

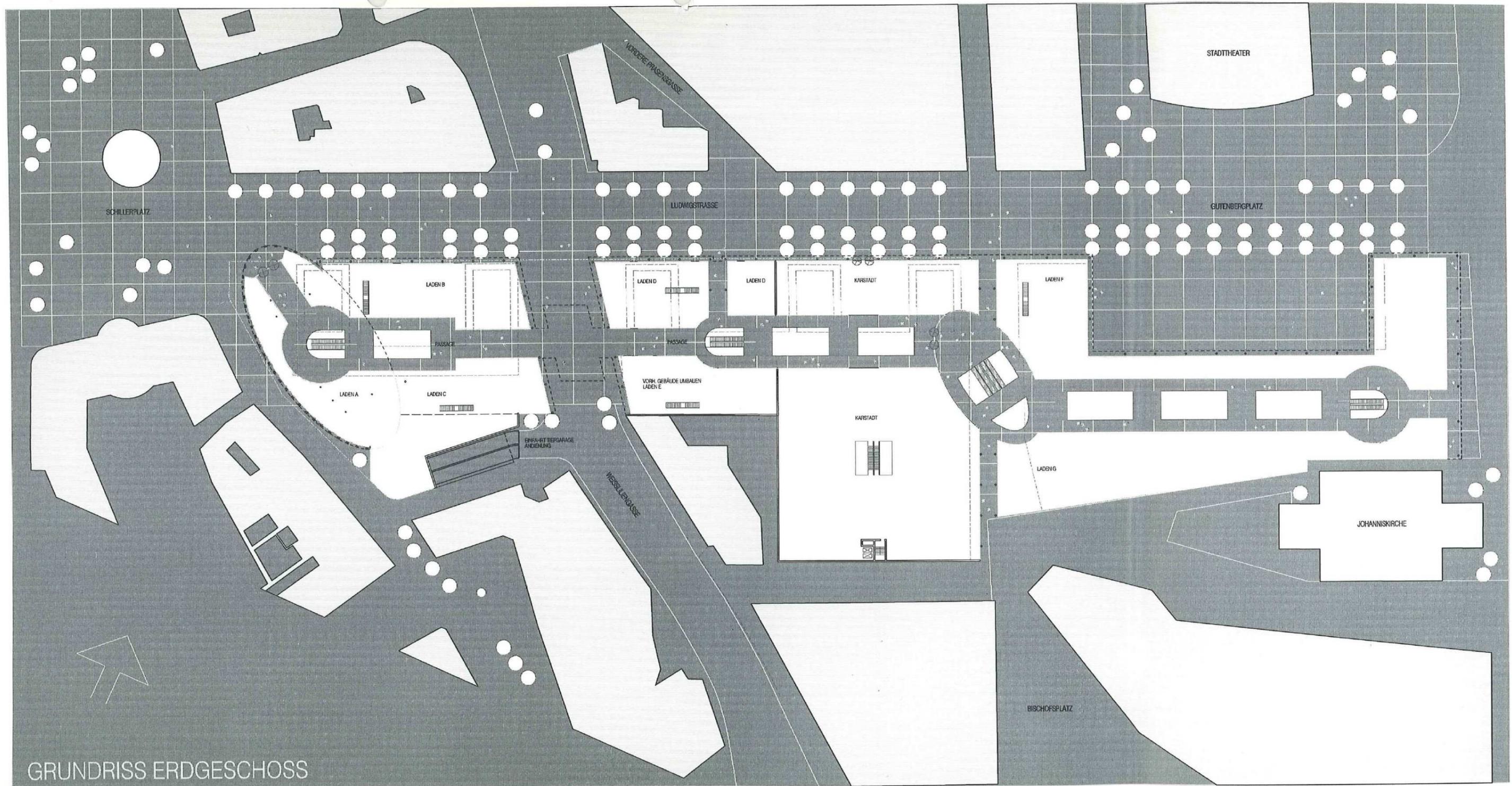
# "GUTENBERGPASSAGE"

PROJEKT: ECE / PLANUNG: ARCHITEKTEN HPP,  
OKTOBER 1997

## INHALT:

- Grundrissplan "Gutenbergpassage"
- Stellungnahme von Dr. Gerd Kühn (Difu, Berlin)  
und Dipl.-Ing. Rolf Junker (Junker + Kruse  
Stadtforschung & Stadtplanung, Dortmund),  
März 1998
- Stellungnahme von Prof. Dr.-Ing. Werner Durth,  
Darmstadt, März 1998

ECE-Projekt Ludwigsstraße, Mainz  
Planung: Architekten HPP, Oktober 1997



# Stellungnahme zur Ansiedlung der Gutenbergpassage in Mainz

Dipl.-Ing. Rolf Junker  
Junker und Kruse  
Stadtforschung & Stadtplanung  
Dortmund

Dr. Gerd Kühn  
Deutsches Institut für Urbanistik  
Berlin

März 1998

1. Beschreibung und Einordnung des Vorhabens
  
2. Einschätzung des Vorhabens
  - 2.1 Eigentumsverhältnisse am geplanten Standort, Baurecht
  - 2.2 Bezüge zum bestehenden Handel
  - 2.3 Einbindung in das bestehende räumliche System der Innenstadt
  - 2.4 Das Verhältnis zum öffentlichen Raum
  - 2.5 Die Architektur des Centers
  - 2.6 Das Center und der Verkehr
  
3. Gesamteinschätzung des Vorhabens

## 1. Beschreibung und Einordnung des Vorhabens

In der Ludwigsstraße, zentral in der Mainzer Innenstadt gelegen, bestehen Überlegungen zur Ansiedlung eines Einkaufszentrums<sup>1</sup>. Das unter dem Arbeitstitel „Gutenbergpassage“<sup>2</sup> firmierende Projekt soll sich auf der südlichen Seite der Ludwigsstraße vom Schillerplatz bis zur Schöffnerstraße erstrecken. Bisher liegt zwar nur ein Grobkonzept vor, ihm sind jedoch einige Eckdaten zu entnehmen<sup>3</sup>:

- auf drei Etagen sollen insgesamt etwa 40.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche für den Einzelhandel entstehen,
- es ist weiterhin vorgesehen, eine zwei-geschossige Tiefgarage zu errichten und
- oberhalb der Ladengeschäfte werden in drei Etagen Büroflächen angeboten.

Nach der bisherigen Grobplanung integriert der Baukörper vorhandene Gebäude, insbesondere das der Deutschen Bank und das Kaufhaus der Firma Hertie. Daneben müssen auch einige bestehende Gebäude beseitigt (das betrifft vor allem die Pavillions) und die heutige Baustruktur ergänzt werden. Dadurch entsteht insgesamt ein langgestreckter Baukörper entlang der Ludwigsstraße, der die Weißlilien-gasse überspannt. Auf die Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs aus dem Jahre 1996<sup>4</sup> geht der Plan nicht ein.

Die Ludwigsstraße ist eine wichtige, zentral gelegene Verbindungsstraße in der Mainzer Innenstadt. Sie steht heute dem Bus- und einigen Sonderverkehren, sowie Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung. Der private Pkw-Verkehr ist ausgeschlossen. Die Straße, die in ihrer Anlage auf eine napoleonische Planung zurückgeht, verbindet den zentralen Dombereich mit dem Schillerplatz. Ihre heutige Gestalt ist durch Kriegszerstörungen und den Wiederaufbau in den 50er und 60er Jahren geprägt. Kennzeichnend aus städtebaulicher Sicht sind die zurückgesetzten Baufluchten mit in die Straße gesetzten Verkaufspavillions auf der

---

<sup>1</sup> Definitionsgemäß sind „Shopping-Center aufgrund zentraler Planung errichtete großflächige Versorgungseinrichtungen, die kurz-, mittel- und langfristigen Bedarf decken... Sie verfügen über eine Mietfläche inklusive Nebenfläche von mindestens 10.000 m<sup>2</sup>“ (**Euro-Handelsinstitut e.V. -EHI- Hrsg.:**) Shopping-Center-Report. Köln 1995. ohne Seitenangabe).

<sup>2</sup> Die Verwendung des Begriffs Passage ist für das dargestellte Projekt aus fachlicher Sicht nicht exakt: Zwar wird die Bauform des fußläufigen, glasüberdachten Ganges verwandt, doch werden als Passagen zwischen belebten Straßen hindurchgeführte Verbindungsgänge bezeichnet, die auf beiden Seiten von Läden gesäumt sind (Geist, Johann-Friedrich, Passagen. Ein Bautyp des 19. Jahrhunderts, München 1978). Ihre Größe liegt zwischen 3.000 bis maximal 10.000 m<sup>2</sup> Geschäftsfläche (Falk, Bernd: Gewerbe-Immobilien, Landsberg am Lech, 1994, S. 22).

<sup>3</sup> **Architekten HPP Hentrich-Petschnigg & Partner, Düsseldorf:** Gutenbergpassage Mainz. Baumassenplan. Oktober 1997.

<sup>4</sup> **Architekturbüro Mronz, Köln:** Gutenbergplatz und Ludwigsstraße in Mainz. Faltblatt. Köln o.J.

Südseite, durch die eine „Folge festlicher Plätze“ entstehen sollte und der Blick auf den Dom frei gehalten wird<sup>5</sup>.

Aus Handelssicht stellt sich die Ludwigsstraße heute als eine verkehrsberuhigte Hauptgeschäftsstraße mit beidseitiger Handelsnutzung in den Erdgeschossen dar. Die Straße ist als wichtige Ost-West-Achse in der Mainzer Innenstadt Teil des weitverzweigten Geschäftsbereichs der City. Obwohl sie aus dem engeren Geschäftsbereich hinausführt, ist sie bis zum Kaufhaus Hertie noch als 1a-Lage einzustufen und auch im weiteren Verlauf in Richtung Westen, bis zum Schillerplatz, bieten sich dem Handel und den Käufern, auch wegen der breiten Gehwege, noch gute Geschäfts- und Einkaufsbedingungen.

Im Hinblick auf die Einordnung innerstädtischer Einkaufszentren in aktuelle Handelstrends und Diskussionen zu den Perspektiven der Innenstadt sind folgende Punkte von besonderer Bedeutung:

1. Nach den Passagen und Galerien des vorigen Jahrhunderts sowie den Warenhäusern zu Beginn des Jahrhunderts markieren sie so etwas wie die *Dritte Innovation* des innerstädtischen Handels<sup>6</sup>.
2. Sie erleben z.Z. einen *Boom*. Im Zeitraum zwischen 1989 und 1995 sind über 50 solcher Zentren entstanden<sup>7</sup>. Und allein von der ECE-Gruppe befinden sich mehr als zehn Shopping-Center in der konkreten Planung bzw. vor der Realisierung<sup>8</sup>. Ein besonderer Schub ist in Nordrhein-Westfalen festzustellen, wo in den 90er Jahren bereits zehn Zentren eröffnet worden sind. Insgesamt ist in den letzten Jahren eine überproportionale Zunahme festzustellen (vgl. Abbildung 1)<sup>9</sup>.

---

<sup>5</sup> Schreiben der Stadt Mainz, Stadtplanungsamt an das Deutsche Institut für Urbanistik, Berlin vom 28.1.1998.

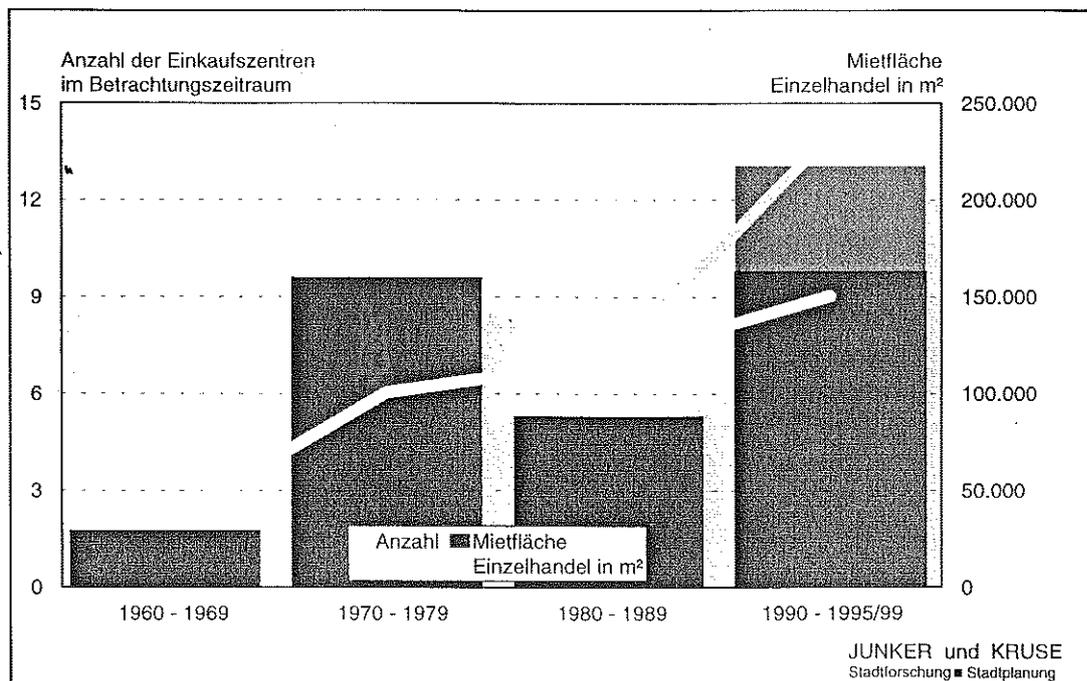
<sup>6</sup> vgl. hierzu ausführlich: Brune, Walter: Die Stadtgalerie. Ein Beitrag zur Wiederbelebung der Innenstädte. Frankfurt/New York 1996. S.13 ff.

<sup>7</sup> Euro-Handelsinstitut e.V. -EHI- (Hrsg.): a.a.O., S. A 3 f.

<sup>8</sup> ECE-Projektmanagement GmbH, Hamburg: Einkaufs-Center 96/97. Hamburg 1996. S. 27.

<sup>9</sup> Die hohen Werte in den 70er Jahren resultieren im wesentlichen aus Umbauten vorhandener Kaufhäuser, in die zu dieser Zeit im Erdgeschoß häufig Passagen eingebaut worden sind.

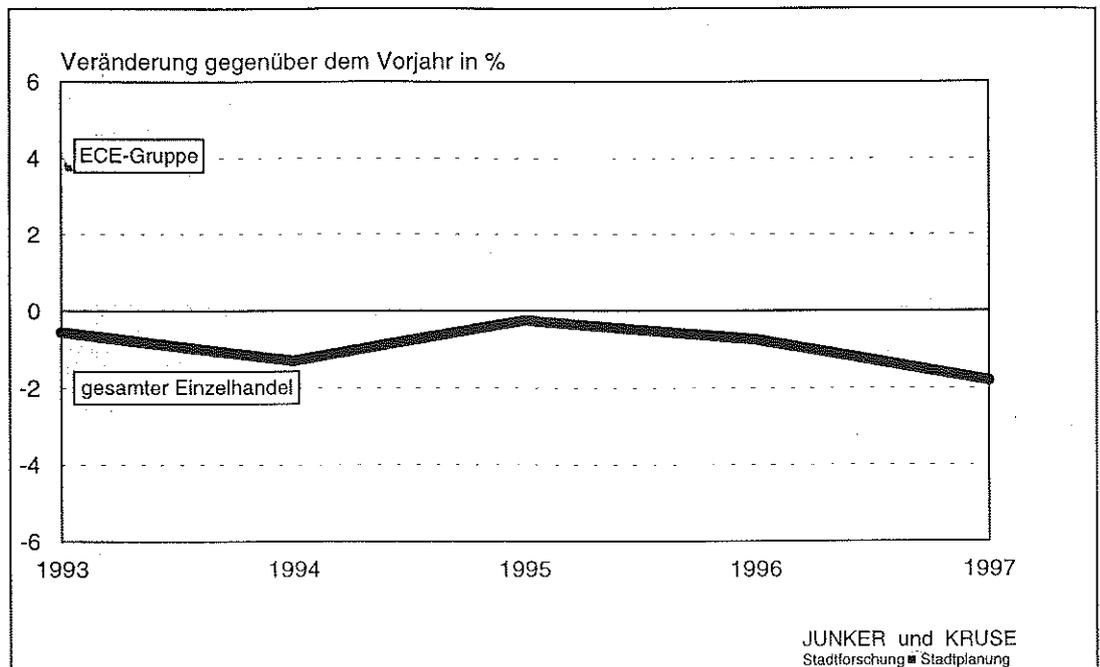
**Abbildung 1: Entwicklung der innerstädtischen Einkaufszentren in Nordrhein-Westfalen seit den 60er Jahren**



Quelle: Euro-Handelsinstitut e.V. (EHI) (HG), Shopping-Center-Report. Köln 1995, S. B. 265-B. 408, eigene Darstellung

3. Einkaufszentren sind zur Zeit zweifellos erfolgreicher als der traditionelle Handel. Während beispielsweise die ECE-Gruppe in den vergangenen Jahren *Umsatzsteigerungen* meldet, muß der traditionelle Handel im gleichen Zeitraum mit *Umsatzrückgängen* leben (vgl. Abbildung 2). Einkaufszentren sind deshalb gleichermaßen geliebt wie gefürchtet.

**Abbildung 2: Vergleich der Umsatzentwicklung im gesamten Einzelhandel allgemein und der ECE-Gruppe zwischen 1993 und 1997**



Quelle: Petersen, Olaf, Hemmschuh für den Einzelhandel. In: BAG-Handelsmagazin (1998) Heft 1-2, S. 30-31, hier S. 30; Koprian, Helmut, Handel, Motor und Impulsgeber einer ganzen Stadt. in: Stadt und Handel. Hrsg.: Hauptverband des Deutschen Einzelhandels (HDE), Köln 1998, S. 42-46, hier S. 46, eigene Darstellung

Die Erfolge von Einkaufszentren kommen nicht von ungefähr. Einkaufszentren können ihr Wirtschaften und Handeln zusammenhängend gestalten und haben dadurch eine günstige Ausgangsposition am Markt. Es findet hier kein anderer oder besserer Handel als in der traditionellen Innenstadt statt, er wird allerdings besser gemanagt. Bei genauerer Betrachtung der Einrichtungen und ihrer Arbeitsweise lassen sich fünf relevante Erfolgsfaktoren herauskristallisieren<sup>10</sup>.

1. Größe der Einrichtung: Mit einer Größe von über 15.000 m<sup>2</sup> wird eine Stellung aufgebaut, die eigenständiges Wirtschaften und ein von der übrigen Innenstadt unabhängiges Handeln möglich macht.
2. Das baulich einheitliche, oft geschlossene Konzept zieht Besucher an und ermöglicht störungsfreies Bummeln.
3. Da sich die Wirtschaftlichkeitsüberlegungen auf das Gesamtobjekt beziehen, ist die Herstellung eines geplanten und koordinierten Mieter- und Branchenmixes möglich.
4. Durch die Einrichtung eines Centermanagements wird eine straffe Betreiberkonzeption und eine attraktive Außendarstellung des Centers möglich.

<sup>10</sup> Junker, Rolf; Kühn, Gerd: Einkaufszentren in den Innenstädten. Chancen, Risiken, Handlungserfordernisse. In: der städtetag (1997) Nr. 11, S. 736-740.

5. Durch die zentrale Steuerung des Centers ist es möglich, schnell auf neue Trends einzugehen und sich ändernden Marktanforderungen flexibel Rechnung zu tragen.

## 2. Einschätzung des Vorhabens

Das Vorhaben wird im folgenden anhand geeigneter Prüfkriterien<sup>11</sup> im Hinblick auf seine städtebauliche und absatzwirtschaftliche Einordnung und Eignung hin untersucht:

### 2.1 Eigentumsverhältnisse am geplanten Standort, Planungsrecht

Öffentliche Handlungsträger geraten nicht selten in die für sie schwierige Lage, einerseits auf private Investoren zurückgreifen zu müssen und andererseits Gefahr zu laufen, von den Privaten zu weitgehenden Zugeständnissen (bei Planung und Bau eines Einkaufszentrums beispielsweise beim Verkaufsflächenumfang und/oder der baulichen Gestaltung) gedrängt zu werden. Kommunen können diese Situation dann leichter meistern, wenn sie am vorgesehenen Standort eines Bauprojekts zumindest über einen Teil der benötigten Flächen verfügen, weil sie dann aus einer wesentlich stärkeren Verhandlungsposition heraus agieren können.

*Der Stadt Mainz gehören am Standort für das mögliche Einkaufszentrum mit den Höfen große Teilflächen, um sicherzustellen, daß sie im öffentlichen Interesse Einfluß auf die Entwicklung nehmen kann. Die Stadt hat die Möglichkeit, im Rahmen eines Grundstückskaufvertrages eine ganze Reihe für sie wichtiger Punkte zu regeln. Dazu können zählen:*

- *Modalitäten für die Anhandgabe der Grundstücke*
- *Entwicklung eines Nutzungskonzepts*
- *Festlegung eines abgestimmten Branchenmixes*
- *bauliche Detailgestaltung und Auswahl von Baumaterialien*
- *Zugänglichkeit der Mall für die Bevölkerung*

---

<sup>11</sup> Diese Kriterien wurden im Rahmen einer z.Z. laufenden Untersuchung zur Integration grosser Einkaufszentren in die Innenstadt entwickelt, die das Deutsche Institut für Urbanistik, Berlin in Zusammenarbeit mit dem Büro Junker und Kruse Stadtforschung Stadtplanung, Dortmund im Auftrag des Ministeriums für Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen durchführt. Bisher liegen keine Veröffentlichungen vor.

- *Festsetzung eines Bußgeldes für den Fall, daß der Investor seinen zugesagten Verpflichtungen nicht nachkommt.*

*Der Einsatz des Planungsrechts eröffnet den Zuständigen im Rathaus weitere Handlungsmöglichkeiten. Denkbar ist etwa, daß nicht „einfach“ eine Änderung des rechtskräftigen Bebauungsplans vorgenommen wird, sondern daß aus taktischen Erwägungen mit dem Instrument Vorhaben- und Erschließungsplan gearbeitet wird, um so*

- die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen und um vor allem
- die Zusammenarbeit zwischen der Stadt und dem Investor in einer frühen Projektphase zu steuern und
- die Realisierungschancen des geplanten Projekts deutlich zu verbessern.

## 2.2 Bezüge zum bestehenden Handel

Durch die bei Handelsfragen zu beobachtende Fixierung auf die Problematik der Beziehungen zwischen innerstädtischem Handel und dem auf der Grünen Wiese wird vielfach übersehen, daß durch die Ansiedlung großflächiger Einzelhandels-einrichtungen in der Innenstadt zwar die City als Ganzes gestärkt wird, gleichzeitig jedoch Umverteilungseffekte im Handel ausgelöst werden. Diese können den Handel in der Innenstadt, den in den städtischen Nebenzentren und den an den nicht-integrierten Standorten treffen. Wenn große Projekte vorgesehen sind, sollten diese Effekte von einem neutralen Gutachter ex ante dargestellt werden, um auf einer solchen Basis sachgerechte Entscheidungen treffen zu können. Entscheidende Größen sind in diesem Zusammenhang vor allem der zugrunde zu legende Einzugsbereich, also das zu erreichende Kundenpotential und die Größe der geplanten Verkaufsflächen. Wichtige Prüfkriterien sind:

- das Verhältnis von Kaufkraftpotential in der Stadt und dem Sollumsatz des Unternehmens
- eine Gegenüberstellung der Kaufkraftabflüsse und der bislang entgangenen Zuflüsse aus dem Umland mit dem Sollumsatz des Unternehmens
- Die Beantwortung der Frage, ob das Einkaufszentrum eine branchenmäßige Ergänzung oder eine Konkurrenz zum bestehenden Angebot darstellt.

Insgesamt ist in der Innenstadt und dem neuen Center im Hinblick auf die Verkaufsfläche auf ein Verhältnis zu achten, durch das die Innenstadt nicht majorisiert wird. Mit einem Ungleichgewicht zugunsten des Centers ist eine nachhaltige Schwächung der Innenstadt unabweisbar. Die kritische Marke liegt nach bisherigen Erfahrungen bei 20% Anteil Center-Verkaufsfläche (bezogen auf die gesamte innerstädtische Verkaufsfläche).

In der Mainzer Innenstadt besteht eine Verkaufsfläche von rund 130.000 m<sup>2</sup>. Dies entspricht einem vergleichsweise hohen Anteil von rund 50% an der insgesamt in der Stadt Mainz vorhandenen Verkaufsfläche<sup>12</sup>. Die geplante Mall soll eine Bruttogeschoßfläche von rund 40.000 m<sup>2</sup> umfassen, die Verkaufsfläche wird dementsprechend bei rund 25.000 m<sup>2</sup> liegen. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß in dem überplanten Bereich bereits heute rund 20.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche bestehen. Der Flächenzuwachs umfaßt daher etwa 5.000 m<sup>2</sup>, das entspricht unter 5% des heutigen Bestandes. Bei einer durchschnittlichen Flächenproduktivität von ca. 8.000 DM/m<sup>2</sup><sup>13</sup> in einem innerstädtischen Einkaufszentrum errechnet sich ein Sollumsatz bezogen auf die neu geschaffene Fläche von 40 Mio. DM. Darüber hinaus kann sich, wenn in dem neuen Center größere Umsätze getätigt werden als in den heute vorhandenen Handelseinrichtungen, insgesamt ein höherer Umsatz als heute einstellen.

Diese neu hinzukommenden Umsätze werden zur Erschließung neuer Kundenpotentiale, ggf. zu einer verbesserten Abschöpfung einzelhandelsrelevanter Kaufkraft in der Stadt und zu Umsatzumverteilungen im bestehenden Handel führen. Um hier exakte Aussagen machen zu können, wären umfangreiche Primärerhebungen erforderlich, die im Rahmen dieser Expertise nicht geleistet werden sollen. Laut Angaben der ECE kommen i.a. 70-80% des Umsatzes aus der Ansiedlungsgemeinde und 20-30% aus dem Umland, das durch einen Radius von max. 30 Minuten Fahrzeit abgegrenzt werden kann<sup>14</sup>.

Zur Branchenstruktur innerstädtischer Malls ist festzuhalten, daß sie sich weitestgehend mit der deckt, die üblicherweise in der City anzutreffen ist. Auffällig ist auch hier der in der Regel starke Textilanteil und die Fixierung auf das mittelfristige Sortiment. Sehr oft werden auch in der Innenstadt bisher eher unterbesetzte Branchen angesiedelt. Die ECE-Gruppe setzt darüber hinaus häufig SB-Märkte als Ankermieter ein.

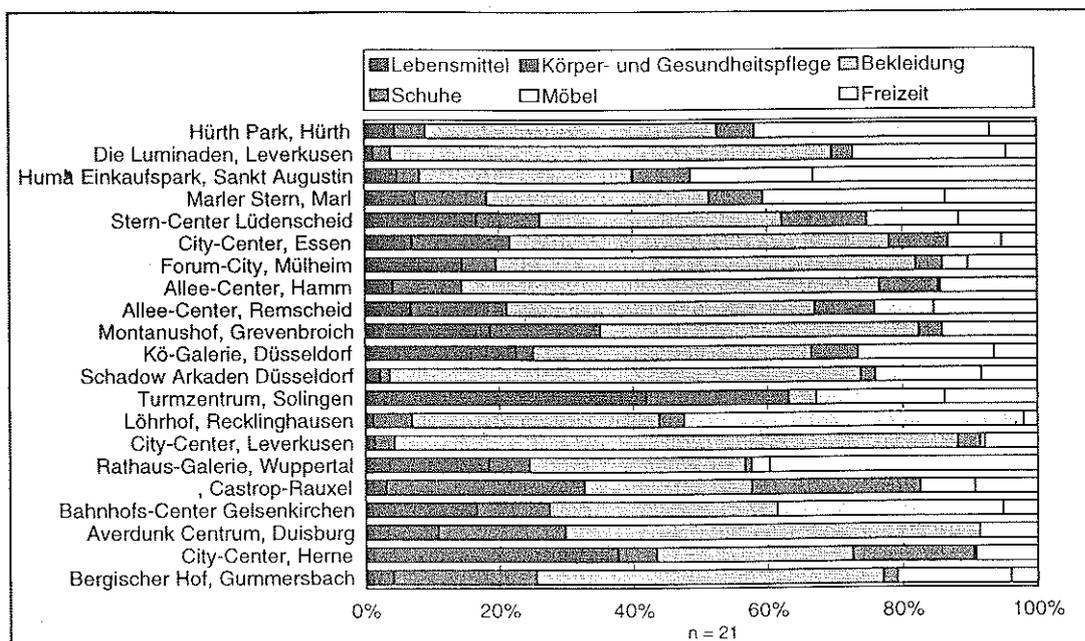
---

<sup>12</sup> **Stadt Mainz, Stadtplanungsamt:** Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan der Stadt Mainz.

<sup>13</sup> Da dieser Wert vom tatsächlichen Branchenmix des Centers abhängig ist, kann er zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht exakt bestimmt werden. Der hier angenommene liegt am unteren Ende der Produktivitätsleistungen von Einkaufszentren.

<sup>14</sup> **Junker und Kruse Stadtforschung Stadtplanung, Dortmund; Karstadt AG, Essen (Auftr.):** Siegen. Ansiedlung eines innerstädtischen Einkaufszentrums. Wirkungsanalyse und Handlungskonzept. Dortmund 1996.

**Abbildung 3: Mieter-Mix nach Branchen in ausgewählten innerstädtischen Einkaufszentren**



Quelle: Euro-Handelsinstitut -EHI-, (Hrsg.): Shopping-Center Report. Köln 1995

*Insgesamt sind durch das Vorhaben keine nennenswerten und damit die Struktur oder gar den Bestand des bestehenden Handels beeinflussende Veränderungen zu erwarten. Im Gegenteil, durch die Ansiedlung moderner und richtungsweisender Ladengeschäfte entsteht die Chance, daß der traditionelle Handel sich schneller als ohne einen neuen Konkurrenten an sich verändernde Verkaufs- und Präsentationserfordernisse anpaßt und damit langfristig wettbewerbsfähig bleibt. Zudem kann durch die Ansiedlung eines attraktiven Verkaufsangebotes die oberzentrale Stellung der Landeshauptstadt Mainz gestärkt werden.*

### 2.3 Einbindung in das bestehende räumliche System der Innenstadt

Generell bedeuten Einkaufszentren - wenn sie nicht vorhandene Angebote ersetzen - eine quantitative Erweiterung des innerstädtischen Einzelhandelsangebots. Diese Erweiterung kann entweder innerhalb oder außerhalb des Geschäftsbereichs der „alten Innenstadt“ geschehen. Aus räumlich-funktionaler Sicht ist die Einfügung in bestehende Strukturen für das räumliche System der Innenstadt grundsätzlich unproblematischer als eine Ansiedlung in Randlage. Eine Ansiedlung außerhalb des bestehenden Geschäftsbereichs wird in jedem Fall die Handelsgewichte in der Innenstadt verändern und zu neuen räumlichen Situationen führen. Um die Entwicklung ex ante abschätzen zu können, sind die absehbaren Wirkungen in Form von Entwicklungsszenarien darzustellen. Darauf aufbauend kann entschieden werden, ob die neue Entwicklung gewünscht ist.

Als günstig können solche Fälle eingeschätzt werden, bei denen ein unmittelbarer Anschluß an einen vorhandenen kompakten Hauptgeschäftsbereich gegeben ist. Problematisch und eingehend zu prüfen sind räumliche Situationen bei denen

- die Gefahr besteht, daß ein vorhandener langgestreckter Einkaufsbereich mit schwachen Endpunkten durch die Ansiedlung eines Centers weiter verlängert wird und sich (ungewollt) ein zweipoliges Zentrum herausbildet;
- ein bestehender langgestreckter Einkaufsbereich mit einem starkem Endpunkt durch die Ansiedlung eines Centers an diesem starken Ende zu einer möglicherweise unerwünschten oder nicht absehbaren Verschiebung der Wertigkeitsstruktur innerhalb des Zentrums führt;
- kein direkter räumlicher Zusammenhang zwischen City und Center vorhanden ist und keine attraktive, unmittelbare Verbindung besteht oder hergestellt werden kann und sich dadurch ein zweipoliges Zentrum herauszubilden droht;
- durch den Bau eines Centers bestehende Wegebeziehungen zerstört oder verändert werden.

*Die Gutenbergpassage wäre, wie heute die Ludwigsstraße, Teil des weit verzweigten Fußgänger- und Einkaufszonennetzes der Mainzer Innenstadt. Sie ist absolut zentral gelegen und stärkt die Ost-West-Beziehungen in der Mainzer Innenstadt. Die Anbindung des Bereichs Schillerplatz/Schillerstraße an den Haupteinkaufsbereich der Stadt wird dadurch deutlich verbessert und die Standortwertigkeit von Schillerplatz und -straße für den Handel könnte erheblich erhöht werden. Zudem entsteht ein attraktiver „Einkaufsrundweg“ der weiter über Große Bleiche und Steingasse/Stadthausstraße wieder zum Dombereich führt.*

*Insgesamt ist aus stadträumlicher Sicht eine städtebauliche und handelsseitige Aufwertung des Bereichs Ludwigsstraße uneingeschränkt zu befürworten.*

## **2.4 Das Verhältnis zum öffentlichen Raum**

Betrachtet man die bislang in deutschen Städten in Betrieb gegangenen großflächigen Malls, so schälen sich, mit Blick auf ihr Verhältnis zum öffentlichen Raum, zwei Grundformen heraus:

- eher auf Offenheit angelegte Einkaufszentren, deren bauliche Strukturen und funktionale Gegebenheiten auf eine Integration in ihr räumliches Umfeld angelegt sind;
- geschlossene Center, die sich von ihrer Umgebung abkehren und nur wenige Eingänge und bauliche Öffnungen aufweisen, lassen befürchten, daß eine "Wiedereinführung der städtischen Burg" stattfindet.

Geschlossen angelegte Verkaufseinrichtungen sind kritisch zu betrachten, weil die Gefahr besteht, daß sie als in sich gekehrte Imitation der „alten Stadt“ fast beziehungslos neben dieser stehen. Dies wird noch verstärkt, wenn Centerbetreiber zeitliche Zugangsbeschränkungen erlassen und mit bestimmten Aufforderungen "genehme" Verhaltensweisen erzwingen wollen ("ordentliches Benehmen" als Verweilvoraussetzung).

*Bei der ins Auge gefaßten Gutenbergpassage in Mainz lassen die vorliegenden Unterlagen darauf schließen, daß es sich beim geplanten Bautyp um ein geschlossenes Center handelt. Besonders problematisch erscheint die bauliche Abkehr von der Ludwigsstraße, denn es ist zu befürchten, daß die Mall der Straße ihren Rücken zuwendet. Die geschlossene Gebäudefront wird abweisend wirken; der Ludwigsstraße droht eine erhebliche Attraktivitätseinbuße. Der öffentliche Raum zwischen Schiller- und Gutenbergplatz erfährt eine Entwertung, wobei zu bedenken ist, daß die Stadt Mainz in Kürze in der Ludwigsstraße Umgestaltungsmaßnahmen durchführen will, deren Kosten mit ungefähr sieben Millionen DM veranschlagt werden. Die Parallel- und Doppelschließung wird bewirken, daß der Passanten- und Kundenstrom in das Shopping-Center gelenkt wird. Für den alteingesessenen Einzelhandel der Ludwigsstraße bedeutet dies zwangsläufig einen beträchtlichen Frequenzverlust.*

## **2.5 Die Architektur des Centers**

Die Architektur der Einkaufszentren steht in der Mehrzahl der bekannten Projekte ganz im Zeichen des Zweckbaus, gleichgültig ob es sich um Einrichtungen in städtischen Außenbereichen oder in Innenstadtlagen handelt. Die meisten Anlagen sind introvertiert, d.h. ihr Anspruch, ein vielfältiges Einzelhandelsangebot zu präsentieren, bezieht sich weitestgehend auf ihren Innenbereich; die Außenfassaden sind eher funktionslos und lieblos gestaltet. Wenn überhaupt, hat man in Ausnahmefällen auf Drängen der Kommunen versucht, mit akzeptanzheischender Kulissenarchitektur unvertretbare bauliche Defizite zu kaschieren.

*Ein Gestaltungskonzept für die Gutenbergpassage liegt bislang nicht vor. Der Stadt Mainz wird empfohlen, bei der Architektur auf Offenheit, auf eine aufgelockerte Gestaltung, auf Sichtbeziehungen zwischen Innen und Außen zu achten und zu drängen. Berücksichtigung finden sollte bei den entsprechenden Überlegungen im Rathaus die Arbeit des Architekturbüro Mronz, welches bei dem 1996 durchgeführten Städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerb als Sieger hervorgegangen ist.*

*Eine funktions- und gesichtslose Fassadenarchitektur entlang der südlichen Seite der Ludwigsstraße wird sich - wie schon angesprochen - ungünstig auf das Straßenbild auswirken, daneben natürlich auch auf den Geschäftserfolg des ansässigen Einzelhandels auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Das Ziel, die Ludwigsstraße als Flanierpromenade zu entwickeln, wird so verfehlt.*

## 2.6 Das Center und der Verkehr

Ein "funktionierendes" Einkaufszentrum zieht einen Anstieg der Innenstadtbesucher nach sich und führt demzufolge zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen. Aufgrund der Autokundenorientiertheit eines Shopping-Centers muß der Bewältigung des Individualverkehrs besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Gleichzeitig ist auch auf eine gute Erreichbarkeit des Centers durch den ÖPNV zu achten, selbst wenn dessen Stellenwert für die verkehrliche Anbindung aus heutiger Sicht noch sekundär ist. Häufig - so die Erfahrungswerte - bietet das Stellplatzangebot am jeweiligem Mikrostandort eines innerstädtischen Einkaufszentrums ein gute Grundlage für die Abwicklung des ruhenden Verkehrs.

*Letzteres trifft auch auf den ins Auge gefaßten Centerstandort in der Mainzer Ludwigsstraße zu. Bereits jetzt stellen das ParkhausTheater und das Hertie-Parkhaus knapp 500 Plätze bereit. Bezieht man das ebenfalls nahegelegene City-Parkhaus ein, erhöht sich das vorhandene Angebot auf fast 800 Stellplätze. Erfahrungsgemäß wird das existierende Stellplatzpotential durch ein Einkaufszentrum nicht unbeträchtlich ausgeweitet.*

*Die Ludwigsstraße darf auch nach den geplanten Herrichtungsmaßnahmen durch die Stadt weiter mit Bussen befahren werden, so daß einer guten ÖPNV-Anbindung eines möglichen Centers nichts im Wege steht.*

## 3. Gesamteinschätzung des Vorhabens

Die Aufwertung und Attraktivitätssteigerung im Bereich Ludwigsstraße durch ein Einkaufszentrum eröffnet im Hinblick auf die Abrundung des vorhandenen Einkaufsbereichs wie auch durch das Setzen eines Impulses für den Handel günstige Perspektiven für die Entwicklung der Mainzer Innenstadt. Zudem bestehen über die Instrumente des Baurechts wie auch durch das städtische Grundeigentum im betreffenden Bereich gute Steuerungsmöglichkeiten für die Stadt Mainz.

Demgegenüber müssen massive Bedenken im Hinblick auf Struktur und Größe des skizzierten Baukörpers geltend gemacht werden. Die zusammenhängend konzipierte, innerhalb des Gebäudes liegende Mall wird den Kunden- und Passantenstrom an sich ziehen und die Ludwigsstraße zu einer Randlage degradieren. Problemverschärfend kommt hinzu, daß durch die tendenziell geschlossene Bauweise des Centers auf der Ludwigsstraße nur noch eine einseitige Lauffläche verbleibt. Insgesamt wird hierdurch die Bedeutung und die Qualität der Straße für die Funktion Handel drastisch zurückgehen. Sie kann sich sogar im Extremfall zum „Hinterhof“ der Mall bzw. zu einer gehobenen Andienungsstraße entwickeln.

Die Errichtung eines Einkaufszentrums an der Ludwigsstraße kann nur empfohlen werden, wenn sich das Objekt zur Straße hin öffnet und der öffentliche Raum all seine Funktionen weiter ausfüllen kann. Das Ergebnis des städtebaulichen

Wettbewerbs zeigt hierzu eine geeignete Möglichkeit auf. In diesem Zusammenhang ist zu sehen, daß die bislang zu beobachtende ganz überwiegende Fixierung von Projektentwicklern auf geschlossene Malls zugunsten von sich dem städtischen Umfeld öffnenden, von ihrer Architektur her ansprechenden Einkaufszentren etwas zurückgedrängt wird.

Prof. Dr.-Ing.  
Werner Durth  
Hölderlinweg 9  
64285 Darmstadt

Stellungnahme zum ECE-Projekt Ludwigsstraße, Mainz  
Planung: Architekten HPP, Oktober 1997

---

Einzelhandel und Stadtgestaltung	2
Zur Geschichte der Ludwigsstraße	4
Neuere Planungen	7
Zur Planung vom Oktober 1997	10
- Verriegelung	
- Verdichtung	
- Homogenität	
- Geschichtsverlust	
- Stadtimage	
Empfehlungen	18

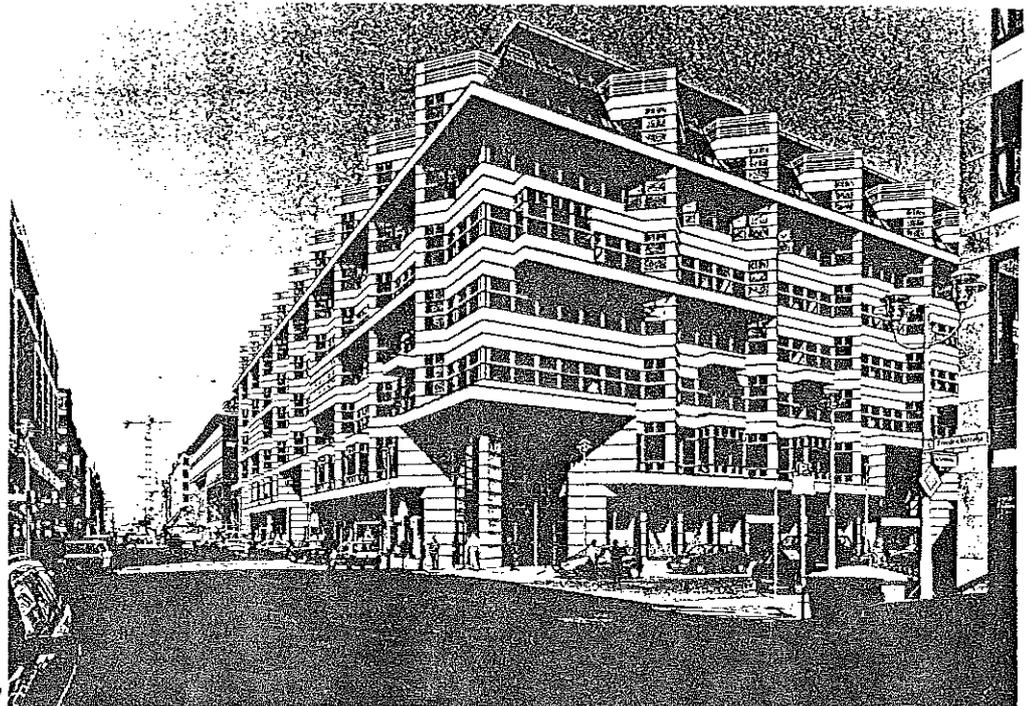
Werner Durth

### Einzelhandel und Stadtgestaltung

Seit dem Ende der sechziger Jahre wurden die Wettbewerbschancen des innerstädtischen Einzelhandels in den Zentren der westdeutschen Städte durch den Bau von Einkaufszentren in verkehrsgünstiger Lage „auf der grünen Wiese“ massiv beeinträchtigt. In einer weiteren Phase des Stadtumbaus nach dem Wiederaufbau und der anschließenden Modernisierung der Stadtstrukturen durch neue Verkehrsstrassen und Warenhäuser kam es daher in den siebziger Jahren zur Einrichtung fussgängerfreundlicher Einkaufsbereiche in den Zentren, die gegenüber den Großmärkten an der Peripherie die Kleinteiligkeit des historischen Stadtgrundrisses und die Möglichkeit extensiver Straßenmöblierung durch Vitrienen, Auslagen, Ruhebänke, Pflanzenkübel etc. nutzten, um dem „Einkaufsbummel“ entsprechende „Erlebnisräume“ zuzuordnen. Dabei wurden in einer Welle historisierender Stadtgestaltung markante Elemente des Stadtbildes publikumswirksam hergerichtet und zur Schau gestellt, um gegenüber den räumlich anonymen und auswechselbaren Angeboten der Shopping Center eine „Neue Urbanität“ zu erzielen, mit der ein abwechslungsreiches städtisches Umfeld die Attraktivität der Kaufangebote erhöhen sollte.

Dieses in den achtziger Jahren durch den Bau von Passagen und Ladengalerien mit hochwertigem Konsumangebot weiter kultivierte Konzept einer gestalterischen Steigerung der Attraktivität der Zentren unter Betonung der historischen und kulturellen Potentiale der Innenstädte war in den neunziger Jahren Grundlage der Erweiterung von Verkaufsflächen. Dies gilt auch für die Innenstädte der ehemaligen DDR, die einer besonders scharfen Konkurrenz durch Großmärkte in den Randgebieten ausgesetzt waren. So wurden etwa in der Innenstadt Leipzigs die

überkommenen Arkaden- und Passagenstrukturen als attraktives Ambiente wiederentdeckt und aufgewertet; auch der Umbau des Hauptbahnhofs mit seinem alle Erwartungen übertreffenden Geschäftserfolg stützte sich auf die Anmutungsqualitäten des historischen Ambientes, das als feingliedriger Rahmen erhalten wurde. Auf historische Erinnerungswerte und Vorbilder stützte man sich ebenfalls bei der Neugestaltung der Friedrichstraße in der Mitte Berlins, wo auf Grundlage des alten Stadtgrundrisses die Blockstrukturen wieder aufgenommen und nach Vorgabe der Traufhöhen neu bebaut wurden. Dabei zeigt sich jedoch, dass die historischen Stadtstrukturen nicht beliebig belastbar sind: Die parallel zum öffentlichen Straßenraum der Friedrichstraße den Blocks eingelagerte Einkaufspassage droht die Friedrichstraße als „Flaniermeile“ zu entwerten und zur bloßen Andienungs- und Durchgangsstraße zu machen, so dass langfristig die Identität und Einprägsamkeit dieses Ortes als attraktiver öffentlicher Raum gefährdet ist. Hier wird dann jene Ambivalenz riskiert, die Hanns Adrian folgendermaßen charakterisierte: „Passagen und Galerien können Innenstädte sehr bereichern, wenn sie sich dem Stadtgefüge unterordnen. Sie können aber auch Straßen und Plätze leerfegen und sie zu Belieferungshöfen machen.“



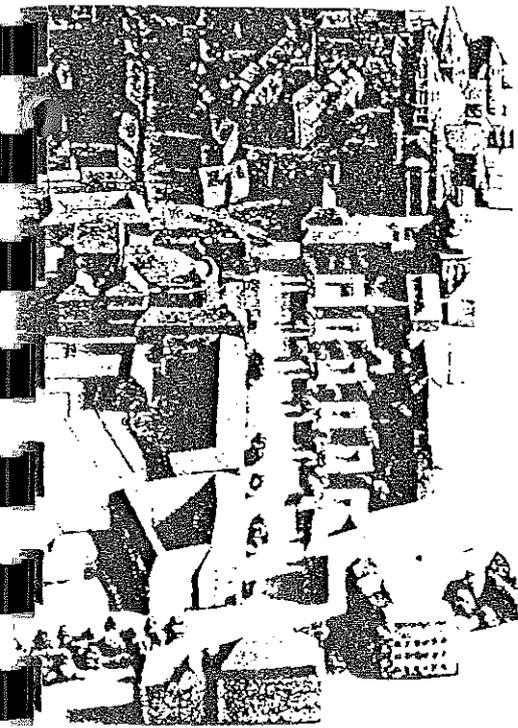
Berlin, Friedrichstraße, 1997

Bei jeder weiteren Verdichtung von Verkaufsflächen in den Zentren ist also auf die Stadtverträglichkeit des architektonischen Konzepts zu achten, will man die Gefahr einer doppelten Fehlentwicklung vermeiden, die auf der einen Seite zur Verriegelung der kleinteiligen Sichtbezüge und Wegeverbindungen führt und damit die Attraktivität des Zentrums insgesamt mindert, andererseits dem Einkaufsbereich den Charakter eines Großmarktes gibt, der auf die spezifischen Qualitäten des städtischen Umfelds nicht angewiesen ist und ebensogut in der Peripherie liegen könnte.

Die Grundrissfigur und Kubatur der von den Architekten HPP erarbeiteten Planung für die südliche Seite der Ludwigsstraße im Zentrum der Landeshauptstadt Mainz lässt solche Gefahren erkennen. Sie ist daher vor dem Hintergrund der historischen Entwicklung und des jetzigen Zustands des Stadtgrundrisses auf ihre Stadtverträglichkeit hin zu prüfen.

#### Zur Geschichte der Ludwigsstraße

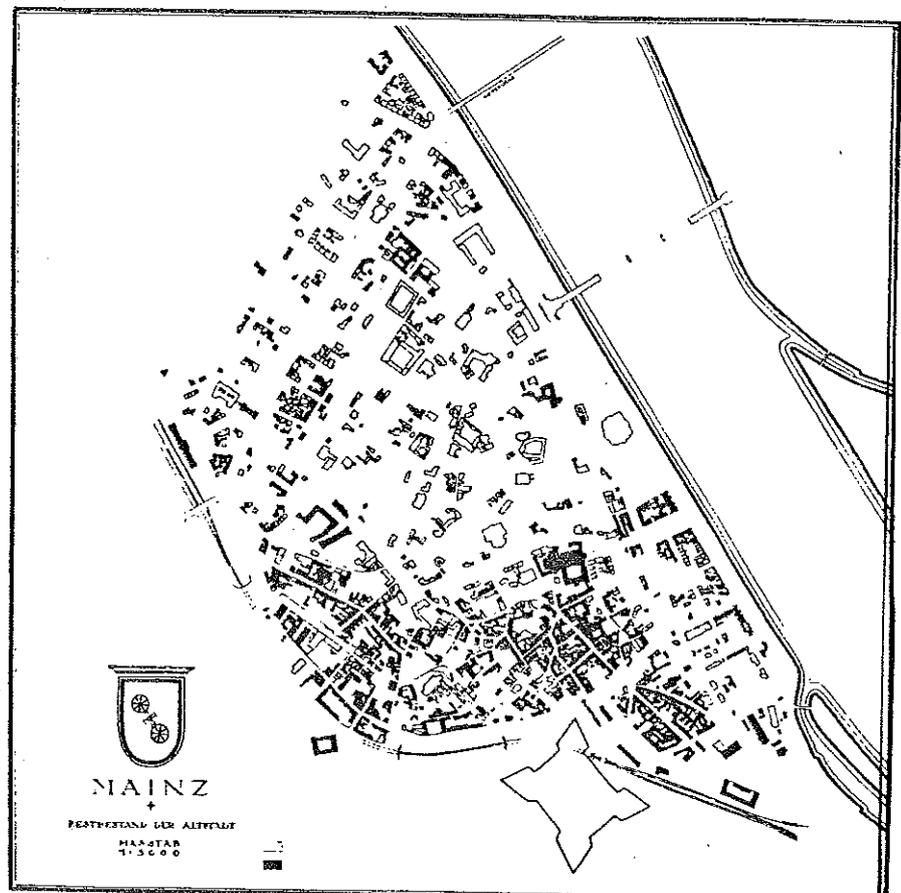
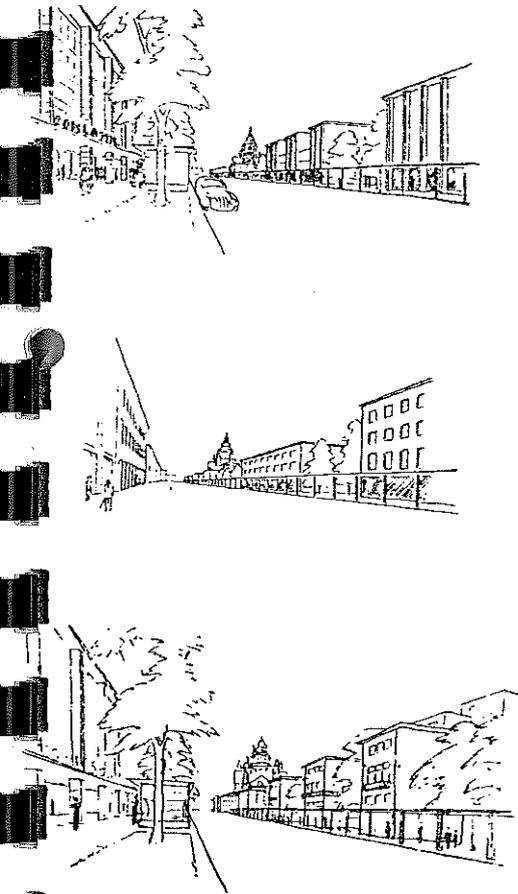
Neben der im Barock geplanten Großen Bleiche und der von Stadtbaurat Kreyßig im 19. Jahrhundert als Allee mit breitem Grünstreifen angelegten Kaiserstraße ist die Ludwigsstraße die dritte wichtige Achse im Stadtbild des alten Mainz, zudem die wohl wichtigste Geschäftsstraße in Mainz. Um dieser Funktion mehr Bedeutung zu geben, wurden schon vor der Zerstörung der historischen Altstadt im Zweiten Weltkrieg Pläne entwickelt, um die nach der französischen Planung von 1804 in modifizierter Form angelegte Korridorstraße durch eine aufgelockerte Bebauung zu öffnen. Ein Modellfoto aus den dreißiger Jahren zeigt als südlichen Rand der Ludwigsstraße eine Reihe von sechs Pavillonbauten, durch die vielfältige Verbindungen zwischen der nördlichen und südlichen Altstadt eröffnet wurden. Gemäß den Forderungen nach „Licht, Luft und Sonne“ wurde der Straßenraum für Durchgänge, Lichteinfall und Begrünungen in regelmäßigen



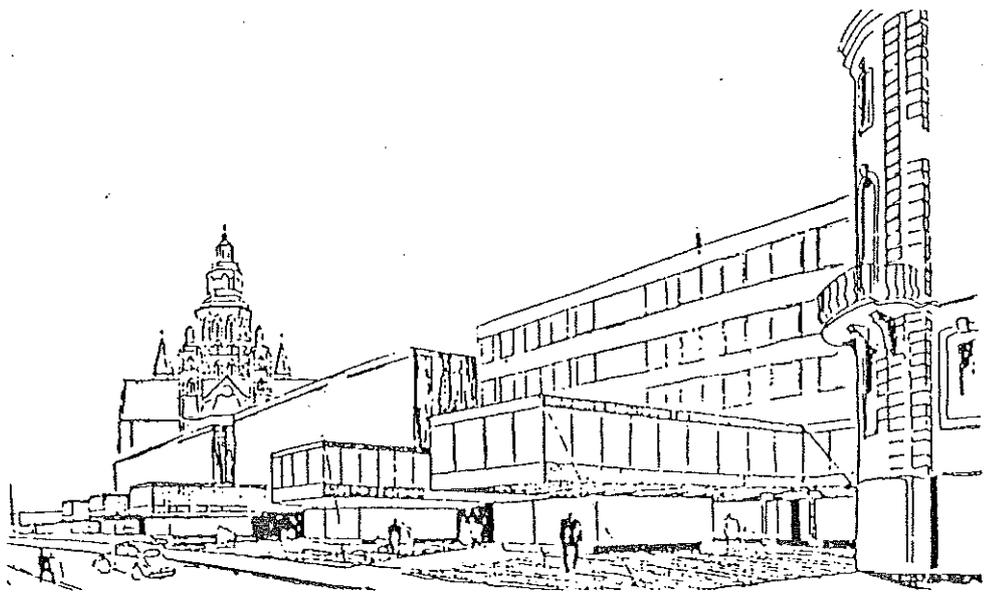
Ludwigsstraße, Modellfoto, um 1933

Abständen nach Süden hin geöffnet; parallel zur Ludwigsstraße sollte ein neuer Straßenzug mit starker Bepflanzung angelegt werden, um den Passanten im Wechsel zwischen den beiden Straßenzügen ein abwechslungsreiches Stadterlebnis und dabei eine mäandrierende Bewegung zwischen den Pavillons mit ihren Warenauslagen zu ermöglichen.

Dieser Vorschlag einer aufgelockerten Randbebauung in Form von relativ niedrigen Pavillons, die schon vom Schillerplatz aus die Blickfreiheit auf den Dom gewährleisten und ihn damit zum dominanten Stadtzeichen, zum stabilen Orientierungspunkt machen, findet sich in vielen Varianten späterer Planungen wieder und bestimmt als durchgängiges Motiv Mainzer Stadtplanung in diesem Bereich seit nunmehr über sechs Jahrzehnten bis in die Gegenwart die Überlegungen zur Gestaltung der Ludwigsstraße. Dieses Motiv hat sich über Generationen den Bewohnern und Besuchern als Merkmal der Innenstadt eingeprägt.



Ludwigsstraße, Skizzen zum Wiederaufbau, Adolf Bayer 1944. Restbestand der Altstadt, Karte 1946



Neue Ludwigsstraße, Skizze um 1962

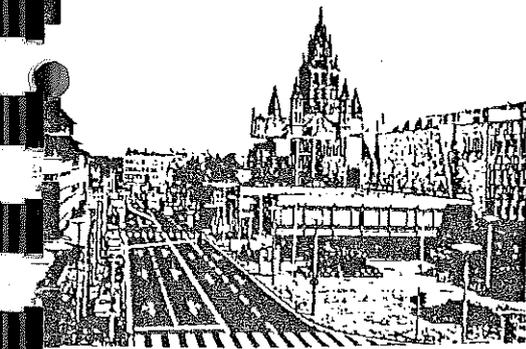
Den Entwürfen zum Wiederaufbau, die Adolf Bayer seit 1943 vorgelegt hatte, folgte 1948 der Vorschlag Richard Jörgs für eine noch weitere Auflösung des Straßenraums, bis dann ab 1958 unter Stadtbaurat Hans Jacobi das Konzept einer „Folge festlicher Plätze“ verfolgt und schließlich realisiert wurde, mit dem die Ludwigsstraße als großzügige Geschäftsstraße nachhaltig aufgewertet, die Sichtachse zwischen Schillerplatz und Gutenbergplatz erweitert und in Bezug zum Dom gebracht werden sollte. Die ab 1963 realisierte Planung folgte fünf Prämissen, die bereits seit drei Jahrzehnten die Überlegungen zur Neugestaltung dieses Straßenzugs bestimmt hatten:

- Herstellung einer räumlich erlebbaren Einheit des Straßenzugs vom Schillerplatz bis zu den östlich des Gutenbergplatzes eingrenzenden Torbauten, die den Übergang zum Dombezirk markieren.
- Sicherung der Blickfreiheit auf den Dom als einprägsam dominantes Stadtzeichen, gleichsam als ein von überall sichtbares Ausrufezeichen über diesem zentralen Stadtraum, dessen besondere Lage damit markiert und in Erinnerung gehalten wird.

- Anlage eines vielfach durchbrochenen Schwellenbereiches im Übergang zur südlichen Altstadt, die durch zahlreiche Querungsmöglichkeiten funktional und auch mental der Ludwigsstraße angebunden wird.
- Auflösung der Korridorstraße, indem der „harten“ nördlichen Kante eine „weiche“ Raumfolge mit mäandrierender Wegeführung gegenübergestellt und damit ein wirksamer Kontrast zwischen geradlinigem Durchgangsverkehr und abwechslungsreichem „Einkaufsbummel“ im Wechsel von breitem Straßenraum und intimeren Platzfolgen geboten wird.
- Differenzierung und Trennung der Verkehrsarten sowie ihrer Geschwindigkeiten bei reichem Angebot für Verweilen und Kommunikation im öffentlichen Raum der Stadt, der am Gutenbergplatz zugleich als vielseitig erschlossenes und zugängliches „Stadtfoyer“ vor dem Theater wirksam wird.

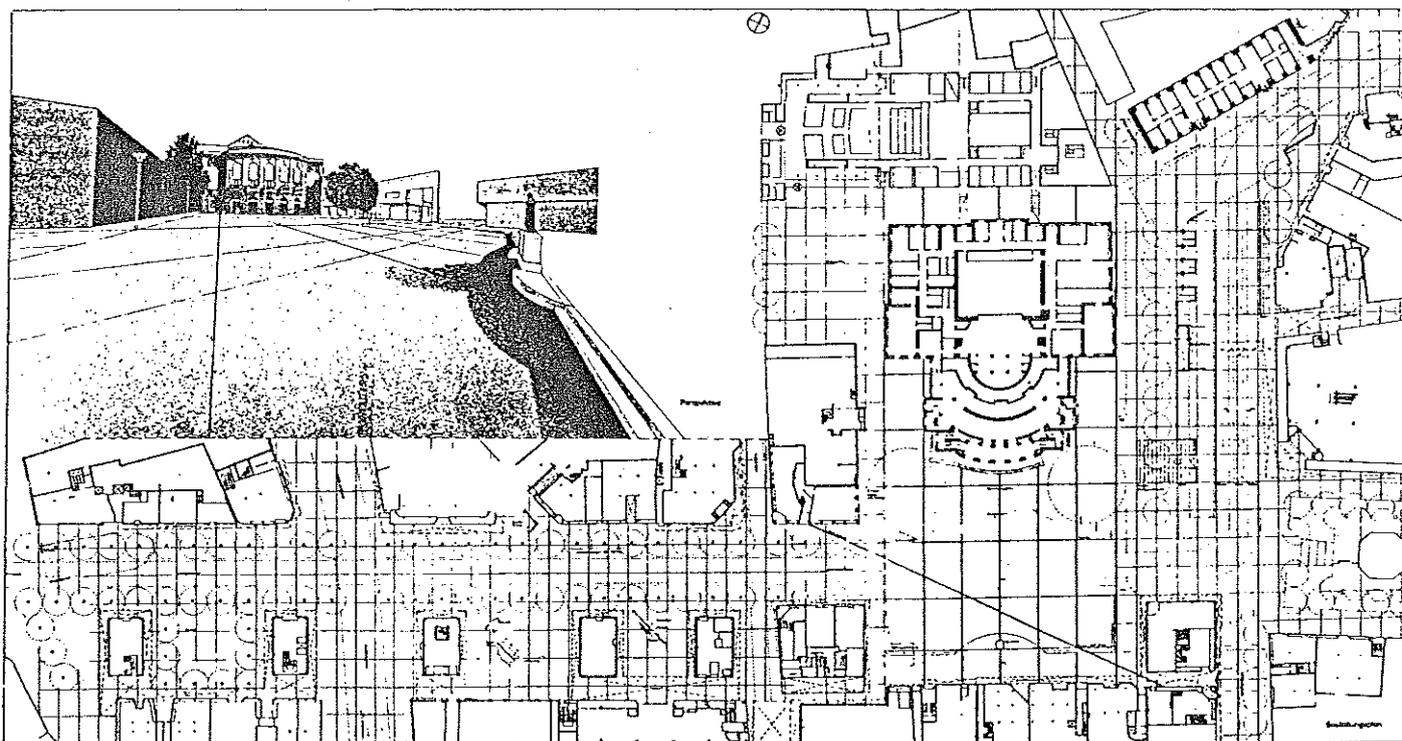
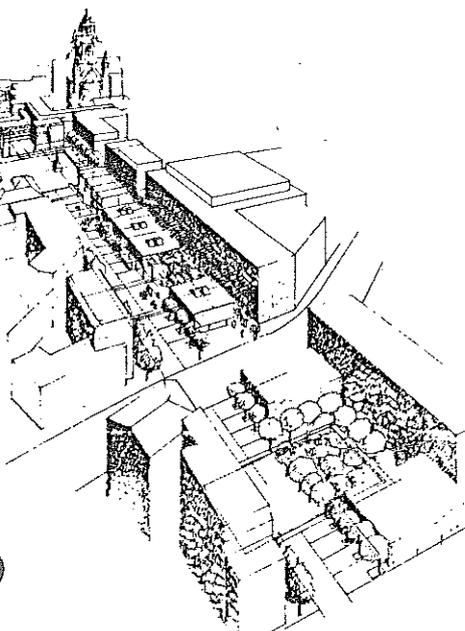
#### Neuere Planungen

Die funktionsräumliche Segmentierung des Straßenzugs und der ihn südlich begleitenden Platzfolge führte infolge des wachsenden Verkehrsaufkommens zu einem drastischen Absinken der Aufenthaltsqualitäten in diesem Bereich. Dem sollte durch eine differenzierte Freiraumgestaltung mit Pflasterrelief und Begrünungen entgegengewirkt werden, doch trug der Einsatz der äußerst heterogenen Gestaltungsmittel nicht zur gewünschten Aufwertung des Straßenzugs bei, sondern betonte noch die Segmentierung in Einzelbereiche und das Fehlen eines übergreifenden Gestaltungskonzeptes. So entschloss sich die Stadt 1991 zur Ausschreibung eines Wettbewerbs mit der Aufgabe, das räumliche Gefüge der Straßenabschnitte differenziert herauszuarbeiten, im Sinne eines übergreifenden städtebaulichen Konzeptes neu zu akzentuieren und durch architektonische Inszenierung erlebbar zu machen. Dabei sollten die



Pavillonbauten als Merkmale der Innenstadt in ihrer Grundstruktur erhalten, doch durch An- und Umbauten in ein hochwertiges Ensemble transformiert werden.

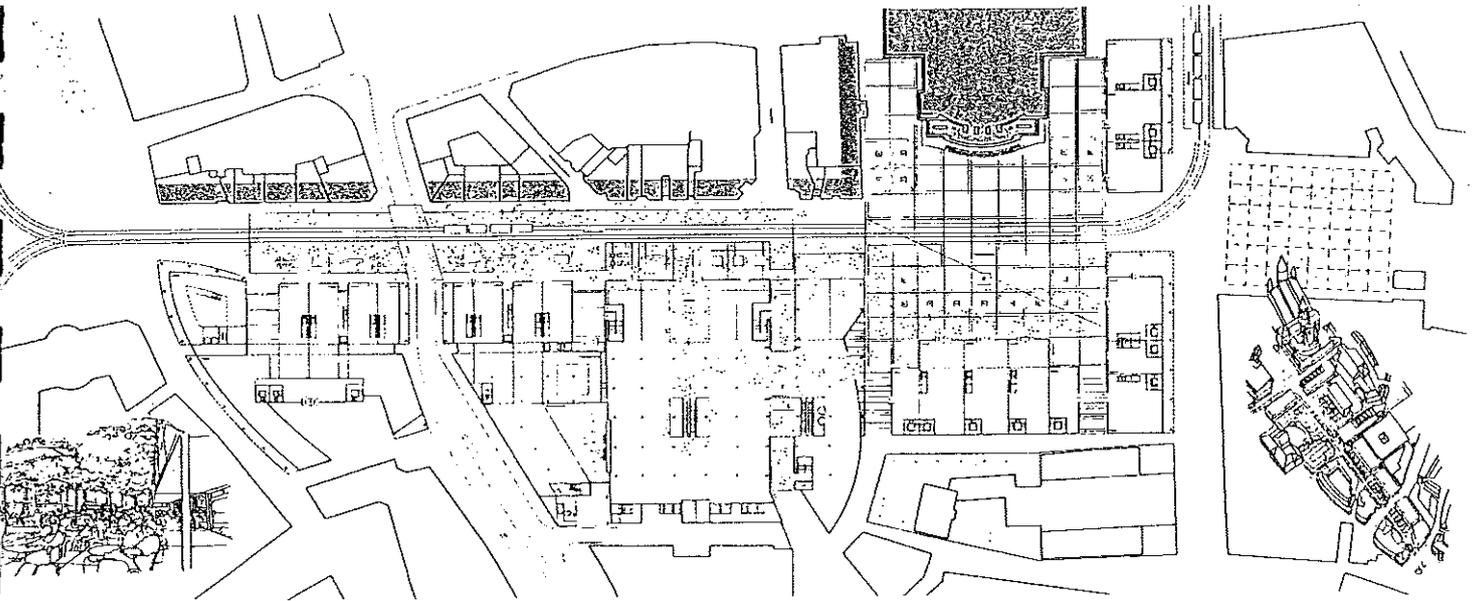
Dieser Realisierungswettbewerb erbrachte 1991 einige hervorragende Beiträge, in denen beispielsweise die räumliche Einheit von Straßenzug und Platzfolge durch einen einheitlichen Bodenbelag unterstrichen, die Sequenz wechselnder Räume hingegen durch Baumbepflanzungen bzw. diskret eingesetzte Neubauten betont wurde. Besondere Bedeutung kam dabei dem Gutenbergplatz zu, der mit eigenständigem Charakter durch vermittelnde Elemente wie Baumreihen, Pavillons oder Pergolabauten dem übergreifenden Straßenzug vom Schillerplatz bis zum Höfchen integriert wurde.



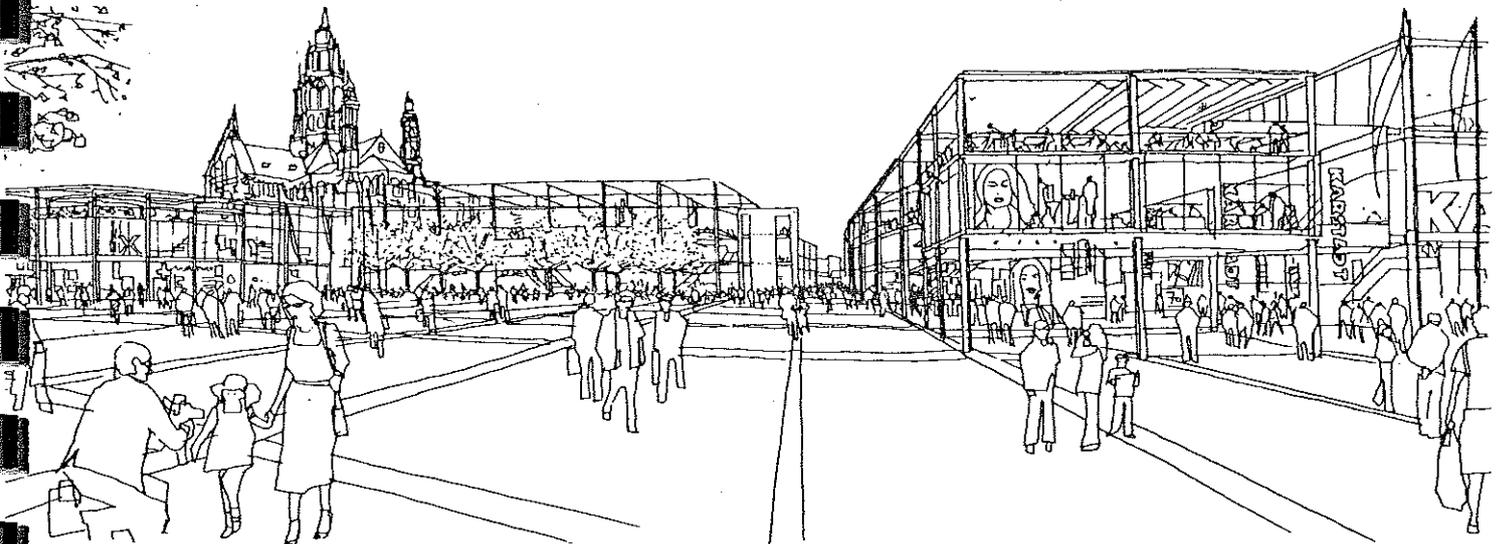
Perspektive zur Planung Ludwigsstraße  
Rüdiger Kramm 1991, 1. Preis 1992

Unten: Perspektive und Plan Ludwigs-  
straße, Drumm&Zahn, 1. Preis 1992

Auf dieser Grundlage fand 1996 eine weitere Bearbeitung, wieder in Form eines eingeladenen Wettbewerbs statt, wobei jedoch „auch grundlegende städtebauliche Veränderungen“ ermöglicht wurden. Wieder sollte die Ludwigsstraße und der Gutenbergplatz als eine räumliche Einheit betrachtet werden, die „in die vielfältigen innerstädtischen Anschlussbereiche einzubinden sind“.



Der in diesem Wettbewerb mit dem 1. Preis ausgezeichnete Entwurf schiebt den nun beträchtlich vergrößerten Kaufhauskomplex auf der Südseite zwar deutlich in den Raum der Ludwigsstraße vor und löst durch Verzicht auf die Pavillons die überkommene Platzfolge im Süden auf, doch bleibt sowohl durch querende Wege wie auch durch die Lage zurückversetzter Eingänge die Erinnerung an die frühere rhythmische Gliederung des Straßenraums durch Pavillons noch gewahrt. Die Eigenständigkeit des Gutenbergplatzes wird dadurch unterstrichen, dass die mit einheitlichem Bodenbelag ausgestattete Platzfläche am östlichen und westlichen Platzrand baulich klar gefasst wird, aber zur Querung jeweils zwei öffentliche Zugänge erhält, die wie offene Türen zwischen dem Platz und den nördlich wie südlich gelegenen Stadtteilen verbinden. Durch die



Plan und Perspektive Ludwigsstraße, Johannes Mronz und Mitarbeiter, 1. Preis 1996

zwei neuen Zugänge auf den Gutenbergplatz von Süden her wird die gesamte südliche Stadt und damit der zentrale Altstadtbereich mit Bischofsplatz und Augustinerstraße erlebniswirksam an den Theatervorplatz angeschlossen und einerseits bis zum Theaterneubau am Tritonplatz, andererseits zur Alten Universitätsstraße hin vermittelt.

#### Zur Planung vom Oktober 1997

Die von den Architekten HPP erarbeitete Planung enthält keine perspektivischen Ansichten oder schriftliche Erläuterungen. Ihre Interpretation kann sich daher nur auf die Grundrisse und den Systemschnitt beziehen, doch sind diese Angaben schon aussagefähig genug, schwerwiegende Bedenken hinsichtlich des vorgeschlagenen Baukörpers aufkommen zu lassen. Diese Bedenken sollen im folgenden unter den Stichworten Verriegelung, Verdichtung, Homogenität, Geschichtsverlust und Stadtimage erläutert werden.

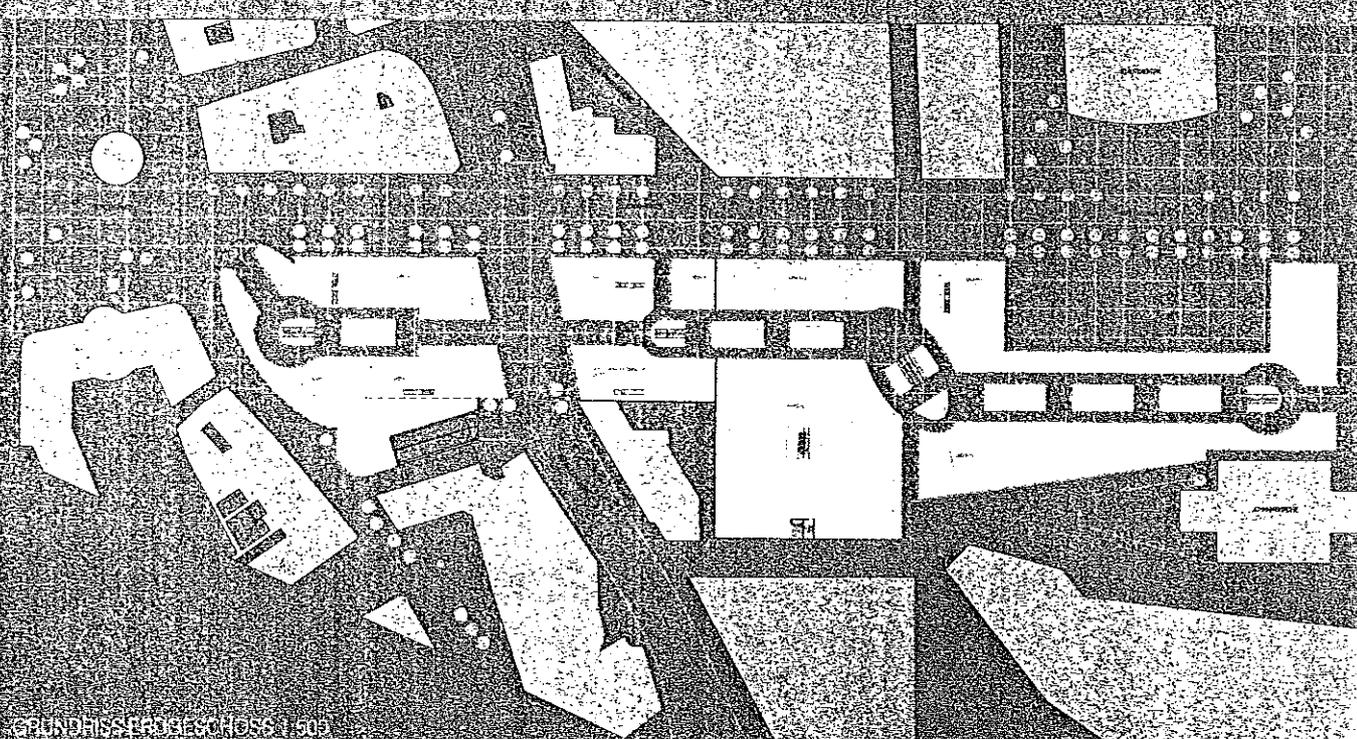
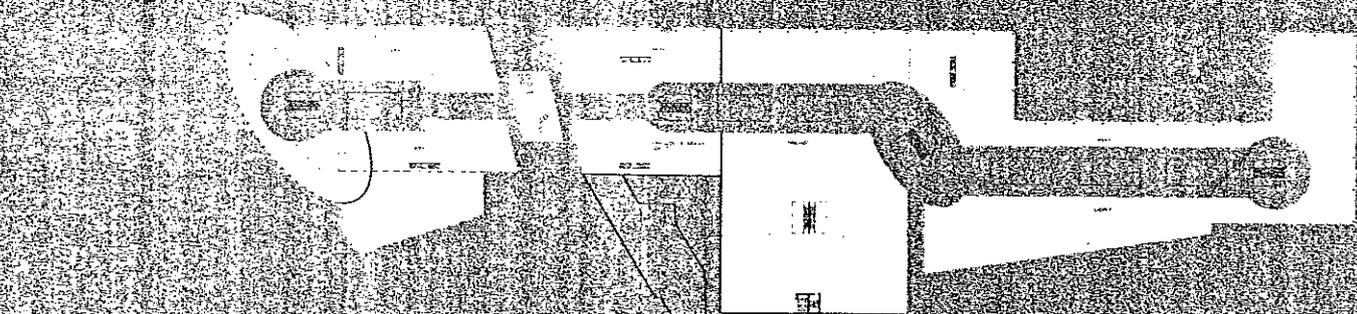
#### - Verriegelung

Der vorgelegte Entwurf zeigt einen durchgängigen Bauriegel von rund 300 Metern Länge, der trotz seiner Einschnürungen und einer Unterfahung im Bereich der Weißliliengasse alle Dimensionen der Altstadt sprengt. Dreimal so lang wie das Hauptschiff des Doms, mehr als doppelt so lang wie der Hauptbahnhof mit Empfangshalle und Seitenflügeln würde dieser Bau eine Größenordnung in die Altstadt bringen, die dort keinen Vergleich findet.

Schon mit dem Kopfbau am Schillerplatz stellt sich das neue Gebäude als dominantes Stadtelement dar, das die Bedeutung des öffentlichen Raums absichtsvoll in den Hintergrund drängt: Der Eingang zur Ludwigsstraße wird durch den Eingangsbau des Warenhauses derart eingeschnürt, dass die Allee, die den Charakter der neuen Ludwigsstraße prägen und aufwerten soll,

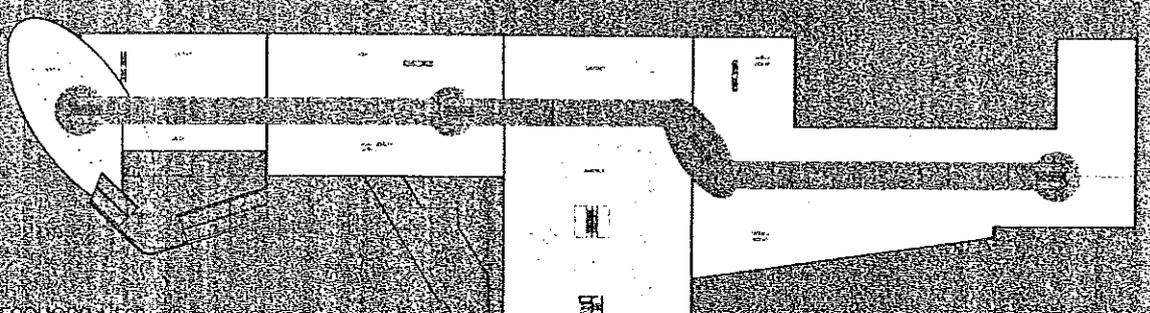
GUTENBERGPASSAGE MAINZ

GRUNDRISS 1 OBERGESCHOSS 1:500



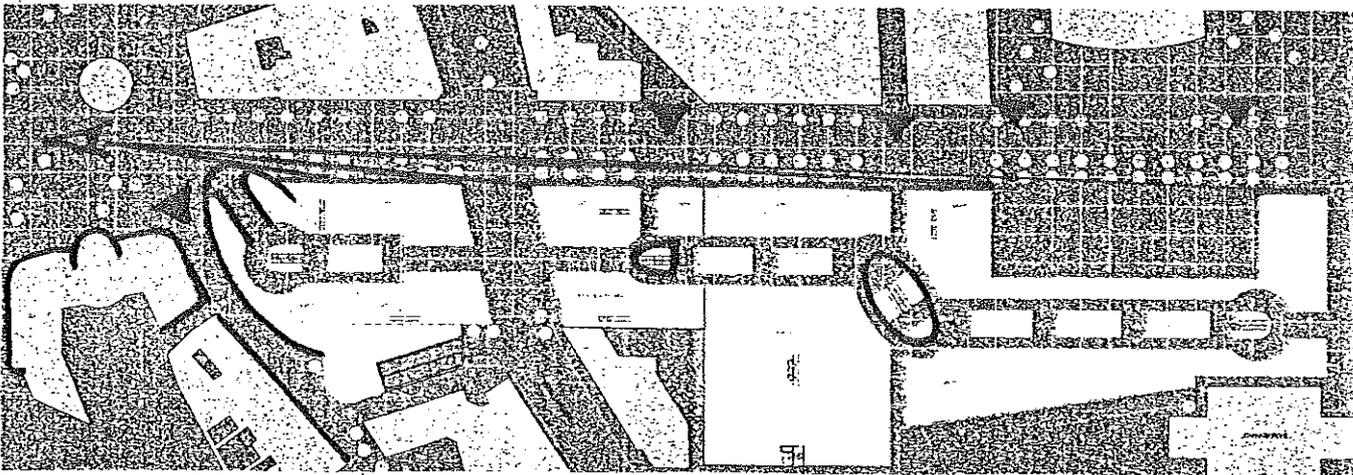
GRUNDRISS 1 1:500

GRUNDRISS 1 UNTERGESCHOSS 1:500



ARCHITECTEN HIPPENHORN RETSCHNIGG & PARTNER  
OKTOBER 09

erst weit dahinter im Osten beginnen kann. Zudem drängt sich die elliptische Form des Kopfbaus mit dem dominanten Eingang zum Kaufhaus so weit in die ohnehin schon schmale Straße zum Ballplatz, dass hier die optische Abschnürung noch gravierender wird, zumal es sich um eine der wenigen und wichtigsten Wegebeziehungen zur historischen Mitte der Stadt handelt.



Die nördliche Fassade des Kaufhauses tritt weit über die vorderste Front der bisherigen Pavillons vor und bietet ohne rhythmische Unterbrechung in der perspektivischen Wirkung vom Schillerplatz aus das Bild einer durchgehenden Wandscheibe von knapp 300 Metern Länge, da die Zufahrt zur Weißliliegasse nur als Schlitz und der Rücksprung am Gutenbergplatz lediglich als schmale Lücke in Erscheinung tritt.

Als wichtigste Ost-West-Verbindung in diesem Bereich ist die Weißliliegasse durch ein Café überbaut, das visuell den Verbindungscharakter dieser Straße erheblich beeinträchtigt.

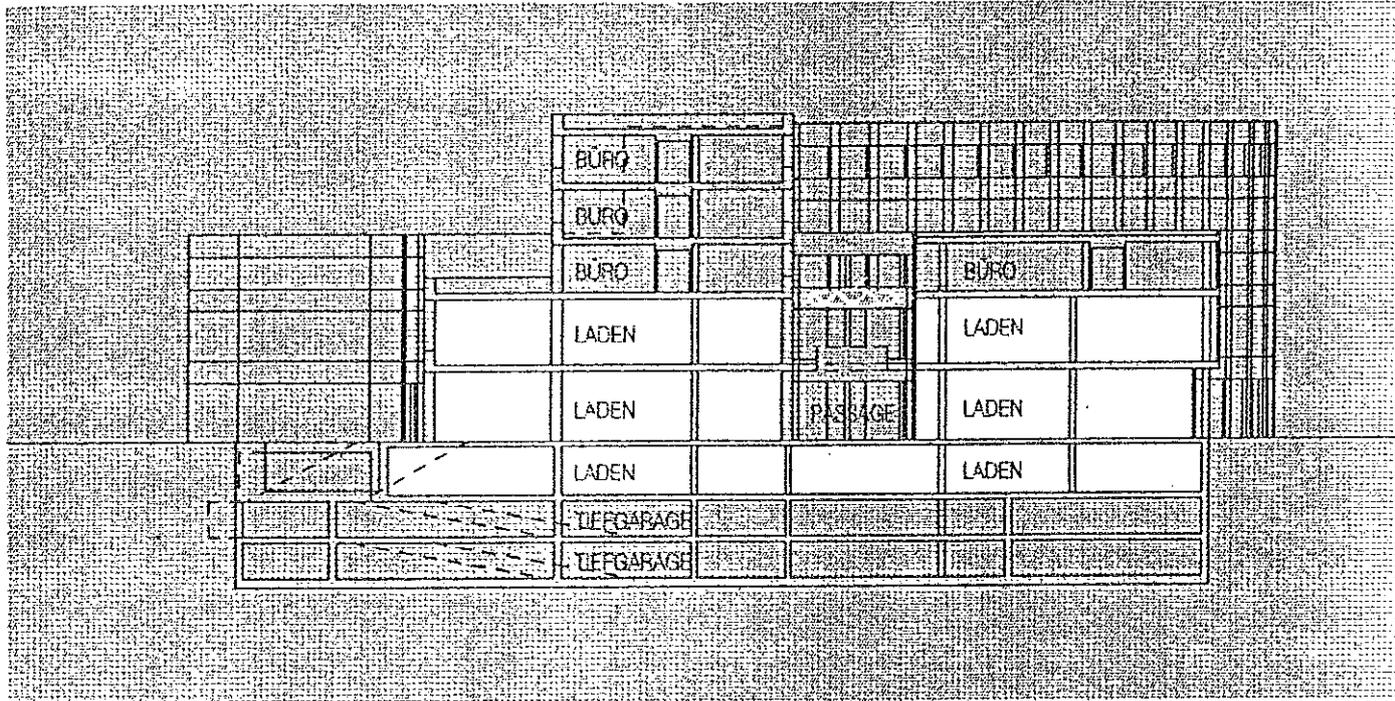
Dies wirkt um so schwerer, als von dieser Stelle aus über 200 Meter - ich wiederhole: über 200 Meter! - bis zur Schöffnerstraße am Höfchen kein direkter Durchgang mehr zur Altstadt möglich ist: Die von Norden in die Ludwigsstraße mündenden Straßenzüge wie die Vordere Prasengasse und die Fustgasse prallen im Süden auf eine geschlossene Fassadenfront; die hier gelegenen Zugänge in das Kaufhaus münden in internen Verteilerräumen mit Rolltreppen in die Obergeschosse und sind vermutlich nach Geschäftsschluss verschlossen.

Die östlich und westlich am Theater entlangführenden Durchgänge in die nördliche Altstadt finden im Süden kein Gegenüber, laufen ebenfalls vor eine Gebäudefront, deren bloße Zurücksetzung auf die südliche Grenze des Gutenbergplatzes keine Platzsituation, sondern eine breite Sackgasse schafft: Weder Durchgänge noch der hinter den Pavillons bisher querende Ost-West-Verkehr von Passanten werden diesen toten Raum beleben.

Der Bedeutungsverlust des öffentlichen Raums an dieser Stelle wird noch dadurch unterstrichen, dass parallel zur Ludwigsstraße eine innere - und wie man vermuten darf: mit allerlei Attraktionen ausgestattete - Ladenstraße angelegt ist, die den Publikumsverkehr in das Gebäudeinnere absaugt. Da im Erdgeschossgrundriss jedoch durchgängig nur Läden ausgewiesen sind, ist zu befürchten, dass der Neubau und seine Umgebung abends insgesamt zur toten Zone werden.

- Verdichtung

Neben der Verriegelung der Wege- und Sichtbeziehungen wird durch den neuen Baukörper eine Verdichtung des Stadtkörpers erzielt, die den südlich gelegenen Bereich zum Hinterhof entwertet. An dieser sensiblen Nahtstelle der Stadt, am Übergang zwischen dem einst Heiligen Bezirk, dem ideellen Zentrum im Süden und der barocken Stadterweiterung im Norden gelegen, sprengt das Gebäude alle bisher gültigen Maßstäbe. Durch den fünfgeschossigen Eingangsturm des Kaufhauses im Westen, der sich auf elliptischem Grundriss optisch weit über den Osteiner Hof mit seiner dreigeschossigen Gliederung und zurückgesetztem Mansarddach erheben wird, sind die Proportionen der umliegenden historischen Bauten miniaturisiert, was zu einem wohl nicht beabsichtigten Puppenstuben-Effekt führen und dem Osteiner Hof seine bisherige stadträumliche Dominanz am Schillerplatz nehmen kann. Dem wuchtigen Volumen des Baukörpers werden nicht

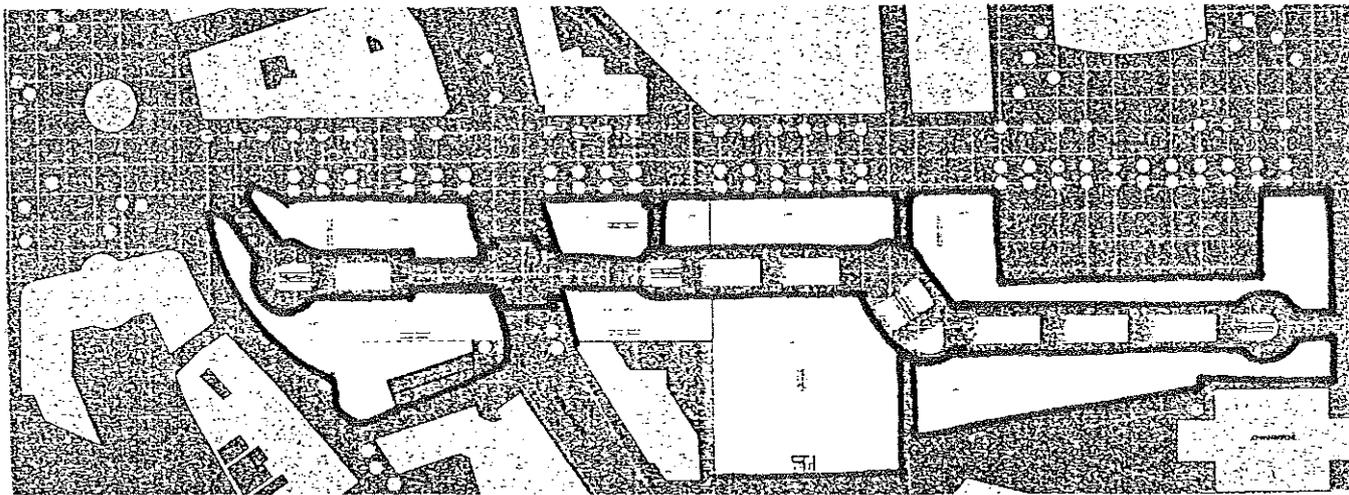


nur die Bäume und Vegetationen im Übergang zum Ballplatz, sondern auch Sichtbezüge zum Opfer fallen. Die Querung von dort zur Weißlilien-gasse wird von den Rampen zur Tiefgarage beherrscht, im Durchgang zum Bischofsplatz zeigt der Plan eine hohe geschlossene Wand nach Süden hin. Auch die gläserne Front nordwestlich der Johanniskirche wird die Monumentalität des neuen Baukörpers nicht mindern, der sich insgesamt gegenüber der südlichen Altstadt als wuchtige Rückseite darstellt, da die offenere Vorderseite eindeutig der Ludwigsstraße zugeordnet ist.

- Homogenität

Trotz der Unterbrechung in der Weißlilien-gasse, die wiederum durch einen Zwischenbau überbrückt wird, stellt sich der gesamte Gebäudekomplex als ein homogener Baukörper dar, der in der gesamten Länge von Ladenpassagen auf verschiedenen Ebenen durchzogen wird. Damit ist jener in Berlin kritisierte „Friedrichstraßen-Effekt“ verbunden, da der Fussverkehr der Passanten über geschickt platzierte Eingänge ins Innere des Gebäudes abgezogen und dem öffentlichen Straßenraum eine attraktivere, komfortablere, wettergeschützte

Alternative gegenübergestellt wird. Das Modell einer „Stadt in der Stadt“ kann durch die eingestellten Treppenhäuser jedoch kaum als Durchgangs- und Übergangszzone wirken, zumal die Gebäudetiefe im Bereich des Gutenbergplatzes vermutlich zu knapp dimensioniert ist, um die im Plan noch eingetragene Passage in Ost-West-Richtung zu erlauben: Der Gutenbergplatz wird von einem U-förmigen Vorbau gefasst, der alle Querbezüge blockiert und die Chance vergibt, hier in Erweiterung des Theaters ein vielseitig zugängliches „Stadtfoyer“ mit attraktiven, bis in die Nacht nutzbaren Angeboten zu schaffen.



Zur Homogenität des Baukörpers kommt eine für die Stadtqualität gerade in diesem Bereich gefährliche Homogenität der Nutzung, da im gesamten Erdgeschoss lediglich Läden ausgewiesen sind. Ohne attraktive, abwechslungsreiche Nutzungen mit langen Öffnungszeiten wird hier eine auch unter dem Aspekt der Sicherheit eher gemiedene Zone entstehen, die dem Bemühen um Vielfalt und Durchmischung städtischen Lebens entgegen steht. Hier durch Funktionsmischung, evtl. auch durch Angebote für innerstädtisches Wohnen zur Urbanität beizutragen, ist offenbar nicht beabsichtigt.

- Geschichtsverlust

Durch die kompakte Gebäudemasse werden nicht nur die verschiedenen Stadtbereiche wie durch eine Mauer getrennt, sondern auch die historischen Bauten und Denkmäler isoliert und in ihrer feingliedrigen Maßstäblichkeit miniaturisiert. Während das über Jahrzehnte geplante und schließlich - mit allen auch dort zu beklagenden gestalterischen und funktionalen Mängeln - realisierte Pavillonkonzept immerhin vielfältige Sichtbeziehungen und Wegeverbindungen anbietet und damit die Stadtgeschichte „lesbar“ lässt, wird hier der Stadtgrundriss als Identitätsmerkmal der Stadt weitgehend verwischt und überdeckt. In gesteigerter Form wiederholen sich hier die am Kaufhauskomplex Am Brand oft beklagten Fehler, obwohl dort immerhin durch die Gebäudegliederung, die offene Durchwegung und die Brücke nach Osten die Verknüpfung mit dem baulichen Kontext und Wegesystem zumindest angestrebt war. Für den neuen Gebäudekomplex mag später in verschärfter Weise zutreffen, was in der Denkmaltopographie zur Altstadt von Mainz zu den Neubauten Am Brand festgestellt wurde (S. 122): „Die wenigen eingestreuten Reste der einst blühenden Stadtkultur bedrängt eine übermächtig aufgetürmte Architektur.“ Unter dem oben genannten Aspekt der Stadtverträglichkeit ist das Projekt in der vorgeschlagenen Form abzulehnen, zumal auch die Verstärkung der monofunktionalen Struktur in diesem Bereich die Bedeutung der Altstadt als Wohnort und vielfältig durchmischtem Lebensbereich entgegensteht.

Während man sich in anderen Städten, wie etwa in Berlin oder Frankfurt am Main darum bemüht, die alte Parzellenstruktur wieder sichtbar zu machen und durch Funktionsmischungen „rund um die Uhr“ zu beleben, ist hier dazu kein Ansatz zu erkennen.

- Stadtimage

Neben der hervorragenden Verkehrslage und den landschaftlichen Qualitäten der Lage zwischen Rhein, Obsthügeln und Weinbergen ist es vor allem die über Baudenkmäler anschauliche kulturhistorische Bedeutung der Stadt, die das Image von Mainz prägt. Als Kernstück des auch mental verfestigten Stadtbildes von Mainz kann der Dombezirk mit dem Wahrzeichen der Turmgruppe und der umgebenden Altstadt mit ihren winkligen Plätzen und Gassen gelten, die bis tief in die Nacht mit quirligen Leben gefüllt sind und durch die dort wohnende Bevölkerung durchgängig sozialer Kontrolle ausgesetzt sind. Mit dem neuen Gebäude würde der Stadtstruktur ein neues urbanes Element eingefügt, das in der Wahrnehmung - und damit auch im erinnerten Image der Stadt - als Sonderform und vermutlich als Fremdkörper wirken würde, da es assoziativ mit dem vertrauten Image von Mainz vermutlich nicht zu verbinden ist: Die vorgeschlagene Form des Gebäudes und die angedeutete Architektur weist eher auf andere urbane Kontexte wie weiträumig axiale Straßenzüge der Gründerzeit, wenn nicht sogar auf den Typus der Shopping Mall im Umland der Städte hin, da die Kontinuität von „Mitbewohnern“ fehlt. Trotz der funktionalen Verstärkung von Mainz als Einkaufsstadt durch Erweiterung von Verkaufsflächen und Warenangebot sind m. E. Unverträglichkeiten mit dem bisherigen Positiv-Image von Mainz nach dem Slogan „Mainz lebt auf seinen Plätzen“ zu befürchten.

Insgesamt stellt das von den Architekten HPP erarbeitete Projekt in der vorgeschlagenen Form aus meiner Sicht eher eine Gefährdung denn eine Steigerung der historisch gewachsenen Stadtqualität dar und ist unter den Aspekten der Stadtverträglichkeit, der Denkmalverträglichkeit und vor allem einer langfristig angelegten Imageentwicklung von Mainz in Richtung einer kulturhistorisch bedeutsamen, zugleich lebensfrohen und in einer kleinteiligen Vielfalt öffentlicher Plätze

und Gassen abwechslungsreich erlebbaren Freizeit- und Einkaufsstadt nachdrücklich abzulehnen. Mit dem neuen Warenhauskomplex würde die Gebäudegruppe Am Brand noch übertroffen und damit ein Gegenüber erhalten, das mit ihr zusammen die Stadtmitte dominiert und das historische Ambiente des überkommenen Stadtgefüges als den auch mental wohl bedeutendsten Attraktivitätsfaktor der Stadt nachhaltig entwertet.

### Empfehlungen

1. Die Stadt Mainz hat für den Bereich Ludwigsstraße/Gutenbergplatz bereits zwei Wettbewerbsverfahren mit hervorragenden Beiträgen durchgeführt. Deren Ergebnisse und Erkenntnisse sollten im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden.
2. Ziel aller bisherigen Bemühungen war eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raums zur Aufwertung der Geschäftsstraße. Ein Warenhaus mit einem eindeutig nach innen gerichteten Einkaufskonzept trägt dazu nicht bei. Im gesamten südlichen Bereich der Ludwigsstraße ist eine stärkere Funktionsmischung im Sinne attraktiver, urbaner, öffentlich wirksamer Nutzungen anzustreben.
3. Dies gilt insbesondere für den Bereich des Gutenbergplatzes, dessen südliche Randbebauung bis zur Schöfferstraße von dem durchgängigen Warenhaus mit innerer Ladengalerie abzutrennen und sowohl räumlich wie funktional neu zu planen ist.
4. Dabei ist der Gebäudekomplex insgesamt stärker zu gliedern und aufzulockern, um zum einen stadträumliche Bezüge verstärken und Blick- und Wegebeziehungen aufnehmen zu können, zum anderen aber auch der umgebenden Bebauung mit ihren Baudenkmalern die Maßstäblichkeit zu bewahren.

5. Von einem renommierten und erfahrenen Architekturbüro wie den Architekten HPP sind in diesem Sinne tragfähige Ergebnisse zu erwarten. Die Gruppe ECE und die Architekten HPP sollten daher zu einer grundsätzlichen Überarbeitung ihres Vorschlages aufgefordert werden.

Darmstadt, im März 1998

*Werner Durth*

Werner Durth