

Erläuterungsbericht Rahmenplan Rheinufer

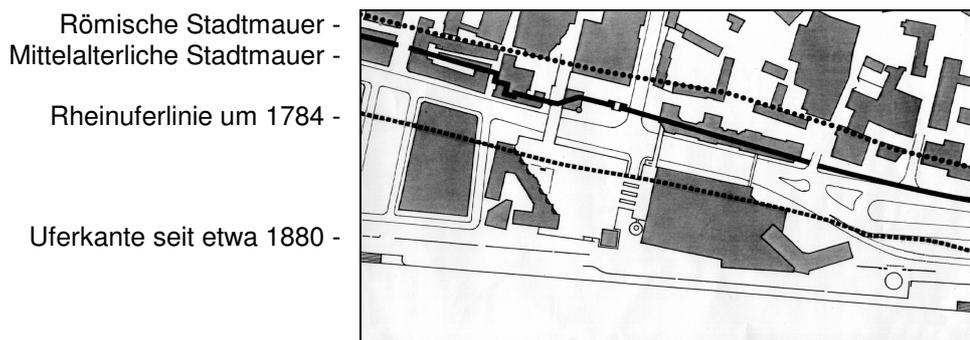
Ganzheitliches Gestaltungskonzept - Sachverhalt

Ein wesentliches baugeschichtliches Merkmal des Rheinufers ist seine ursprüngliche Funktion als Rheinkehlbefestigung einerseits und als Uferpromenade andererseits. Durch die Kreyßig'sche Planung hatte das Rheinufer im letzten Jahrhundert eine durchgehende Gestaltung hoher Qualität erhalten. Das Konzept zur zukünftigen Gestaltung des Rheinufers sollte erstmalig an das historische Erbe und dessen Qualität unter Beachtung der kennzeichnenden historischen Strukturen und Elemente anknüpfen und dennoch eine historisierende Haltung vermeiden.

Folgende Merkmale sollen bei der Entwicklung des Gestaltungskonzeptes beachtet werden:

Schichtung der Stadt:

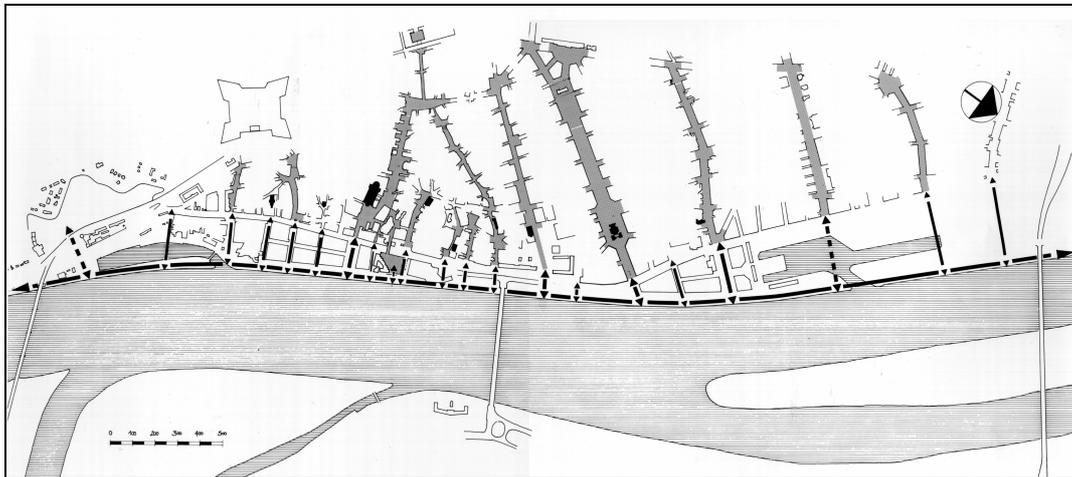
Die in den Jahrhunderten ausgebildete Schichtung der Stadt, parallel zum Rheinufer, soll sichtbar bleiben und weiter entwickelt werden. Bei Wahrung einer übergeordneten Gesamtkonzeption sollen die Unterschiede in den einzelnen Nutzungsabschnitten gesichert werden.



Städtebaulich sensible Bereiche, die überwiegend die Reparatur der Stadtkante betreffen, sind im Rahmenplan gekennzeichnet. Bei ihnen ist eine vertiefende Untersuchung notwendig.

Städtebauliche Achsen:

Die städtebaulichen Achsen der Stadt zum Rhein sollen stärker als bisher betont und Kreuzungspunkte von Altstadt und Neustadt mit dem Rheinufer gestalterisch hervorgehoben werden. Insgesamt soll eine bessere Anbindung zwischen der Stadt und dem Ufer erfolgen. Die barrierefreie Erreichbarkeit aller Bereiche des Rheinufers im Bestand und in zukünftigen Projekten muss gewährleistet sein.



Rhythmisierung:

Das Rheinufer soll übersichtlich und klar gestaltet und durch wiederkehrende Gestaltungselemente (z.B. Tore, Anlegerpontons) rhythmisiert werden. Die historischen Toranlagen sind im Rahmenplan mit Aussagen zur Substanz dargestellt. Weiterhin zeigt der Rahmenplan mögliche Standorte für Pontons, die unterschiedliche Nutzungen aufnehmen können. Die Darstellung reicht von einzelnen Anlegestellen ohne zusätzliche Aufbauten (beispielsweise im Lauterenviertel) bis hin zu langgestreckten Pontons in verdichteter Anordnung. Durch qualitativ hochwertige Aufbauten und Nutzungsvielfalt könnte eine zusätzliche attraktive Fläche im Bereich zwischen Rathaus und Brückenplatz entstehen.

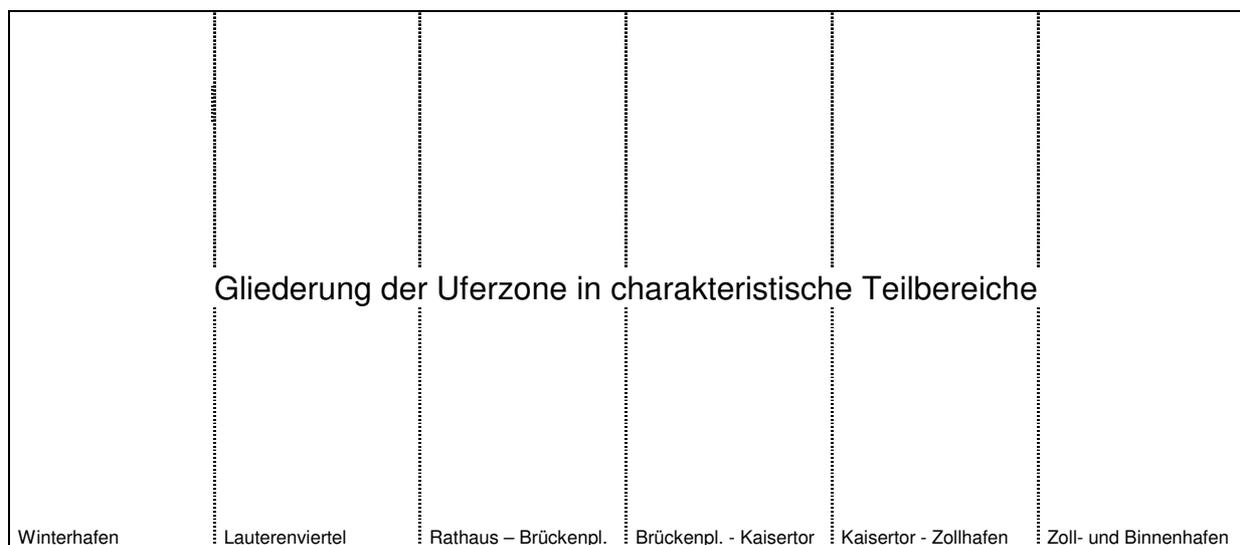
Die Qualität des Rheinufer muss künftig den Bedürfnissen aller Nutzer gerecht werden. Eine qualitative und quantitative Steigerung des gastronomischen Angebotes am Rheinufer ist sinnvoll. Die Uferbereiche mit Wohnnutzung vor dem Lauterenviertel und der Neustadt sollen davon jedoch freigehalten werden. Denkbare Standorte für Gastronomie sind im Rahmenplan gekennzeichnet.

Gliederung des Rahmenplans

Horizontale Gliederung:

Abwicklung der Stadtsilhouette
Lageplan des Untersuchungsgebietes
Charakteristische Schnitte durch die Uferzone
Bezeichnung der charakteristischen Teilbereiche
Oberflächengestaltung entsprechend der vorherrschenden Nutzung
Nutzung / Funktion des Abschnittes
Einzelmaßnahmen innerhalb der Teilbereiche

Vertikale Gliederung:



Aus dem Stadtgefüge heraus lässt sich der innerstädtische Bereich des Rheinufers in sechs Teilbereiche mit jeweils eigenem Charakter und unterschiedlichem Nutzungsschwerpunkt gliedern. Im Rahmenplan sind zu jedem Uferabschnitt die Richtlinien, die es bei zukünftigen Maßnahmen zu beachten gilt, konkrete Verbesserungsvorschläge sowie ein charakteristischer Regelquerschnitt dargestellt. Im Folgenden werden diese Teilbereiche und ihr Entwicklungspotential beschrieben.

Winterhafen:

Der Bereich Winterhafen besitzt relativ hohes Veränderungspotential. Basierend auf dem Wettbewerbsergebnis aus dem Jahr 1998 wird die Fläche zwischen Hafenbecken, Rheinstraße und Gleisanlagen als Wohngebiet überbaut. Die innerstädtische Lagegunst mit direktem Bezug zum Wasser besitzt unverwechselbaren Charakter. Wohnen am Wasser, wie es Eduard Kreyßig vor über 100 Jahren bereits entlang der Uferstraße und der Taunusstraße verwirklicht hat, wird somit zeitgemäß interpretiert. Der Promenadencharakter des Lauterenviertels wird entlang der Innenseite des Hafenbeckens aufgenommen und bis in den Bereich der Eisenbahnbrücke geführt.

Das neue Wohngebiet wird über die Nikolausschanze erschlossen. Der Kreuzungspunkt von Rheinstraße und Neutorstraße, der den südlichen Stadteingang vor der Rheinufererweiterung des 19. Jh. formulierte, erhält dadurch eine zusätzliche Funktion.

Die zukünftige Bebauung entlang der Hafenninnenseite darf die Blickbezüge vom Stadtpark über die Altstadt bis zum Taunus und zur Mainmündung nicht beeinträchtigen.

Der Molenbereich wird auch zukünftig als Naherholungsfläche erhalten. Der visuelle Kontakt zwischen Stadtpark und Uferzone sollte in einer direkten Wegeverbindung seine konsequente Umsetzung finden. Die Verknüpfung der beiden Naherholungs-zonen kann in einem neuen, direkten Brückenschlag oder in einer Aufwertung des bestehenden Fuß- und Radweges entlang der Bahnlinie erfolgen.

Der `Point de vue´ der Uferzone befindet sich an der Molenspitze des Winterhafens. Es ist die Schnittstelle zwischen städtischem Platz an der Malakoff-Terrasse und parkähnlichem Landschaftsraum entlang der Mole. Der Bereich der Molenspitze mit seinen vielfältigen Szenarien wird als öffentliche Freifläche gesichert und die Aufenthaltsqualität durch Anordnung von Gastronomie ergänzt.

Lauterenviertel:

Mit dem Fort-Malakoff-Park, der Malakoff-Terrasse und dem Neubau des Hyatt-Regency-Hotels sind in diesem Bereich die in den 90er Jahren größten Baumaßnahmen realisiert worden. Die attraktive Gestaltung der Malakoff-Terrasse als großzügige Freifläche mit städtischem Charakter wird durch die große Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung bestätigt.

Der Bereich zwischen Malakoff-Terrasse und Fischtorplatz wurde letztmals in den 60er Jahren umgestaltet. Aus heutiger Sicht ist zu bedauern, dass der lineare Charakter der Kreyßig´schen Uferanlage zugunsten einer mäandrierenden Wegeführung mit kleinteiligen Grünflächen aufgegeben wurde. Zukünftig sollte die rückwärtige Stadtstruktur deutlich in der Ufergestaltung zum Ausdruck kommen und die terrassenförmige Trennung von Promenade und Uferkante durch eine sensiblere Gestaltung ersetzt werden. Blick- und Wegebeziehungen werden dadurch verbessert. Entsprechend der Blockstruktur wird der Uferbereich zwischen Fischtorplatz und Rathaus als Grünzone dargestellt. Axiale Sichtbezüge in Längs- und Querrichtung müs-

sen insbesondere am Fischtorplatz freigehalten und gesichert werden. Technische Einbauten müssen reduziert und gestalterisch angepaßt werden.

Rathaus bis Brückenplatz:

Der Bereich zwischen Rathaus und Brückenplatz wird durch Planungen und Bauten der 60er Jahre geprägt. Hier fand der erste Rheinuferwettbewerb im Jahre 1962 statt. Der innerstädtisch geprägte Teilbereich wird aufgrund vielfältiger Aktivitäten am intensivsten genutzt. Als Hauptanlegeplatz der Personenschiffahrt bildet er das rheinseitige „Tor zu Stadt“. Alljährlich finden zahlreiche Messen und Feste statt.

Seit dem Umbau der Uferzone im Zusammenhang mit dem Rathausneubau im Jahre 1974 ist die Uferkante als Hochkai ausgebildet. Die Uferzone ist funktional von der höher gelegenen Rathausplattform getrennt. Die rheinseitige Eingangssituation von Mainz öffnet sich dem Besucher nicht, sondern schottet sich ab. Städtebauliche Achsen sind entweder verstellt oder nicht wahrnehmbar. Die Anbindung an die Innenstadt ist beeinträchtigt, die Orientierung gestört.

Die Möglichkeit einer städtebaulichen Aufwertung dieses Bereiches könnte bei der Realisierung der Erweiterung der Rheingoldhalle genutzt werden. Dabei kommt der Öffnung der Fuge in Verlängerung der Quintinsstraße eine entscheidende Funktion zu. Die Bezüge und Wegeverbindungen zwischen dem Brandviertel und dem Rhein wie auch zwischen der Rathausplattform und der Uferanlage müssen verstärkt werden. Ein Fußgängerüberweg über die Rheinstraße in Höhe des Eisenturms und eine großzügige Treppenanlage als repräsentative Verbindung von Rathausplattform und Rheinufer sind konkret vorgeschlagene Maßnahmen des RheinUferForums. Bei einer Überbauung der Fuge würde die Chance einer möglichen städtebaulichen Korrektur ungenutzt bleiben und der ebenerdige Zugang zum Rheinufer an diesem Knotenpunkt des ÖPNV auf einer Länge von ca. 400 m in hochfrequentierter Innenstadtlage langfristig verbaut. Die Stärkung der städtebaulichen Achse würde zusätzlich das Entwicklungspotential des Gebietes nördlich der Quintinsstraße steigern.

Zur Optimierung der Flächen und besseren Zugänglichkeit zur Uferkante sollte im Bereich zwischen Rheingoldhalle und Brückenplatz der räumlich wie funktional abgetrennte Tiefkai entlang der Uferkante auf das Niveau der Promenade angehoben werden.

Am Rheinufer soll durch schwimmende Bauten eine neue, zusätzliche Schicht entstehen, die die Hinwendung der Stadt zum Fluss deutlich macht. Es werden dadurch zusätzliche Nutzflächen gewonnen, die beispielsweise als Anlege- und Verkaufsstellen der Schifffahrtslinien, als Café, Restaurant, Ausstellungsflächen oder Sonnendeck genutzt werden können und das Angebot zur Freizeitgestaltung am Rheinufer attraktiv erweitern.

Brückenplatz bis Kaisertor

Die Uferzone zwischen Brückenplatz und Kaiserstraße zeigt sich bezüglich Uferprofil und Oberflächenbeschaffenheit in der Gestalt, wie sie von Eduard Kreyßig geplant und ausgeführt wurde. Der ehemaligen Nutzung als Reede und demzufolge Um-

schlagplatz für Güter aller Art ist die derzeitige Verwendung ausschließlich als Parkplatzfläche über die gesamte Tiefkaianlage gefolgt. Ehemalige Lagergebäude nahe der Uferkante wurden abgerissen.

Um die Uferzone in diesem Bereich attraktiver zu gestalten, ist es erforderlich, die Stellplätze unter die Erden zu verlagern. Die notwendigen Tiefgaragen sind im Bereich zwischen Rathaus und Kaiserstraße denkbar und sinnvoller, je größer die Nähe zur Rheingoldhalle hergestellt werden kann. Dabei gilt zu beachten, dass das kennzeichnende und historische Uferprofil nicht verändert werden darf und die Vitalität der Baumsubstanz, insbesondere der Platanenreihe, nicht leidet. Die Tiefgaragen - am äußeren Erschließungsnetz der Innenstadt gelegen - sollten sowohl den Anliegern als auch öffentlichen Nutzungen dienen.

Der Übergang von städtischer Uferzone (versiegelte Flächen) zum begrünten Uferbereich wird von der Kaiserstraße hin zum Raimunditor verlagert. An dieser Stelle ist zukünftig die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage zu erwarten. Eine Oberflächengestaltung mit städtischem Charakter von Brückenplatz bis zum Raimunditor bietet weitläufige Flächen für Messen und Feste am Rheinufer. Durch Ausweisung einer Grünzone auf Ebene des Tiefkais von Raimunditor bis Kaiserstraße ändert sich der Charakter der Uferzone in diesem Bereich. Die Grünanlage verläuft nun entsprechend der rückseitigen Blockrandbebauung, verkürzt optisch die große Distanz zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Kaiserstraße und fasst die Treppenanlage in Achse der Christuskirche. Der Bereich am Kaisertor wird zum zentralen Platz innerhalb der Grünanlage. Analog rückt der Bereich am Schlosstor in den Mittelpunkt der Uferanlage vor dem Regierungsviertel. Zusätzliche Steiger für Schiffe und Pontons erweitern auch in diesem Bereich die Nutzungsvielfalt.

Kaiserstraße bis Zollhafen:

Die Uferzone im Vorfeld der Taunusstraße dient bereits heute als Naherholungszone für die Neustadt. Über die "Grüne Brücke" und den Feldbergplatz sind Neustadt und Uferzone miteinander verbunden. Durch eine bessere optische und funktionale Verknüpfung des Feldbergplatzes mit der Uferzone könnte die Attraktivität und Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Dieses Ziel könnte durch eine öffentliche Zugänglichkeit der historischen Kaponniere und Ansiedlung von Gastronomie mit Außenbestuhlung erreicht werden. Durch die Einrichtung einer Fährverbindung zur Petersaue mit An- und Abfahrtsplatz am Feldbergplatz entwickelt sich der Bereich an der Kaponniere zum zentralen Punkt für Anwohner, Besucher und Touristen.

Zoll- und Binnenhafen:

Im südlichen Bereich des Zoll- und Binnenhafens sind im Rahmenplan mögliche Bauflächen für eine Mischbebauung vorgesehen. An der Außenseite der Südmole ist eine Grünzone mit Promenade dargestellt. Durch die Ausweisung als gemischte Baufläche wird es zukünftig möglich, die Lärmproblematik zu entschärfen, da hierdurch eine geordnete stufenweise Nutzungsgliederung gewährleistet wird. Das unmittelbare Nebeneinander von Wohnnutzung und gewerblicher hafenspezifischer Nutzung kann zukünftig mit allen Konfliktpotentialen entfallen, wenn im südlichen Bereich des Zoll- und Binnenhafens gemischte Bauflächen geschaffen werden. Der Rahmenplan

zeigt auf, dass durch eine besondere Anordnung der Baukörper die zukünftige Mischfläche überwiegend von Lärm geschützt werden kann. Baukörper entlang der Straße `Am Zollhafen´ und Rheinallee mit Tertiärnutzung schirmen den angrenzenden Bestand an Wohnbebauung gegen Lärm ab. Das Nebeneinander von Wohnen zu Mischnutzung zu gewerblicher hafenspezifischer Nutzung wurde im Verfahren des Flächennutzungsplanes ausreichend abgewogen und durch Stadtratsbeschluss zum Flächennutzungsplan bestätigt.

Die Bedarfsfläche für den Containerumschlag kann im nördlichen Bereich des Zoll- und Binnenhafens - wie im Rahmenplan als Zukunftsszenario dargestellt - optimiert werden. Diese Lösung ermöglicht zusätzlich, die Fuß- und Radwegeverbindung entlang des Rheins um das Hafenbecken zu führen.