trasse für eine zusätzliche Rheinbrücke wird aufgegeben. Bei Bedarf wird zu gegebener Zeit ein Ersatzstandort untersucht werden müssen.
- Das zukünftige Güterverkehrszentrum wird nicht über die Gassnerallee erschlossen.

Öffentlicher Raum, Freiflächen, Grün

- Die ursprüngliche Hafenkantone wird als Alleinstellungsmerkmal wieder hergestellt.
- Der um das Hafenbecken geführte Loop beschreibt die historische Kante des Hafens, dient der Öffentlichkeit als großzügige Promenade und sichert die Erlebbarkeit der Wasseroberfläche.
- Der Loop verbindet in seinem Verlauf charakteristische Plätze an markanten Punkten und an den Eingängen zum Quartier.
- Im Bereich der „Kulturspanne“ wird als städtebauliches Ordnungsgerüst eine Platzfolge mit Öffnungen/ Blickbeziehungen zum Hafenbecken vorgegeben.
- Nord- und Südmole verbindet eine neue Brücke.
- Die Option einer weiteren Fußwegeverbindung über das nördliche Hafenbecken bleibt erhalten.
- Plätze und Räume nehmen wichtige Bezugsachsen zur Neustadt auf - Raumkanten sichern die Integration des Quartiers in das Stadtgefüge.
- Unter Einbeziehung der Platzsituation im Bereich der Kaponnieri wird das Rheinufer als „steinernes Ufer“ bis zur Molenspitze der Südmole fortgeführt.

- Im Anschluss wird auf der Nordmole eine landschaftsbezogene Ufergestaltung in terrasserter Form ausgeführt.
- Großzügige Grünachsen markieren im Norden die Übergangsbereiche (Nutzungsabstufung) zum Industriegebiet.

Baufelder, Nutzung

- Mit der Ausbildung von Grachten werden 3 „Hafeninseln“ geschaffen, die zusammen mit dem Loop die Einzigartigkeit des neuen Quartiers hervorheben.
- Entsprechend der Sonderstellung der neuen „Hafeninseln“ soll hier eine spezielle Gebäudetypologie für Wohnnutzung Platz greifen.
- Eine Übertragung des Loops mit Gebäudeteilen ist in einzelnen Quartieren möglich.
- Die dargestellten Geschöfzahlen umschreiben die Zahl der nutzbaren Vollgeschosse. Zusätzlich möglich sind zurückgesetzte Staffelgeschosse (Penthouse) sowie Stellplätze im Sockelgeschoß (Hochwasser angepasstes Bauen).
- Zur Rheinallee werden größere geschlossene, gemischt genutzte Baufelder angeordnet.
- Im Bereich der „Kulturspanne“, mit punktueller Standortvorgabe für die Kunsthalle, ist eine Mischnutzung möglich (z.B. tertiäre und nicht störende gewerbliche Nutzungen in den unteren, Wohnnutzung in den oberen Geschossen).
- Historische und erhaltenswerte Bausubstanz wird in den Rahmenplan maßstabsbildend integriert.
- Der Standort für eine Marina mit Slipanlage befindet sich am Westufer der Nordmole.
- Am nordwestlichen Hafenbecken ist als Übergangsbereich zum vorhandenen Gewerbegebiet ein Mischgebiet vorgesehen.
- Das nordwestlich angrenzende, bestehende Gewerbegebiet wird in seiner Nutzungsart gesichert; die Vorgaben des Zentrenkonzeptes sind zu beachten.

Umsetzung

- Das Hafensareal wird in folgende charakteristische Bereiche gegliedert: Kulturspanne, Südmole, Nordmole, Hafeninseln, Rheinallee und Übergang zum Gewerbegebiet.
- Zur Sicherung der städtebaulichen und architektonischen Qualität empfiehlt die Stadt dem Eigentümer, Qualifizierungsverfahren (z. B. Wettbewerbe) in den einzelnen Quartieren durchzuführen.
- Unter der Maßgabe, dass die Eigentümerin im weiteren Planungsprozess Qualifizierungsverfahren unter Beteiligung der Stadt durchführt, kann das Baurecht offen und somit flexibel gehalten werden.

Stadtwerke Mainz AG

November 2005



Stadt Mainz

Dezernat für Planung, Bauen, Stadtsanierung,
Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz