



Landeshauptstadt
Mainz

Stadtteilrahmenplan Nördliche Neustadt

Stadtplanungsamt Mainz

Landeshauptstadt Mainz

Dezernat für Planen, Bauen, Denkmalpflege, Verkehr und Sport

Stadtplanungsamt Mainz, Zitadelle Bau A, 55131 Mainz

Amtsleitung: Ltd. Baudirektor Günther Ingenthron

Telefon: 06131 - 12 3030

Telefax: 06131 - 12 2671

E-Mail: stadtplanungsamt@stadt.mainz.de

Internet: www.mainz.de/stadtplanungsamt

Redaktion: Stadtplanungsamt - Günther Ingenthron
Andreas Schnell
Claus-Uwe Witzel
Frank Breitwieser

Kapitel Historische Entwicklung der Neustadt -
Prof. Hädler, IProD, Mainz

Baustein Sömmerringplatz - Grünamt

Grafiken / Fotos: Stadtplanungsamt, soweit nicht anders angegeben

Layout: Stadtplanungsamt, auf Grundlage des neuen
Erscheinungsbildes der Landeshauptstadt Mainz

02/2009



5	Vorwort Bürgermeister Norbert Schüler Beigeordneter Kurt Merkator
7	Einleitung Aufgabenstellung, Hintergrund, Projektphasen, Methode
11	Stadt- und Landschaftsraum Topographische Situation der Mainzer Innenstadt Räumliche Abgrenzung des Rahmenplanes
17	Historische Entwicklung der Neustadt Geschichte des Gartenfeldes; Prof. Hädler, IProD, Mainz
41	Baurecht und planungsrelevante Satzungen Bauleitpläne, Satzungen, Denkmaltopographie
49	Bestandsanalysen mit Empfehlungen Nutzungskartierung Nahversorgung und soziale Infrastruktur
57	Verkehrsinfrastruktur Verkehrsbelastung - Individualverkehr Öffentlicher Personennahverkehr Ruhender Verkehr Verkehrsaspekte
63	Stadtteilrahmenplan Nördliche Neustadt Städtebaulicher Interventionsraum Rahmenplan Nördliche Neustadt - Gesamtkonzept
75	Einzelbausteine mit Handlungsempfehlungen Städtebauliche Maßnahmen mit Auswirkung auf das Quartier Projektierte Baumaßnahmen im Quartier
111	Weiteres Vorgehen





Vorwort



Die Mainzer Neustadt ist der einwohnerstärkste und neben der Altstadt der dicht besiedelste Stadtteil von Mainz. Hier leben mehr als 13% der Mainzer Bevölkerung, was die Bedeutung dieses Stadtteils unterstreicht. Gleichzeitig sind die Problemlagen im sozialen, städtebaulichen und Erwerbsbereich neben einem kontinuierlichen Bevölkerungsrückgang nicht zu verkennen.

Vor diesem Hintergrund war es richtig, dass sich die Stadt Mainz mit dem Stadtratsbeschluss im Juni 2000 an der Bund-Länder-Initiative „Soziale Stadt“, u.a. mit dem Regionalfenster Neustadt, beteiligte. Dieses Programm hat zum Ziel, ausgewählte Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf durch eine gezielte Förderung von Maßnahmen und Projekten zu stabilisieren und Perspektiven zu entwickeln. Zur Umsetzung des Programms wurde zur Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements das Quartiermanagement als zentrale Anlaufstelle innerhalb des Stadtteils eingerichtet. Seitdem konnten viele Maßnahmen initiiert und umgesetzt werden.

Dennoch hat die Sozialraumanalyse 2005 bestätigt, dass die sozialen Problemlagen in der Mainzer Neustadt weiterhin sehr hoch sind. Dementsprechend wurde aufgrund des weiterhin hohen Handlungsbedarfes die längerfristige Fortführung des Programms „Soziale Stadt“ für die Neustadt beschlossen.

Zur Unterstützung der eingeleiteten Maßnahmen konnte in Abstimmung mit dem Land Rheinland-Pfalz die Erarbeitung eines Integrierten Entwicklungskonzeptes (IEK) als Steuerungs- und Koordinierungsinstrument für eine soziale Stadtteilentwicklung in die Wege geleitet werden.

Im städtebaulichen Bereich wird das Integrierte Entwicklungskonzept unterstützt und begleitet durch den städtebaulichen Rahmenplan „Nördliche Neustadt“. Vor dem Hintergrund der aktuellen städtebaulichen Entwicklungen des Zoll- und Binnenhafens zu einem neuen urbanen Stadtquartier mit Wohnen, Arbeiten und Kultur ist es eine zentrale Aufgabe der Stadtplanung, den unmittelbar angrenzenden Bereich der Neustadt mit seinen vorhandenen Schwachstellen auf diese Entwicklung vorzubereiten.

Das neue Zollhafenquartier wird die Mainzer Neustadt mit einem Bevölkerungszuwachs von ca. 10% bereichern und den Stadtteil erstmalig in der größtmöglichen Ausdehnung an den Rhein heranzuführen. Eine wesentliche Herausforderung liegt dabei in der Aufgabe, sowohl Bestehendes als auch Neues miteinander zu verknüpfen, um möglichst viele Synergien zu erzielen. Der vorliegende städtebauliche Rahmenplan Nördliche Neustadt formuliert solche Zielvorstellungen und schafft einen städtebaulichen Orientierungsrahmen für die zukünftige Stadtteilentwicklung.

Der Rahmenplan ist ein hinreichend konkretes, zugleich aber auch sehr flexibles Instrument zur Koordinierung von öffentlichen bzw. privaten Planungen und damit verbundenen Investitionen. Er wird möglichst durch Gutachten, Wettbewerbe und Fachplanungen weiter konkretisiert, ergänzt oder modifiziert. Der Rahmenplan soll letztlich als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für die künftige Entwicklung der Mainzer Neustadt dienen.

An dieser Stelle sei insbesondere dem Quartiermanagement beim Jugendamt und dem Stadtplanungsamt gedankt, die in intensiver und konstruktiver Zusammenarbeit sowohl die Erstellung des Integrierten Entwicklungskonzeptes unterstützt und begleitet sowie die städtebauliche Rahmenplanung für die Mainzer Neustadt mit den heute vorliegenden Zielvorstellungen erarbeitet haben.

Norbert Schüler

Kurt Merkator





Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Luftbild - Befliegung 2003

Quelle: Stadt Mainz



Einleitung

Der mit zurzeit ca. 27.000 Einwohnern bevölkerungsreichste Stadtteil, die Mainzer Neustadt, liegt nordwestlich der Altstadt und wird, beginnend mit der Kaiserstraße in ihrem Kernbereich durch die „Kaiserringe“ und die Rheinallee umschlossen. Ein überwiegender Teil der nordwestlich gelegenen Industrie- und Gewerbegebietsflächen im Bereich der Ingelheimer Aue zählen ebenfalls zum Stadtteil.

Dabei ist die Mainzer Neustadt als Ortsbezirk noch recht jung. Erst nach der Kommunalwahl 1989 konnte der große Ortsbezirk Innenstadt in die vier kleineren Ortsbezirke Altstadt, Oberstadt, Hartenberg-Münchfeld und Neustadt aufgeteilt werden. Im September 1989 konstituierte sich zum ersten Mal der Ortsbeirat Mainz-Neustadt.

Die Geschichte der Neustadt geht auf das Jahr 1872 zurück. Mit der Unterzeichnung des Stadterweiterungsvertrages zwischen dem Königlich Preussischen Gouvernement der Festung Mainz und der Stadt Mainz wurde das Gartenfeld als Siedlungsgebiet freigegeben, sodass sich die Stadt endlich nach Norden ausdehnen konnte. Diese Stadterweiterung, die eine Verdoppelung des Stadtgebietes bedeutete, war zugleich die Gründung der Mainzer Neustadt. Heute ist die Neustadt ein innerstädtischer Stadtteil.

In dieser Funktion als verdichtetes in Teilen gründerzeitliches Wohngebiet der Innenstadt mit Anteilen von Gewerbenutzung sind differenzierte Problemlagen sowohl in sozialräumlicher als auch städtebaulicher Hinsicht festzustellen. Während der südliche Bereich der Neustadt bis zur Josefsstraße durch eine eher dichte und geschlossene, gründerzeitliche Blockrandbebauung geprägt ist und damit im wesentlichen

ein homogenes Erscheinungsbild aufweist, werden nach Norden hin die strukturellen und städtebaulichen Mängel deutlicher sichtbar. Die im südlichen Bereich prägnante städtische Nutzungsstruktur begründet auch die spezifische Attraktivität dieses Quartiers innerhalb der Neustadt.

Diese Differenzierung der Neustadt spiegelt auch die Bevölkerungsstruktur wieder. Während bei der Bevölkerung im Norden der Neustadt das untere Einkommensniveau überwiegt, weist die südliche Neustadt eine heterogene Bevölkerungsstruktur auf. Des Weiteren ist die Sozialstruktur im nördlichen Bereich durch einen hohen Ausländeranteil und eine höhere Arbeitslosenquote gekennzeichnet.

Folgerichtig beteiligt sich die Stadt Mainz seit dem Jahr 2001 mit dem Regionalfenster Mainz-Neustadt an dem Bund-Länder-Programm „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf“ (Soziale Stadt). Ziel dieses Programms ist es, ausgewählte Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf durch eine gezielte Förderung von Maßnahmen und Projekten in Kooperation mit der Bevölkerung zu stabilisieren und Zukunftsperspektiven zu entwickeln. Nach der anfänglichen Realisierung punktueller Maßnahmen im Rahmen der Sozialen Stadt wurde die Notwendigkeit gesehen, ein integriertes Entwicklungskonzept für das Quartier „Mainz-Neustadt“ zu erarbeiten. Ziel des Entwicklungskonzeptes ist eine interdisziplinäre Bearbeitung der einzelnen Handlungs- und Entwicklungsfelder, insbesondere im Bereich der Stadt- und Freiraumplanung, Gemeinwesenarbeit und Ökonomie.

Parallel zur Beauftragung des Integrierten Entwicklungskonzeptes (IEK) entwickelt das Stadtplanungsamt für die nördliche Neustadt diesen Stadtteilrahmenplan. Die Kernaussagen der Rahmenplanung sollen Bestandteil des Integrierten Entwicklungskonzeptes sein. Die städtebauliche Auseinander-

setzung des Stadtteilrahmenplanes für den Bereich der nördlichen Neustadt erfolgt vor dem Hintergrund, dass insbesondere der nördliche Bereich der Neustadt die größten sozialen und städtebaulichen Problemlagen besitzt und gleichzeitig mit der Realisierung des neuen Stadtquartiers Zoll- und Binnenhafen in unmittelbarer Nachbarschaft hochwertige Wohnlagen geschaffen werden, die diesem Bereich gegenüber stehen.

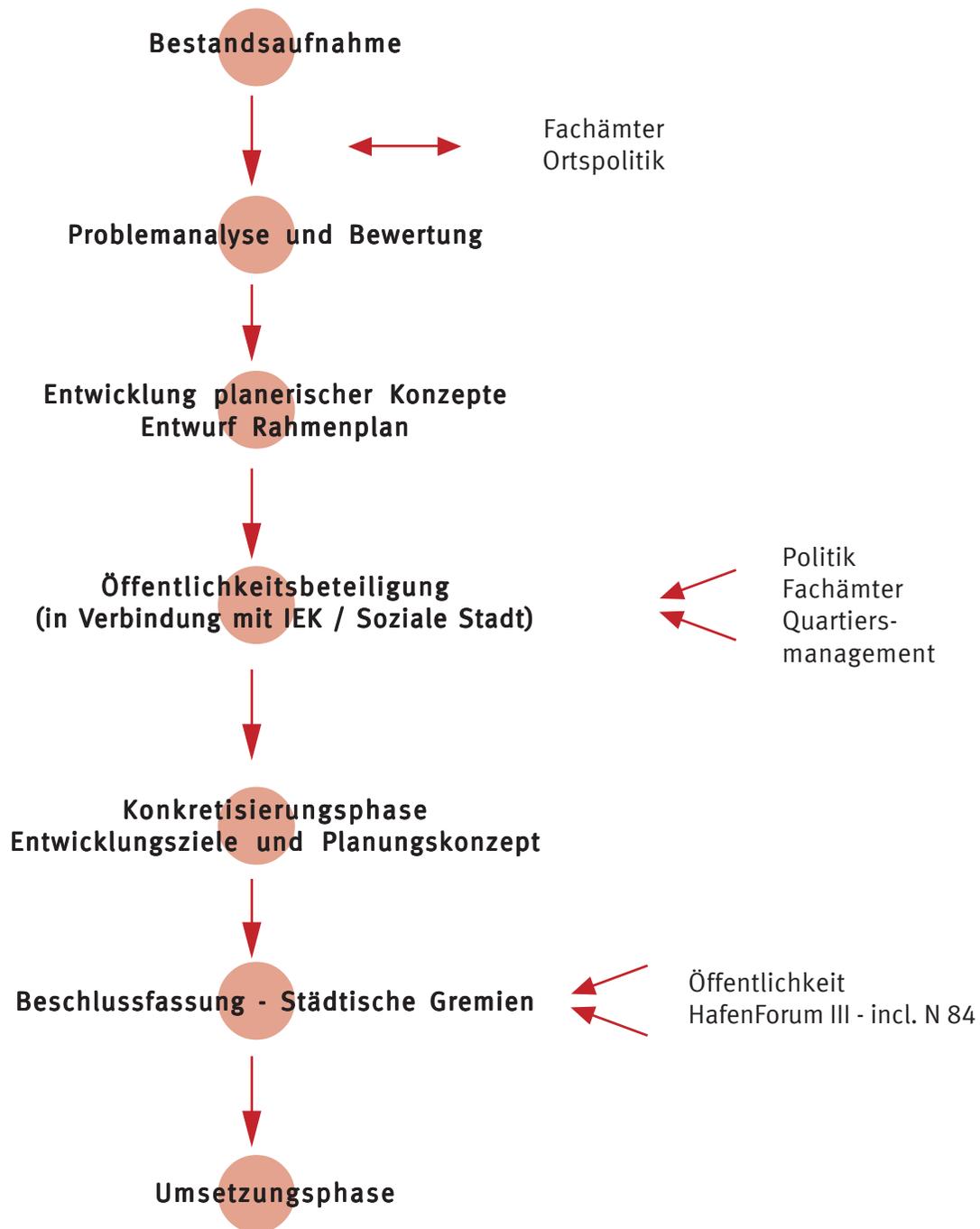
Mit dem Rahmenplan „Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen“ hat die Stadt Mainz in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Mainz AG die Grundlage für ein neues urbanes Stadtquartier in zentraler, innerstädtischer Lage geschaffen. Eine wesentliche Zielsetzung des Planverfahrens war es, die Mainzer Neustadt aufgrund der hohen Freiraumdefizite an den Rhein heranzuführen und damit sowohl die Lagegunst des Zoll- und Binnenhafens zu nutzen als auch die Wohn- und Lebensqualität der gesamten Mainzer Neustadt aufzuwerten. Es ist damit zu rechnen, dass sich die Bevölkerung der Mainzer Neustadt durch das neue Stadtquartier um ca. 10% erhöhen wird.

Der Schwerpunkt der städtebaulichen Betrachtung wird dabei insbesondere im Bereich nordwestlich der Goethestraße sowie nördlich der Sömmerringstraße liegen. Während südwestlich der Rheinallee deutliche stadträumliche Defizite mit sozialen Brennpunkten zu erkennen sind, sollen im Bereich der Hafenseln und auf der Nordmole hochwertige Wohnlagen entwickelt werden. Deshalb wird es zu einer zentralen Aufgabe, die Impulse der Zollhafenentwicklung auch über die Rheinallee hinweg in das nördliche Neustadtquartier zu lenken. Hier könnten vorrangig die Potenziale der Liegenschaft der ehem. Kommissbrotbäckerei aber auch mögliche Optionen zur Umstrukturierung von derzeit gewerblich genutzten Flächen in angrenzenden Bereichen genutzt werden.

Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Abfolge der Projektphasen



Methode

Seit dem Jahr 2000 beteiligt sich die Stadt Mainz an dem Bund-Länder-Programm „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - die Soziale Stadt“ mit drei Quartieren bzw. Regionalfenstern. Der Stadtteil Mainz-Neustadt zählte aufgrund seiner Problemlagen von Beginn an zu einem der ausgewählten Fördergebiete. Ziel dieser Gemeinschaftsinitiative ist die Stabilisierung und Aufwertung von Ortsteilen oder anderen Gemeindegebieten mit einem besonderen Entwicklungsbedarf.

Mit der Novellierung des Baugesetzbuches im Jahr 2004 wurden die städtebaulichen Bereiche „Stadtumbau“ und „Soziale Stadt“ neu eingefügt (§§ 171a - e BauGB). Im Bereich der Sozialen Stadt wird dabei der Bedarf nach einer aufeinander abgestimmten Bündelung von investiven und sonstigen Maßnahmen zur Entwicklung dieser Gebiete hervorgehoben. Grundlage zur Umsetzung städtebaulicher Maßnahmen bildet ein unter Beteiligung der Betroffenen und der öffentlichen Aufgabenträger aufzustellendes Entwicklungskonzept.

Nachdem mit der Sozialraumanalyse 2005 bestätigt wurde, dass in einzelnen Bezirken der Neustadt weiterhin überdurchschnittlich hohe Belastungen und Defizite vorliegen, sollte der Förderschwerpunkt längerfristig fortgeführt werden. Die räumlichen Handlungsschwerpunkte liegen innerhalb der Neustadt im stärker belasteten nördlichen Bereich.

Mit dieser Entscheidung wurde zwischen dem Sozial- und Baudezernat vereinbart, gemeinsam einen städtebaulichen Rahmenplan für die nördliche Neustadt zur Unterstützung des Entwicklungsprozesses zu erstellen. Durch die zwischenzeitlich

begonnenen Maßnahmen zur Umstrukturierung des unmittelbar angrenzenden Zollhafenareals - unter anderem der Eröffnung der neuen Kunsthalle - kommt der Rahmenplanung eine besondere Bedeutung zu. An der Schnittstelle und derzeitigen Barriere Rheinallee werden gewachsene Stadtstruktur und neues Stadtquartier aufeinandertreffen. Daher ist ein zentrales Ziel des Rahmenplanes, die Notwendigkeiten und Potenziale der Verknüpfungen zwischen beiden Quartieren aufzuzeigen. Die Chancen einer funktionierenden Vernetzung sind groß, zumal mit der Verlagerung des Containerbetriebs im Hafengelände erstmals die Zugänglichkeit des Rheinufer und des Hafenbeckens für die Bewohner der Neustadt geschaffen werden.

Bei der Weiterentwicklung wird darauf zu achten sein, dass die vorhandenen, meist kleinteiligen Versorgungsinfrastrukturen innerhalb der Neustadt nicht beeinträchtigt sondern hauptsächlich im nördlichen Bereich gestärkt bzw. ergänzt werden. Aufgrund der erkennbaren stadträumlichen, städtebaulichen und sozialen Problemlagen ist die Stabilisierung durch eine städtebauliche Intervention ein weiteres Planungsziel.

Methodisch wurde zunächst für ausgewählte Themenfelder eine städtebauliche Analyse durchgeführt. Da für den Bereich der Stadtbaugeschichte keine ausreichend aussagekräftigen Unterlagen zur Verfügung standen, wurde das Institut für Projektentwicklung und angewandte Bauforschung in der Denkmalpflege (IProD) unter der Leitung von Herrn Professor Emil Hädler beauftragt, die historische Bauentwicklung der Neustadt zu untersuchen.

Im Gespräch mit dem Ortsvorsteher konnten die Aspekte aufgenommen werden, die vor Ort besonders prägnant sind. Die gewonnenen Erkenntnisse und Analyseergebnisse sind mit den

städtischen Fachämtern sowie auch mit dem Büro Freischlad + Holz, das für die Erstellung der IEK verantwortlich ist, abgestimmt.

Im Ergebnis der städtebaulichen Analyse zeigt sich deutlich, dass die Problemlagen in der nördlichen Neustadt im sozialen und städtebaulichen Bereich besonders eng beieinander liegen. Der städtebauliche Rahmenplan zeigt insbesondere für die dargestellten Problemlagen Entwicklungspotenziale für eine Aufwertung dieser Bereiche. Wesentliche Klammer bildet dabei neben dem Umstrukturierungsbereich südlich der Lahnstraße der zentrale Aspekt der Schaffung bzw. Aufwertung vorhandener und neuer Verknüpfungspotenziale sowohl innerhalb des Quartiers als auch mit dem neuen Stadtquartier Zollhafen. Detailliert wird das Gesamtkonzept durch Einzelbausteine, die die weiteren Planungsschritte beinhalten.

Der städtebauliche Rahmenplan „Nördliche Neustadt“ ist eine sogenannte informelle Planung, ein städtebauliches Entwicklungskonzept, das bedeutet, er entfaltet kein unmittelbares Baurecht. Durch den zustimmenden Beschluss der städtischen Gremien ist der Rahmenplan eine Art Programmplanung. Im Rahmen intensiver Abstimmungen sind die Inhalte auch im Integrierten Entwicklungskonzept Neustadt abgebildet. Beide bilden die Grundlage für die weitere Förderkulisse der Programme „Soziale Stadt“ und „Stadtumbau“.

Zur weiteren Umsetzung der Planungsinhalte sind fallbezogen die jeweilig erforderlichen Planungsinstrumente wie Gutachten, Wettbewerb, Mehrfachbeauftragung, Kooperatives Gutachterverfahren sowie die Instrumente der verbindlichen Bauleitplanung einzusetzen.





Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

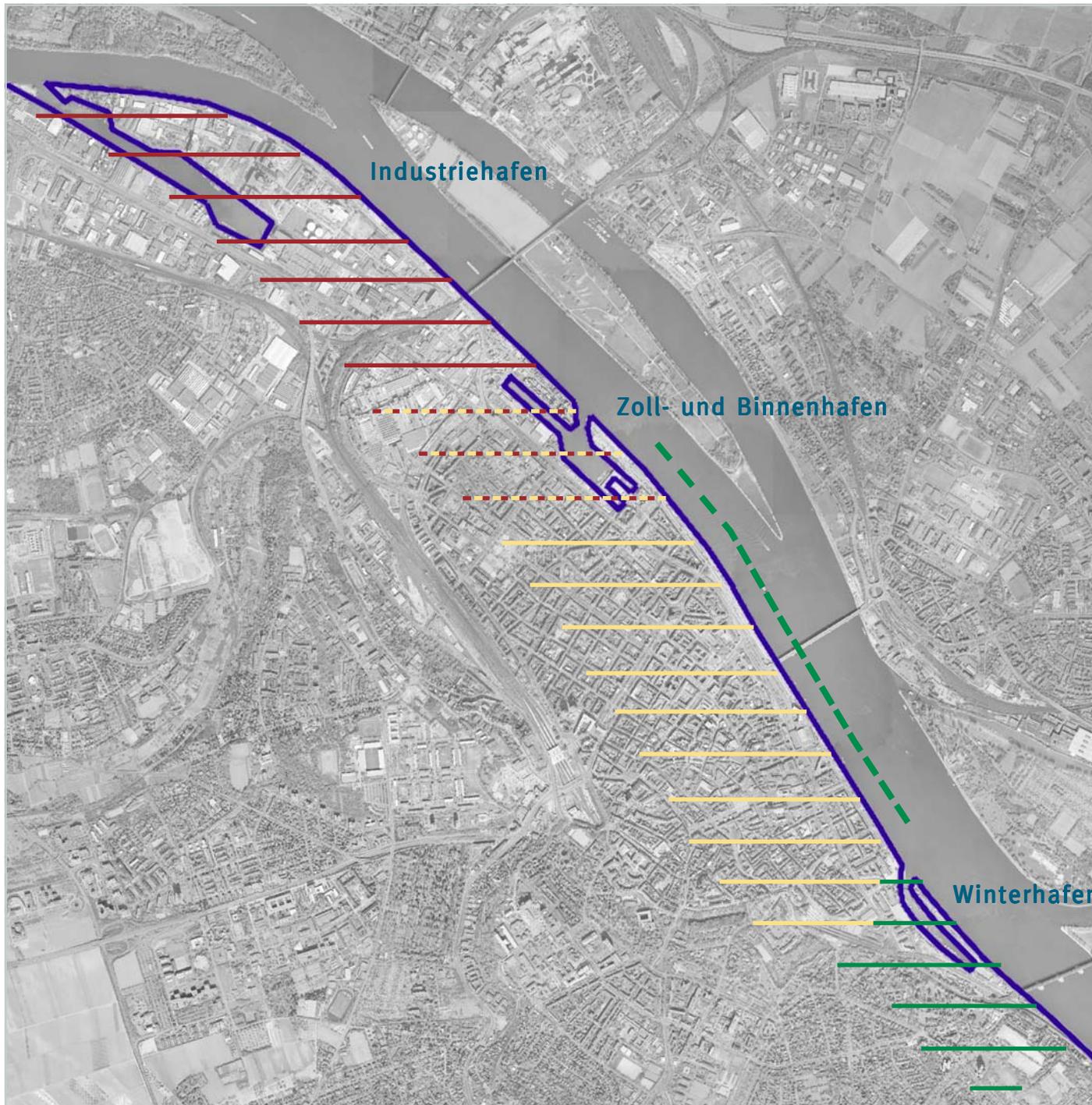


Stadt- und Landschaftsraum



Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz



Nutzungscharakteristik entlang des Mainzer Ufers

—
Gewerbliche und industrielle Nutzungen,
keine Zugänglichkeit bzw. fehlende At-
traktivität, keine öffentliche Nutzungen

—
Urbanes, innerstädtisches Ufer
mit Uferpromenade
- - - - -

—
Landschaftlich geprägte Uferbereiche /
Verflechtung mit dem Landschaftsraum

Luftbild: Stadt Mainz

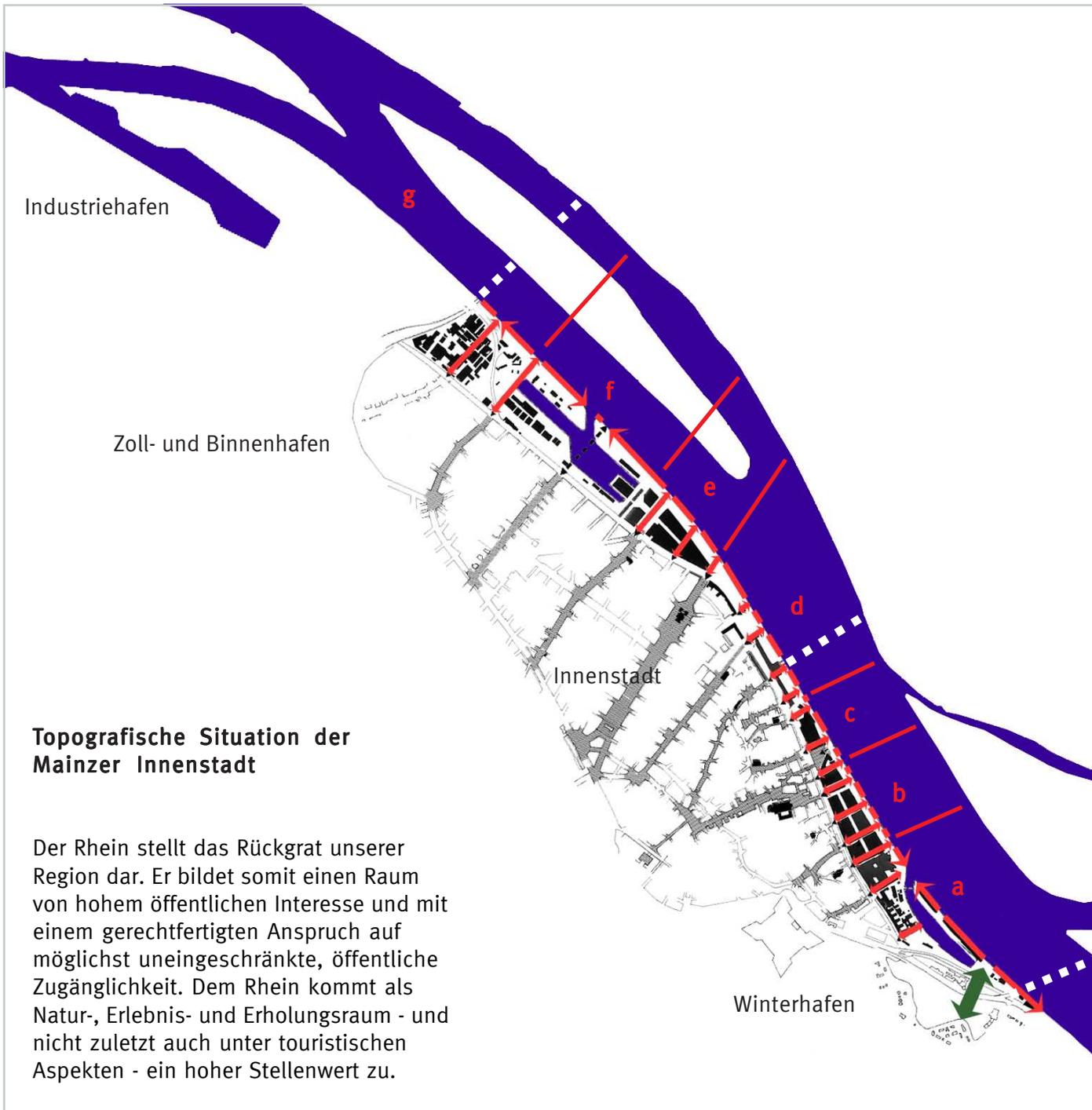


Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Charakteristik des urbanen Mainzer Ufers - Teilbereiche

- a Winterhafen**
Landschaftlich geprägt, Naherholungsgebiet
- b Lauterenviertel**
Stadterweiterung des 19. Jh, Blockrandbebauung, Uferpromenade
- c Rathaus bis Brückenplatz**
Zentraler, innerstädtischer Bereich
- d Brückenplatz bis Kaisertor**
Historische Promenade, Kurfürstl. Schloss, Landesregierung
- e Kaisertor bis Zoll- und Binnenhafen**
Stadterweiterung des 19. Jh, Blockrandbebauung, Uferpromenade
- f Zoll- und Binnenhafen**
Potential eines neuen Stadtquartiers mit Südmole als steinigem Ufer und Nordmole mit terrassierter Ufergestaltung
- g Industriegebiet**
Gewerbliche und industrielle Anlagen; Ver- und Entsorgungsinfrastruktur

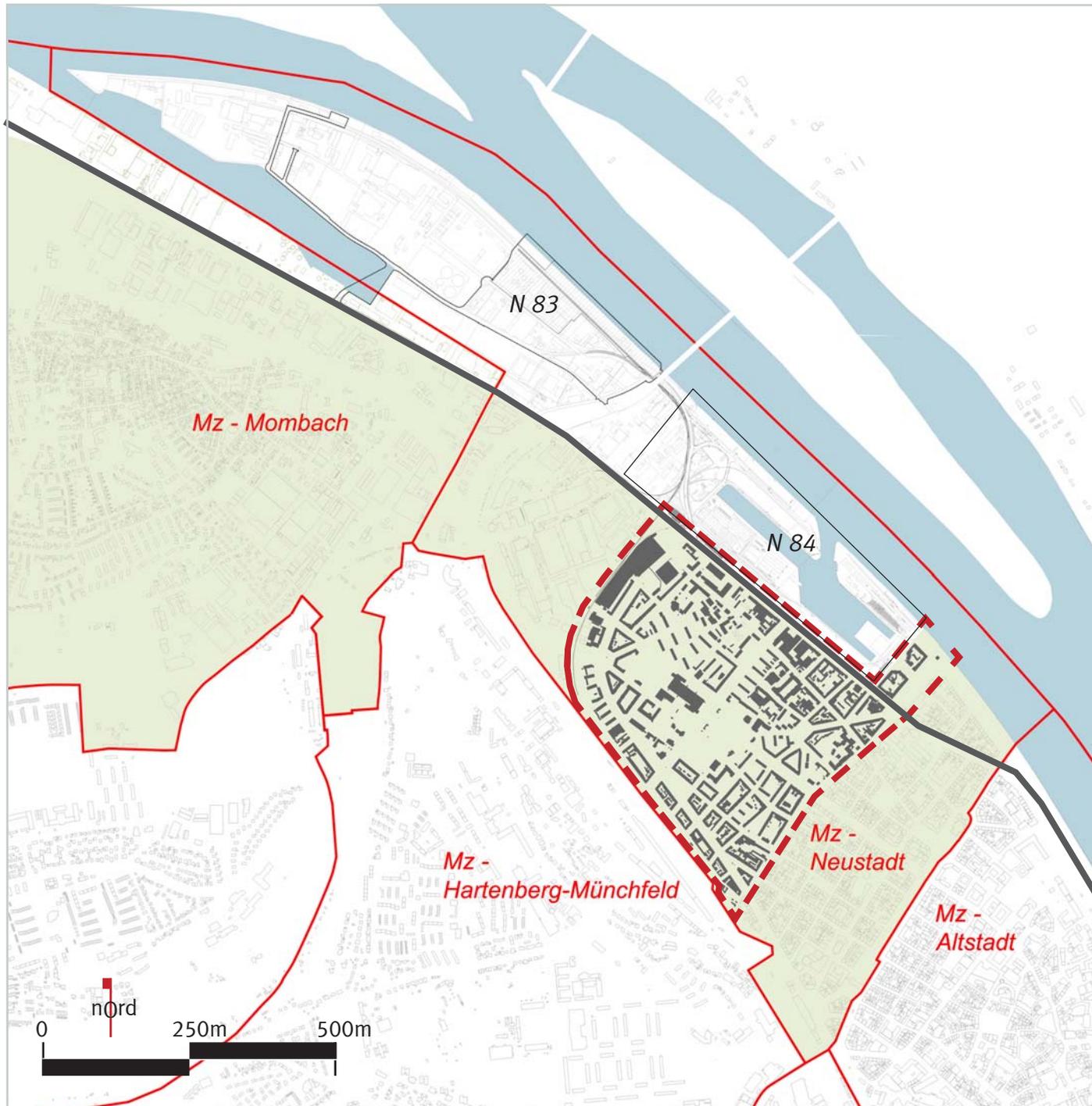


Topografische Situation der Mainzer Innenstadt

Der Rhein stellt das Rückgrat unserer Region dar. Er bildet somit einen Raum von hohem öffentlichen Interesse und mit einem gerechtfertigten Anspruch auf möglichst uneingeschränkte, öffentliche Zugänglichkeit. Dem Rhein kommt als Natur-, Erlebnis- und Erholungsraum - und nicht zuletzt auch unter touristischen Aspekten - ein hoher Stellenwert zu.

Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz



Räumliche Abgrenzung

— Stadtteilgrenzen

- - - Abgrenzung des Geltungsbereiches

■ Integriertes EntwicklungsKonzept - IEK - für die Stadtteile Neustadt und Mombach

— Rheinallee

— N 83 - Bebauungsplan „Güterverkehrszentrum“ - im Verfahren

— N 84 - Bebauungsplan „Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen“ - im Verfahren

Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz



Gliederung des Stadtteils Neustadt

— Stadtteilgrenzen

■ Abgrenzung des Geltungsbereiches

Zone 1, außerhalb des Rahmenplanes:
Südliche Neustadt zwischen Kaiserstraße und Josefsstraße

Zone 2:
Rheinallee, Am Zollhafen, Rheinufer, Feldbergplatz, Josefsstraße, Kaiser-Wilhelm-Ring (bis Bahngleise), Goethestraße

Zone 3:
Rheinallee, Goethestraße, Barbarossaring und Kaiser-Karl-Ring (bis Bahngleise bzw. Hafeneisenbahn)

Zone 4, außerhalb des Rahmenplanes:
Industriell genutzte Bereiche nördlich der Hafeneisenbahn





Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz



Historische Entwicklung





nach der Natur gem. von Caspar Schneider.

Ansicht der Stadt Mainz

gest. u. herauygegeben von J. G. Reinhardt.



Vorwort zur Bearbeitung der Geschichte des Gartenfeldes

Auf Anregung des Stadtplanungsamts Mainz legt das Institut für Projektentwicklung und angewandte Bauforschung in der Denkmalpflege (IProD) der Fachhochschule Mainz einen Bericht vor, der die bauhistorische Entwicklung der Mainzer Neustadt im 20. Jahrhundert nachvollzieht und daraus städtebauliche Konfliktzonen als Potenziale einer künftigen Stadtentwicklung erkennbar macht.

Das Stadtplanungsamt erstellt im Rahmen des Integrierten Entwicklungskonzepts/Soziale Stadt einen Rahmenplan zu möglichen Schwerpunkten städtebaulicher Entwicklungen in der nördlichen Mainzer Neustadt. Ziel dieser Planung sind Anregungen zur Anbindung der geplanten Neubaugartiere im ehem. Zoll- und Binnenhafen an die entsprechenden Stadtquartiere der „alten“ Neustadt zur Vermeidung zu großer Kontraste und Brüche. Es wurde eine Gliederung der Neustadt vorgeschlagen in eine Zone 1 von Kaiserstraße bis Josefsstraße, eine Zone 2 zwischen Josefsstraße und Goethestraße und eine Zone 3 zwischen Goethestraße und Kaiser-Karl-Ring. Eine vierte Zone zwischen Kaiser-Karl-Ring und Nordbahnhof lässt sich im Bereich der heutigen Industrieansiedlungen zwischen der Bahntrasse und dem Rhein darstellen. Eine ähnliche Zonierung zeigt sich in den Entwürfen des Stadtbaumeisters Eduard Kreyßig für das Gartenfeld, die jenseits der „Gartenfronte“ drei sog. „Rayons“ ausweisen, innerhalb derer sich die von ihm geplante städtebauliche Struktur nach und nach durchsetzen sollte. Diese Struktur kam jedoch nie ganz im 3. Rayon (der heutigen nördlichen Neustadt) an.

Diese vom Stadtplanungsamt vorgeschlagenen Zonierungen decken sich mit jenen, die im Rahmen des 135-jährigen Neustadtjubiläums 2007 von verschiedener Seite angeregt wurden und die auch die Sozialraumstudie der Stadt Mainz aus dem Jahr 2005 bestätigt. Die Zonen 2 und 3 grenzen dabei unmittelbar an das Hafeneck an und teilen den Hafen an der Hafeneinfahrt in einen südlichen und einen nördlichen Teil. In diesen Zonen 2 und 3 sollen die Stadtteile entsprechend dem Rahmenplan für den Zoll- und Binnenhafen durch geeignete „Brückenköpfe“ angebunden werden. Der Zone 3 (nördliche Neustadt) kommt dabei besondere Aufmerksamkeit zu, da in diesem Bereich jenseits der Rheinallee die größte Dichte des Neubaugartiers zu erwarten ist und diesseits der Rheinallee der Stadtteil teilweise unvollendet sehr lose Strukturen aufweist, dem städtebauliche Orientierungen und Identifikationsmerkmale fehlen. Für diese fehlende Ordnung gibt es Gründe, die in dieser Studie dargelegt werden sollen.

Eine systematische Stadtbaugeschichte des 20. Jahrhunderts in der Mainzer Neustadt ist bisher nicht geschrieben und kann durch diese Studie nur eröffnet werden. Grundlage der Arbeit ist die Dissertation von Paul-Georg Custodis aus dem Jahre 1979 über den „Stadtbaumeister Eduard Kreyßig und die Bauentwicklung der Stadt Mainz in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts“, die in ihren Aussagen mit dem Tod von Kreyßig 1897 und der Fertigstellung der Christuskirche 1903 endet. Custodis weist in seiner Analyse der Wirkung von Kreyßigs städtebaulichem Werk auf kritisch-distanzierte Äußerungen des fachlichen Umfeldes hin, die sich um 1900 mehren. Diese Kritik trifft zunächst Kreyßigs Architekturauffassung mit seiner zeitüblich-historistischen Baugestaltung, in der Folge aber auch seine städtebauliche Grundkonzeption, die im Jahrzehnt vor dem ersten

Weltkrieg als nicht mehr zeitgemäß angesehen wurde. Der Wandel der Leitbilder in Architektur und Städtebau zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit Gartenstadtidee und Vormoderne führte zu einer Abkehr von den Theorien gründerzeitlicher Stadtbaukunst nach Camillo Sitte der geschlossenen Blöcke, boulevardähnlichen Gestaltachsen, Dominanten und Blickbeziehungen, die in den radikalen städtebaulichen Axiomen der Zwischenkriegs-Moderne in den 1920er und 30er Jahren gipfelte und den Wiederaufbau nach 1945 prägten. Dieser Wandel der Leitbilder lässt sich am Beispiel der Mainzer Neustadt von Süden (Kaiserstraße) nach Norden (Kaiser-Karl-Ring) exemplarisch belegen und soll in dieser Studie aufgezeigt werden. Mehr als die Kriegszerstörung ist dieser Wandel der Leitbilder die Ursache für Entwicklungsbrüche im Stadtgefüge der Mainzer Neustadt, mit denen heutige Stadtplanung umzugehen hat. Die Studie zeigt auch, dass es angesichts der Bauentwicklung des 20. Jahrhunderts am Beginn des 21. Jahrhunderts kein Zurück zu Eduard Kreyßigs gründerzeitlichen Konzeptionen geben kann.

Prof. Dipl.-Ing. Emil Hädler,
Architekt DWB, 12/2008

Mitarbeit: Teresa Menge
Studentische Projektgruppe Wallaustraße:
Jörn Beck, Rebecca Lueg, Julia Mille,
Alexander Rippel, Marco Stalliviere

Wir bedanken uns an dieser Stelle bei Herrn Hans-Jörg Wiesenberger, der uns für diese Arbeit eindrucksvolle Ansichtskarten aus seiner umfangreichen Sammlung kostenfrei zur Verfügung gestellt hat.

Abb. auf der linken Seite: Caspar Schneider, Ansicht der Stadt Mainz um 1815; Stadtarchiv Mainz

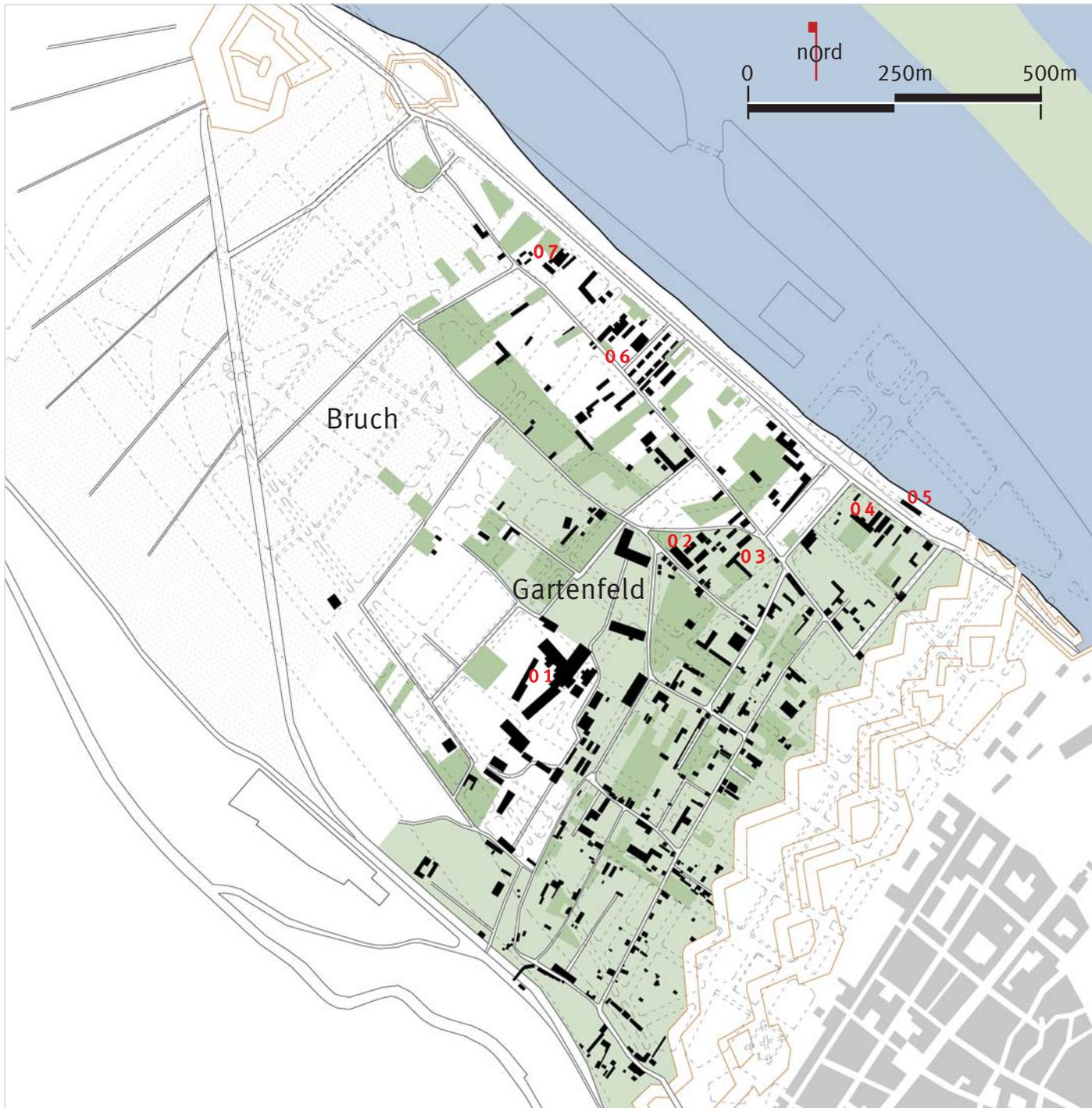


Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Städtebauliche Entwicklung der Neustadt von 1830 - 1880

- 01 Lederwarenfabrik Mayer, Michel Deninger
- 02 Maschinenfabrik Gebr. Schulz
- 03 Farbwarenhandel Albrecht
- 04 Depot der Straßenbahn
- 05 Station Gartenfeld
- 06 Eisengießerei Jul. Römheld
- 07 Lackfabrik L. Reuleaux



-  Baubestand im Untersuchungsgebiet
-  Brachflächen
-  Gartenanlagen
-  Entwurfsplanung von Eduard Kreyßig
-  Stadtstruktur innerhalb der Festungsanlagen

1830 bis 1880 – Das Gartenfeld und der Bruch

Das „Gartenfeld“ vor den nördlichen Toren der Stadt außerhalb der Festungsanlagen am Rheinufer gelegen wird von alters her als sumpfiges Überschwemmungsgebiet ausgewiesen, in dem feste Behausungen und Nutzungen nicht möglich waren. Im 1. Jh n. Chr. legten die Römer hier ein vorgelagertes Fort an, um unkontrollierte Rheinübergänge über die Rheinauen zu unterbinden, da ihr Brückenkopf dem Castrum (Kästrich) gegenüber in Kastell lag. Reste dieser Ansiedlung sind als sogenannter „Dimesser Ort“ in der Literatur erwähnt. Grabungsfunde bestätigen immer wieder eine römische Siedlung im Bereich der späteren Raimundischanze, der heutigen Einmündung des Kaiser-Karl-Rings in die Rheinallee. Ein größerer römischer Hafen, wie gelegentlich angenommen wurde, kann bis heute wissenschaftlich nicht belegt werden.

Der Bereich der heutigen Neustadt teilt sich in das eigentliche „Gartenfeld“ im Süden und den „Bruch“ im Norden. Im Bruch mündet der Gonsbach in den Rhein. Dieser Bruch wird auf allen Plänen zwischen 1815 und 1880 vom „Wildgraben“ durchschnitten, einem Flutkanal, in den Drainagebäche einmünden und über den das aufgelaufene Hochwasser zur Inundationsschanze hin abfließen konnte. Diese Inundationsschanze bildet als vorgelagerte Bastion im Bereich des heutigen Straßenbahndepots einen Teil der Mainzer Festung und wird erst im Zuge der Neustadtplanung aufgeben. Weitere Schanzen befanden sich damals auf der Ingelheimer Aue und auf der Petersaue.

Die graphischen Signaturen in den Plänen des Stadtarchivs machen deutlich, dass dieser Bruch als tiefliegendes sumpfiges Gelände keine Gärten aufwies und als Brachland zum Weiden von Vieh

benutzt wurde. Die hochwassersichere Verkehrsverbindung von Mainz nach Norden liegt auf der Trasse der heutigen Mombacher Straße. Die Rheinallee ist 1815 bereits verzeichnet, aber deutlich untergeordneter markiert. Der Planausschnitt zeigt den Verlauf der Rheinallee als historisches Rheinufer und ein dichtes Netz von Flurwegen.

Die ersten Entwürfe Eduard Kreyßigs zwischen 1869 und 1872 trennen bereits den Bereich der künftigen Neustadt in den Teil südlich bzw. nördlich der Goethestraße, die als markante Zäsur und Querachse den Mittelpunkt des sternförmigen Rasters aufnimmt: Diesseits der Goethestraße weisen die Pläne das „Gartenfeld“ jenseits der Goethestraße den „Bruch“ aus.

Dieser tieferliegende und sumpfige Bruch stellte der Planung des neuen Stadtteils erhebliche Widerstände entgegen, da der Aufwand zur Trockenlegung, das Anheben des Terrains im Bereich künftiger Straßentrassen und die Erschließung des Geländes aufwändiger war als im Gartenfeld südlich der Goethestraße. Allerdings zeigen die historischen Karten im Gartenfeld eine dichte, ungeordnete Bebauung auf Parzellen, die sich im Lauf der Zeit verfestigt hatten. Die Kreyßig'sche Konzeption muss sich demzufolge mit Beginn der ersten Überlegungen auf zwei Probleme einstellen: Die Gewohnheitsrechte der Gartenfeldanwohner im Süden und den Sumpf im Norden.

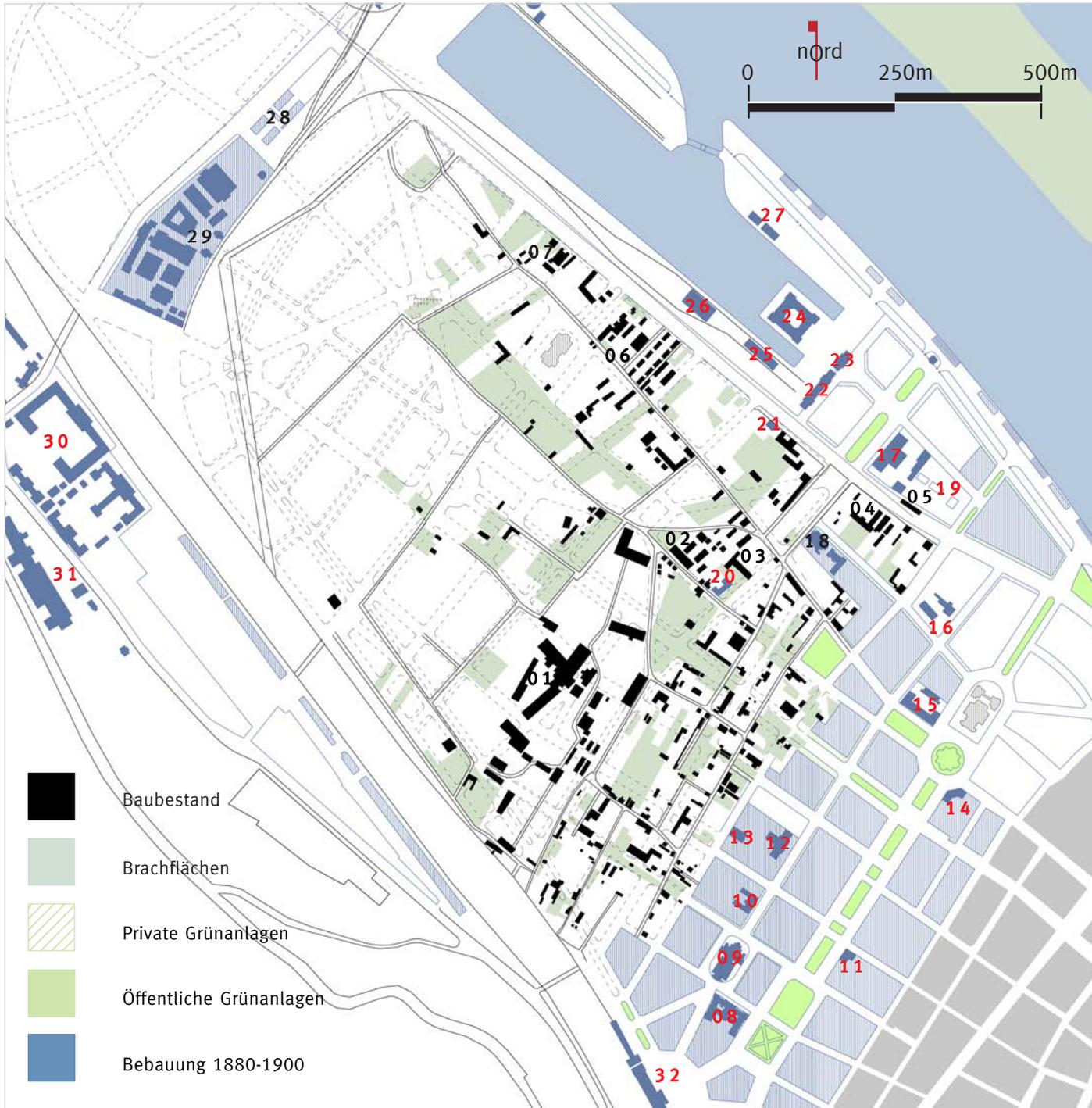
Blick über den Bruch in Richtung Taunus;
© Landesmuseum Mainz (Ursula Rudischer)



Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Städtebauliche Entwicklung der Neustadt von 1880 - 1900



- 01 Lederwarenfabrik Mayer, Michel Deninger
- 02 Maschinenfabrik Gebr. Schulz
- 03 Farbwarenhandel Albrecht
- 04 Depot der Straßenbahn
- 05 Station Gartenfeld
- 06 Eisengießerei Jul. Römheld
- 07 Lackfabrik L. Reuleaux
- 08 Direktionsgebäude der Staatsbahn
- 09 St. Bonifazius
- 10 Gewerbeschule
- 11 Bezirkssparkasse
- 12 Gartenfeldschule
- 13 Polizeistation
- 14 Reichsbank
- 15 Herbst Gymnasium
- 16 Reinigungsanstalt
- 17 Feldbergschule
- 18 St. Josef
- 19 Städtischer Viehhof
- 20 Bilhildiskapelle
- 21 Postamt
- 22 Maschinenhalle
- 23 Zollamt
- 24 Niederlage
- 25 Revisionshalle
- 26 Getreidespeicher
- 27 Petroleumlager
- 28 Rheintor-Baracken
- 29 Schlacht- und Viehhof
- 30 Golden-Ross-Kavallerie-Kaserne und Artilleriekaserne
- 31 Königliche Konservenfabrik
- 32 Central Bahnhof



1880 bis 1900 -

Die Bebauung der „Gartenfeldfronte“

Die Entwürfe von Eduard Kreyßig sind in Publikationen ausführlich gewürdigt und hier nicht dargestellt. In den Ausführungsplänen nach 1874 gliedern entlang einer Längsachse, der Bonifazius-, heute Hindenburgstraße zwei Querachsen das Gebiet: Der Boulevard, heute Kaiserstraße mit der Christuskirche und die Goethestraße mit einem in ihrer Achse geplanten weiteren großen Kirchenbau. Jenseits der Goethestraße im „Bruch“ ändern sich die Achstrassen in der Planung mehrfach.

Im Vorfeld der Gartenfeldfront treffen alle Planungen zur Stadterweiterung auf ein gewachsenes Labyrinth von Flurwegen, Handwerkshöfen, kleinen Gärten und privaten Häusern. Diese Bauten durften nach dem Festungsstatut nicht massiver Natur sein und sollten im Verteidigungsfall unverzüglich abgerissen werden, um einem Angreifer keine Deckung zu bieten. Diese Auflagen wurden nicht immer genau kontrolliert, sodass zunächst als Fachwerkbauten konzipierte Häuser und Gewerbebauten nach und nach durch Massivbauten ersetzt werden.

Ungeklärte Grundstücksfragen und zögerlicher Verkauf der Eigentümer behindern die Umsetzung des Blockkonzepts im ersten Rayon bis zur Josefsstraße. Um dennoch zügig mit der Bebauung beginnen zu können werden Grundstücke in städtischem Besitz auf der sog. „Gartenfeldfronte“, dem planierten Wall entlang der Kaiserstraße und der Schulstraße (heute Adam-Karrillon-Straße) bereit gestellt, an denen öffentliche Gebäude als stilistische Vorbilder für die nachfolgende Bebauung entstehen. Den Auftakt bildet 1884 der Centralbahnhof mit repräsentativem Vorplatz. An der Kaiserstraße zeigen die Pläne bis 1900 das Direktionsgebäude der Staatsbahn, die Kreissparkasse (erhalten), die

Reichsbank, das Neue Gymnasium (erhalten, heute Rabanus-Maurus-Gymnasium) mit dem Forsterplatz (heute 117er Ehrenhof) davor, zuletzt 1903 die Christuskirche. An der Schulstraße sind fünf Schulen erkennbar. Gebaut wird im Stil der Neorenaissance, einem für repräsentative öffentliche Bauaufgaben oft gewählten Baustil, der auch beim „Protestantischen Mainzer Dom“, die Christuskirche zum Tragen kommt.

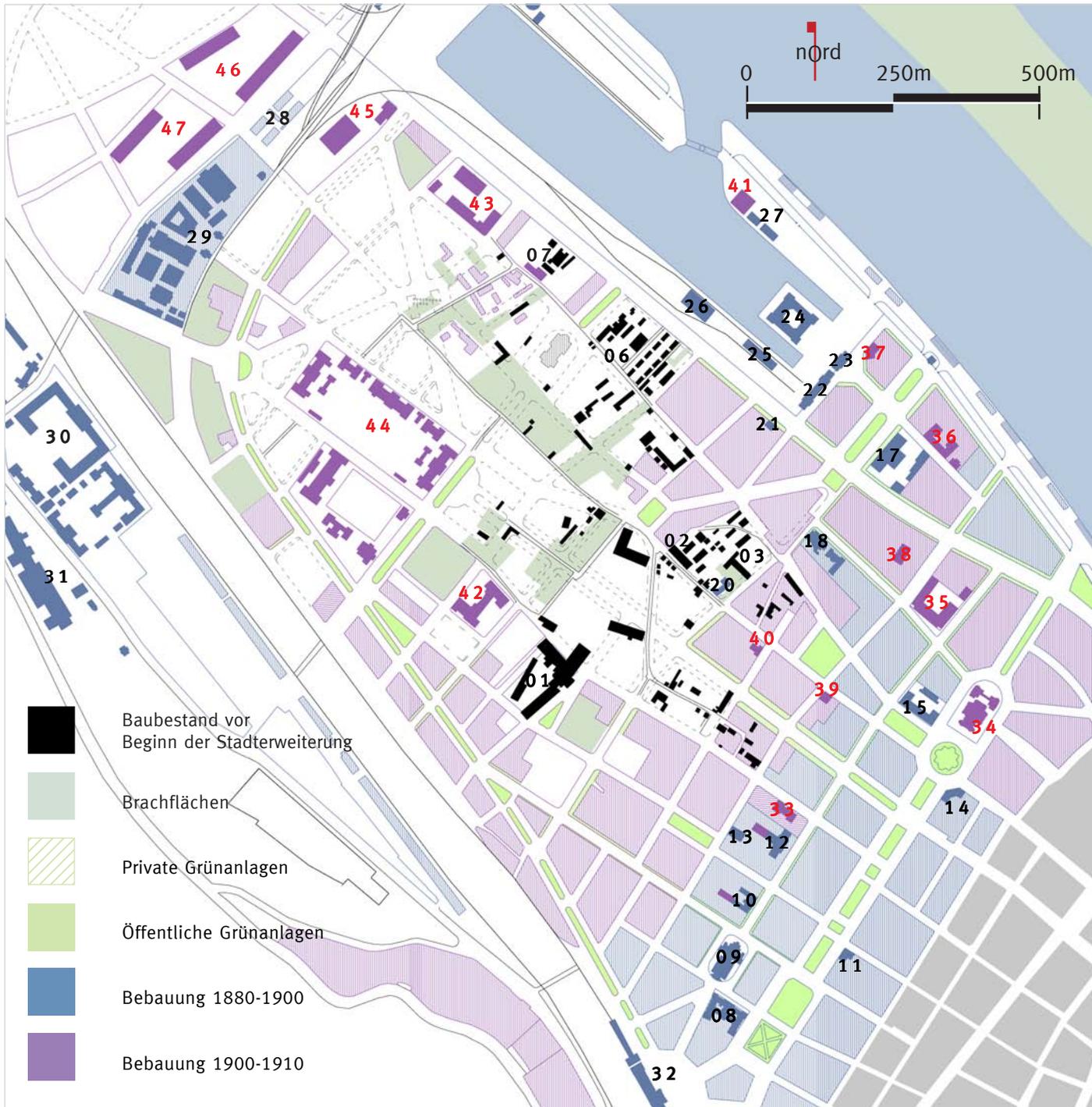
Die katholischen Gemeindekirchen - zuerst die Bonifaziuskirche am gleichnamigen Platz im oberen Gartenfeld - entstehen im neugotischen Stil zur „Seelsorge und Pastoration der wachsenden Neustädter Bevölkerung“. 1892 wird die Josefskirche im unteren Gartenfeld geweiht. Die 1885 geweihte Bilhildiskapelle beim Kloster der Franziskanerinnen war rasch zu klein geworden.

Die westliche Grenze der Neustadt nimmt in diesen Jahrzehnten mit der Entwicklung der Bahnanlagen an der Mombacher Straße, dem Bau der Artilleriekaserne, der neuen Golden-Ross-Kavallerie-Kaserne und der Kgl. Konservenfabrik am Hartenberger Hang ihre endgültige Gestalt an. Lediglich drei Durchlässe unter der Bahn binden diesen Bereich noch an die Neustadt und das sich anschließende Gewerbegebiet. Ein vierter führt nach Mombach. Am Rheinufer im Osten entwickelt sich der Zoll- und Binnenhafen zu einem der modernsten Rheinhäfen als Zollbezirk hinter abgeschlossenen Grenzen der Kreyßig'schen Defensionsmauer, mit Rheintoren und einem Zaun zur Stadt. Vor der ehemaligen Nordumwallung auf 4m aufgeschüttetem Grund entsteht zwischen 1893 und 1898 der neue Schlacht- und Viehhof nach Kreyßigs Plänen. Das so großzügig geplante Gartenfeldquartier ist von drei Seiten begrenzt. Fortan bleibt die Binnenentwicklung Hauptaufgabe.

Erschlossen wird das immer weiter anwachsende Baugebiet durch Pferdebahnen, die seit 1884 mit der Schließung des Sackbahnhofs der Hessischen Ludwigsbahn und Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs den neuen Stadtteil mit der Innenstadt verbinden. Zwischen 1890 und 1900 schließen sich die Baublöcke zwischen Kaiserstraße und Frauenlobstraße nach und nach. Als erster Quartiersplatz wird der Frauenlobplatz als „Marktplatz“ für das neue Gartenfeld angelegt. Dennoch bleiben Lücken und Sackgassen im System, die durch verzögerte Grundstücksverkäufe und weiter bestehende Gewerbebetriebe das gerasterte Kreyßig'sche System stören. Die Alteigentümer äußern ihr Missfallen an der Praxis der Ankäufe durch die Stadt und kritisieren die vermeintliche „Großspekulation mit Immobiliengeschäften“ (Custodis). Im Todesjahr Eduard Kreyßigs 1897 kulminiert die Kritik in scharfen persönlichen Angriffen auf den Stadtbaumeister selbst, den die Stadtverordnetenversammlung mit einer Ehrenerklärung in Schutz nimmt.

Historische Ansicht des Frauenlobplatzes, Blick nach Norden zur Kirche St. Josef; Postkarte - Sammlung Wiesenberger





Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Städtebauliche Entwicklung der Neustadt von 1900 - 1910

- 01 Lederwarenfabrik Mayer, Michel Deninger
- 02 Maschinenfabrik Gebr. Schulz
- 03 Farbwarenhandel Albrecht
- 06 Eisengießerei Jul. Römheld
- 07 Lackfabrik L. Reuleaux
- 08 Direktionsgebäude der Staatsbahn
- 09 St. Bonifazius
- 10 Gewerbeschule
- 11 Bezirkssparkasse
- 12 Gartenfeldschule
- 13 Polizeistation
- 14 Reichsbank
- 15 Herbst Gymnasium
- 17 Feldbergschule
- 18 St. Josef
- 20 Bilhildiskapelle
- 21 Postamt
- 22 Maschinenhalle
- 23 Zollamt
- 24 Niederlage
- 25 Revisionshalle
- 26 Getreidespeicher
- 27 Petroleumlager
- 28 Rheintor-Baracken
- 29 Schlacht- und Viehhof
- 30 Kavallerie-Kaserne
- 31 Königliche Konservenfabrik
- 32 Central Bahnhof
- 33 Leibnizschule
- 34 Christuskirche
- 35 Ober Real- und Hauptschule
- 36 Entbindungsanstalt
- 37 Chemisches Untersuchungsamt
- 38 Städtische Umformerstation
- 39 Postamt II
- 40 Volksbad
- 41 Spritlager
- 42 Goetheschule
- 43 Garnisonsbäckerei und Proviantamt
- 44 Alice-Kaserne
- 45 Straßenbahnamt
- 46 Artillerie-Depot
- 47 Schuppen des Militärs



1900 bis 1910 – Schließung der Baufenster im „Ersten Rayon“

1899 fällt die Entscheidung zur Aufgabe der Schlosskaserne im Bleichenviertel. Die neue Alice-Infanteriekaserne erscheint ab 1902 auf den Stadtplänen in einem Bereich, der von widerspenstigen Alteigentümern nicht belastet ist - dem Bruch. Damit überspringt die Bebauung die schwierige Zone der weiterhin existierenden Gewerbebetriebe im „zweiten Rayon“ und setzt mit dem nördlichen Gartenfeld einen Entwicklungsimpuls mit militärischen Liegenschaften, die ergänzt werden durch die Kavalleriekaserne am Mombacher Tor und die Garnisonsbäckerei an der Rheinallee. Die Erschließung dieses sumpfigen Areals erfolgt durch Aufschütten von Dämmen für die großen Straßenachsen, während an vielen Stellen das niedrigere Niveau des alten Überschwemmungslandes erhalten bleibt.

Die Festlegungen durch Großliegenschaften im nördlichen Gartenfeld machen Änderungen der Trassierung des von Kreyßig geplanten Straßennetzes erforderlich. Im „ersten Rayon“ bis zur Josefsstraße sind durch die Realisierung bis 1910 auch die für den Kreyßig'schen Plan wichtigen Fernorientierungen umgesetzt: Die Boppstraße verknüpft den neuen Stadtteil durch den Blick zum Westturm des Doms mit der Altstadt, die Forsterstraße durch die Türme der St. Peterskirche mit dem Bleichenviertel. Die Kaiserstraße weist auf die Kuppel der Christuskirche, die Schulstraße auf den Turm der Bonifaziuskirche. Neue Orientierungspunkte im nördlichen Gartenfeld treten hinzu mit dem Turm der Alicekaserne als Fernpunkt der Bonifaziusstraße (ab 1916 Hindenburgstraße), sowie über die Kreyßigstraße auf den markanten Turm des Schlacht- und Viehhofes.

Grundsätzlich gilt trotz zunehmender Kritik am gründerzeitlichen Plan weiterhin das Kreyßig'sche Konzept der geschlossenen Blockbebauung, das die militärischen Liegenschaften mit ihrer Abgrenzung zum zivilen Umfeld begünstigt. Auch das bipolare Konzept markanter Quartiersplätze für jedes der drei Rayons bleibt in der modifizierten Trassierung erhalten. So kommen im „ersten Rayon“ der Frauenlobplatz als Neustädter Marktplatz und der Gartenfeldplatz bis 1910 als streng geometrische „squares“ mit anspruchsvollen Bürgerhäusern zur Ausführung. Im „zweiten Rayon“ erscheinen der Sömmerringplatz und der Hohenzollernplatz (heute Peter-Cornelius-Platz) in ihrer Trassierung als diagonal durchschnittenen „squares“ im Plan. Für das „dritte Rayon“ in der nördlichen Neustadt ist der Bismarckplatz und ein Beethovenplatz an diagonal geführten Achsen vorgesehen, die ihren Ursprung in den ältesten Kreyßig'schen Konzepten haben. Damit sind prinzipiell $3 \times 2 = 6$ Stadtplätze für die Gartenfeldbebauung ausgewiesen, die trotz der veränderten Gegebenheiten weiterhin als Orientierungssystem gelten.

Neben diesen Quartiersplätzen zeichnet sich der Kaiser-Friedrich-Platz (ab 1905 Goetheplatz) als Mittelpunkt für die Neustadt ab, auf den nach Kreyßigs Konzept von mehreren Seiten sternförmig Straßen zulaufen sollten. Besonders dieses Konzept eines übergeordneten zentralen Stadtplatzes in der nördlichen Neustadt wird durch die Anlage der Alice-Infanteriekaserne nachhaltig gestört: Die Bonifazius-(Hindenburg-)straße führt im rechten Winkel zur Goethestraße auf die neuen Kasernenbauten zu, jedoch nicht wie geplant von dort weiter bis zum Bismarckplatz bzw. zum Beethovenplatz: Zwischen den Kasernen hindurch wird die Moltkestraße verschwenkt. Die Diagonale einer Beethovenstraße vom Stadteingang Kaiser-Karl-Ring / Rheinallee zum Goetheplatz verliert ihren Anfang und ihr Ende.

Währenddessen schreitet die Blockbebauung von Süd nach Nord voran. Mit der Goetheschule wird in diesen Jahren ein neuer Schwerpunkt im zweiten Rayon gesetzt. Neue Baufelder werden im zeittypischen Stil einer sachlicheren Fassadengestaltung mit deutlich sparsamerer Gestaltung besetzt, entlang der Entwicklungsachsen Wallaustraße / Rheinallee im Osten auf den Sömmerringplatz zu bzw. entlang des Kaiser-Wilhelm-Rings auf den Hohenzollernplatz (ab 1910 Ludwig-Bamberger-Platz, heute Peter-Corneliusplatz). Wie in einer Umklammerung wird das alte Gartenfeld mit seinen fortbestehenden Gewerbebetrieben umgangen. Insbesondere die Lederwarenfabrik Mayer, Michel & Deninger am heutigen Lessingplatz existiert bis 1908 und gibt durch die große Baumasse diesem Platz seine bis heute dreieckige Form.

Das Netz der Mainzer Straßenbahn AG aus den 1880er Jahren wird unterdessen immer weiter ausgebaut und die Pferdebahnlinien seit den 1890er Jahren teilweise als Dampfbahn betrieben. 1904 fährt die Pferdebahn zum letzten Mal. Der innerstädtische öffentliche Personennahverkehr ist nun ganz auf den Dampfbetrieb umgestellt.

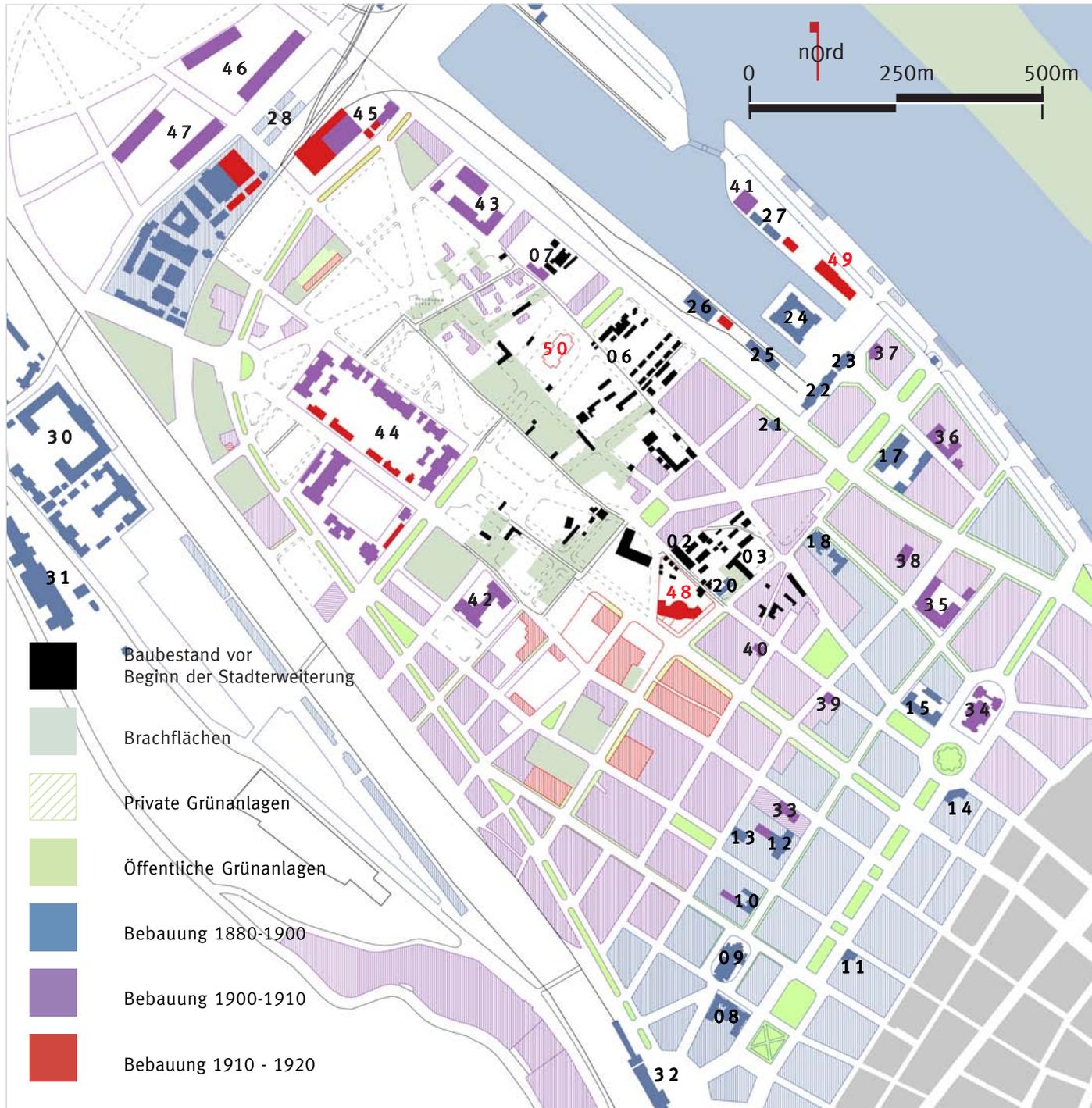
*Historische Ansicht des Gartenfeldplatzes;
Postkarte - Sammlung Wiesenberger*



Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Städtebauliche Entwicklung der Neustadt von 1910 - 1920



- 02 Maschinenfabrik Gebr. Schulz
- 03 Farbwarenhandel Albrecht
- 06 Eisengießerei Jul. Römheld
- 07 Lackfabrik L. Reuleaux
- 08 Direktionsgebäude der Staatsbahn
- 09 St. Bonifazius
- 10 Gewerbeschule
- 11 Bezirkssparkasse
- 12 Gartenfeldschule
- 13 Polizeistation
- 14 Reichsbank
- 15 Herbst Gymnasium
- 17 Feldbergschule
- 18 St. Josef
- 20 Bilhildiskapelle
- 21 Postamt
- 22 Maschinenhalle
- 23 Zollamt
- 24 Niederlage
- 25 Revisionshalle
- 26 Getreidespeicher
- 27 Petroleumlager
- 28 Rheintor-Baracken
- 29 Schlacht- und Viehhof
- 30 Kavallerie-Kaserne
- 31 Königliche Konservenfabrik
- 32 Central Bahnhof
- 33 Leibnizschule
- 34 Christuskirche
- 35 Ober Real- und Hauptschule
- 36 Entbindungsanstalt
- 37 Chemisches Untersuchungsamt
- 38 Städtische Umformerstation
- 39 Postamt II
- 40 Volksbad
- 41 Spritlager
- 42 Goetheschule
- 43 Garnisonsbäckerei und Proviantamt
- 44 Alice-Kaserne
- 45 Straßenbahnamt
- 46 Artillerie-Depot
- 47 Schuppen des Militärs
- 48 Synagoge
- 49 Weinlager
- 50 geplante Liebfrauenkirche

1910 bis 1920 – Arrondierung der Baublocks und Verdichtung im „Zweiten Rayon“

Dieses vom ersten Weltkrieg geprägte Jahrzehnt bringt für die Neustadt nur geringe bauliche Entwicklungen. Nach wie vor dominiert als Bauprinzip der geschlossene Block nach dem Kreyßig'schen Bautyp mit Tordurchfahrt und gewerblicher Innenhofbebauung. Das markanteste Einzelbauwerk bildet zweifellos 1912 die neue Hauptsynagoge des Stuttgarter Architekten Willy Graf, die in ihrer Baugestalt dem Stil einer moderaten Frühmoderne folgt und als dritter großer Sakralbau neben Dom und Christuskirche den gleichberechtigten Dreiklang der drei wichtigen Konfessionen abrundet.

Aus dieser Epoche vor dem ersten Weltkrieg beschreibt Carl Zuckmayr in seiner Autobiographie „Als wär's ein Stück von mir“ in drastischen Worten sein Erleben als Schüler des Ostergymnasiums (heute Rabanus Maurus):
„Dieses „Gartenfeld“, das man bei „Hitzefrei“ im Schnelllauf, später auf dem Fahrrad durchquerte, weil es der rascheste Weg zur Badeanstalt war, hatte für mich einen besonderen Reiz. Es war eine Mischung von neuer Vorstadt, umzäunten Schrebergärten und alten, wackeligen Häuschen, und es hing ihm ein Geruch einer gewissen Verrufenheit an: bessere Leute wohnten da nicht. Aber zu Anfang des Jahrhunderts hatte dort „Wallenda's Wolfszirkus“, ein Frühunternehmen der später weltbekannten litauischen Artistenfamilie, sein Winterstandquartier, und manchmal konnte man in kalten Nächten das heisere Heulen der Wölfe hören, die auf den alljährlichen Frühlings- und Herbstmessen dressiert vorgeführt wurden. Dann konnte man träumen, in Russland oder im Wilden Westen zu sein. Auch sonst übte das Gartenfeld ... eine faszinierende Attraktion aus. Man könne dort, hieß es, in der Dunkelheit

nicht gehen, es gäbe da Banditen und Messerstecher - auch trieben sich dort schlampige Mädchen herum, sogenannte „Menscher“.

Die Erschließung des Stadtteils erfolgt über Straßenbahnlinien. Die Dampfbahn als Nachfolgerin der früheren Pferdebahn umrundet in dieser Zeit das Gartenfeld vom Bahnhof über die Boppstraße, die Kaiserstraße und die Rheinallee. Alle Gleise treffen sich in der „Wagenhalle“ am Kaiser-Karl-Ring. Der umstrittene innerstädtische Dampfbetrieb führt 1915 zu einem Vertrag mit der Stadt Mainz, die Strecken zu elektrifizieren und mit dem Wiesbadener Netz zu verknüpfen. Erst nach dem 1. Weltkrieg kann das Vorhaben umgesetzt werden.

Als Bauerwartungsland weist der Plan von 1916 insbesondere die nördliche Neustadt zwischen Kaiser-Karl-Ring und Goethestraße aus. Eine große katholische Kirche in der Achse der Goethestraße ist zwischen Sömmerringstraße und Wallaustraße seit 1912 als geplant verzeichnet. Der Standort wird von der Stadt als Bauplatz für eine neue Liebfrauenkirche angeboten und entspricht einem frühen Kreyßig'schen Vorschlag von 1872 für

*Boppstraße und Kaiser-Wilhelm-Ring, 1921;
Postkarte - Sammlung Wiesenberger*



einen achsial ausgerichteten Kirchenbau analog zur Christuskirche. Diese Position ist der Grund dafür, dass heute die Goethestraße an ihrem Übergang zur Rheinallee in der kleinen Nahestraße aufgeht. Allerdings entschied sich die Kirchengemeinde letztlich gegen diesen Standort, der ihr zu abseits erschien.

Als zentraler Ausgangspunkt für die weitere Bauentwicklung ist in dieser Dekade der Beethovenplatz vorgesehen, auf dem sich damals noch die Gartenfeldwege Raupelsweg und Emausweg treffen. Jedoch ist erkennbar, dass Anfang und Ende der diagonalen Beethovenstraße durch die mittlerweile erfolgte Bebauung am Goetheplatz bzw. am Kaiser-Karl-Ring keine städtebaulich markanten Punkte mehr verbindet: Die Achse führt ins Nichts. Der Bereich um den geplanten Beethovenplatz bleibt unbebaut.

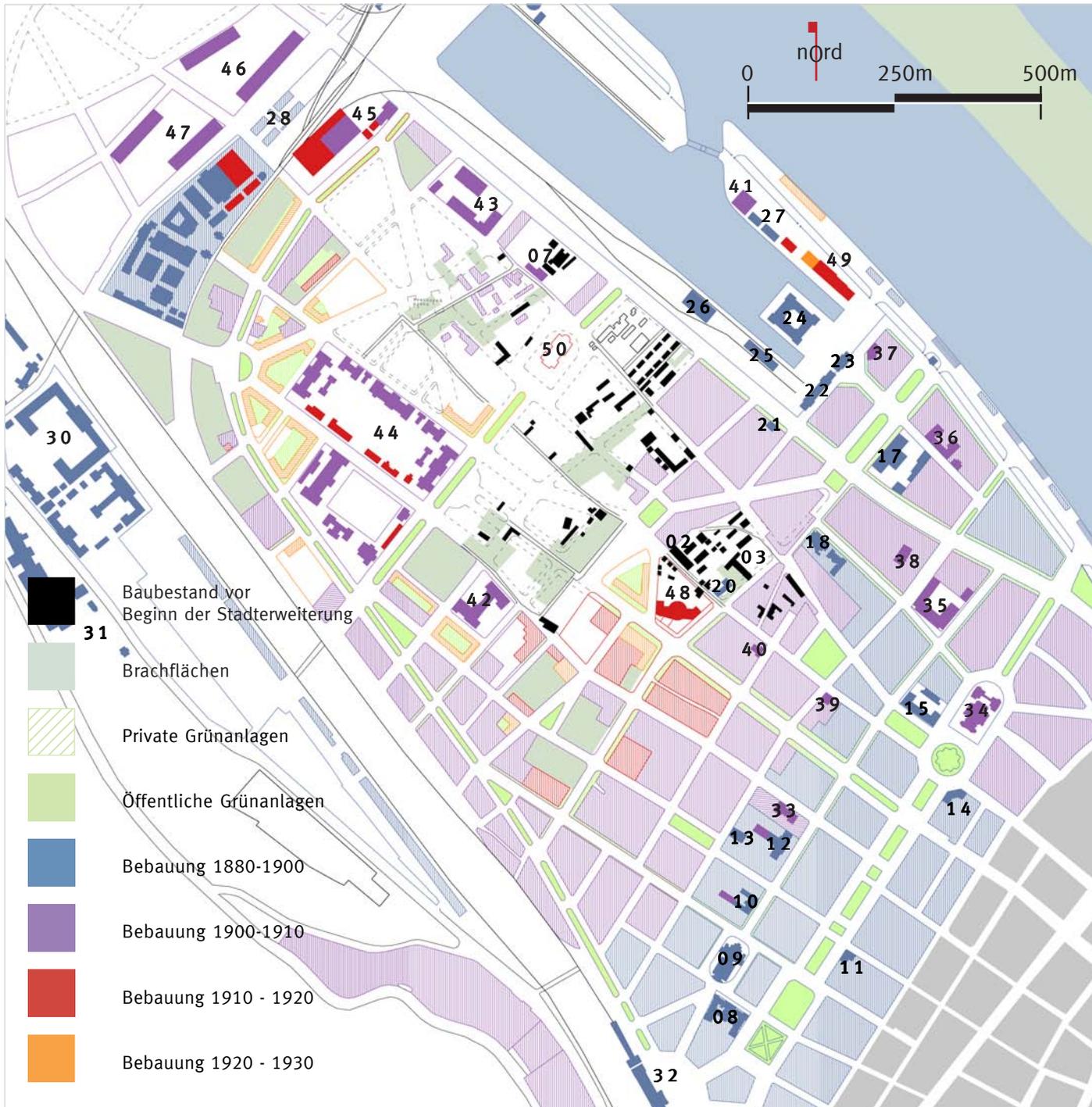
*Ansicht der ehem. Hauptsynagoge in der Hindenburgstraße;
Postkarte - Sammlung Wiesenberger*



Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Städtebauliche Entwicklung der Neustadt von 1920 - 1930



- 02 Maschinenfabrik Gebr. Schulz
- 03 Farbwarenhandel Albrecht
- 07 Lackfabrik L. Reuleaux
- 08 Direktionsgebäude der Staatsbahn
- 09 St. Bonifazius
- 10 Gewerbeschule
- 11 Bezirkssparkasse
- 12 Gartenfeldschule
- 13 Polizeistation
- 14 Reichsbank
- 15 Herbst Gymnasium
- 17 Feldbergschule
- 18 St. Josef
- 20 Bilhildiskapelle
- 21 Postamt
- 22 Maschinenhalle
- 23 Zollamt
- 24 Niederlage
- 25 Revisionshalle
- 26 Getreidespeicher
- 27 Petroleumlager
- 28 Rheintor-Baracken
- 29 Schlacht- und Viehhof
- 30 Kavallerie-Kaserne
- 31 Königliche Konservenfabrik
- 32 Central Bahnhof
- 33 Leibnizschule
- 34 Christuskirche
- 35 Ober Real- und Hauptschule
- 36 Entbindungsanstalt
- 37 Chemisches Untersuchungsamt
- 38 Städtische Umformerstation
- 39 Postamt II
- 40 Volksbad
- 41 Sprittlager
- 42 Goetheschule
- 43 Garnisonsbäckerei und Proviantamt
- 44 Alice-Kaserne
- 45 Straßenbahnamt
- 46 Artillerie-Depot
- 47 Schuppen des Militärs
- 48 Synagoge
- 49 Weinlager
- 50 geplante Liebfrauenkirche



1920 bis 1930 -

Wandel des städtebaulichen Leitbildes

Die Nachkriegszeit unter französischer Besatzung bringt für Mainz – und besonders für die Oberstadt – einen bemerkenswerten Schub in der städtebaulichen Entwicklung. Durch den Versailler Vertrag angeordnet erfolgt zügig die Niederlegung der Festungsanlagen. Dies ermöglicht die Erschließung großer zusammenhängender Baufelder nach modernem städtebaulichem Leitbild, dessen herausragendes Beispiel in Mainz die Bebauung am Fichteplatz darstellt.

Erst 1923 wird nach langen Bemühungen die Straßenbahn elektrifiziert und der im Stadtgebiet lästige Dampfbetrieb eingestellt. Die „Elektrische“ verknüpft durch ein weit verzweigtes Liniennetz die Mainzer Stadtteile. Das zentrale Straßenbahndepot mit Wartungshalle für ganz Mainz wird am Kaiser-Karl-Ring weiter ausgebaut.

Die nördliche Neustadt mit ihren schwierigeren Erschließungsbedingungen steht im Schatten der modernen städtebaulichen Entwicklung in der Oberstadt. Gleichwohl werden vom Bismarckplatz ausgehend große genossenschaftlich organisierte Wohnblocks durch die damals gegründete „Mainzer Wohnbaugesellschaft“ mit gemeinschaftlicher Innenhofbegrünung umgesetzt. Sie weisen noch heute eine hohe Wohnqualität auf und haben überwiegend die spätere Kriegszerstörung überstanden. Mit der Einführung dieses Prinzips wendet sich der Städtebau in Mainz spät, aber endgültig vom gründerzeitlichen Entwurfsschema Kreyßig'scher Prägung ab. Im Zuge dieser Entwicklung gibt man in der nördlichen Neustadt das Bipol-Konzept stadtteilprägender Plätze auf: Die Bebauung am Bismarckplatz bleibt lückenhaft. Stattdessen bietet die Stadt Mainz der katholi-

schen Liebfrauenengemeinde 1925 für ihren geplanten Kirchenbau ein Grundstück am Ende der Richard-Wagner-Straße an. Die diagonale Beethovenstraße und der Beethovenplatz sind durch diese Entscheidung und durch einen Baublock an der Kreyßigstraße endgültig verwirkt.

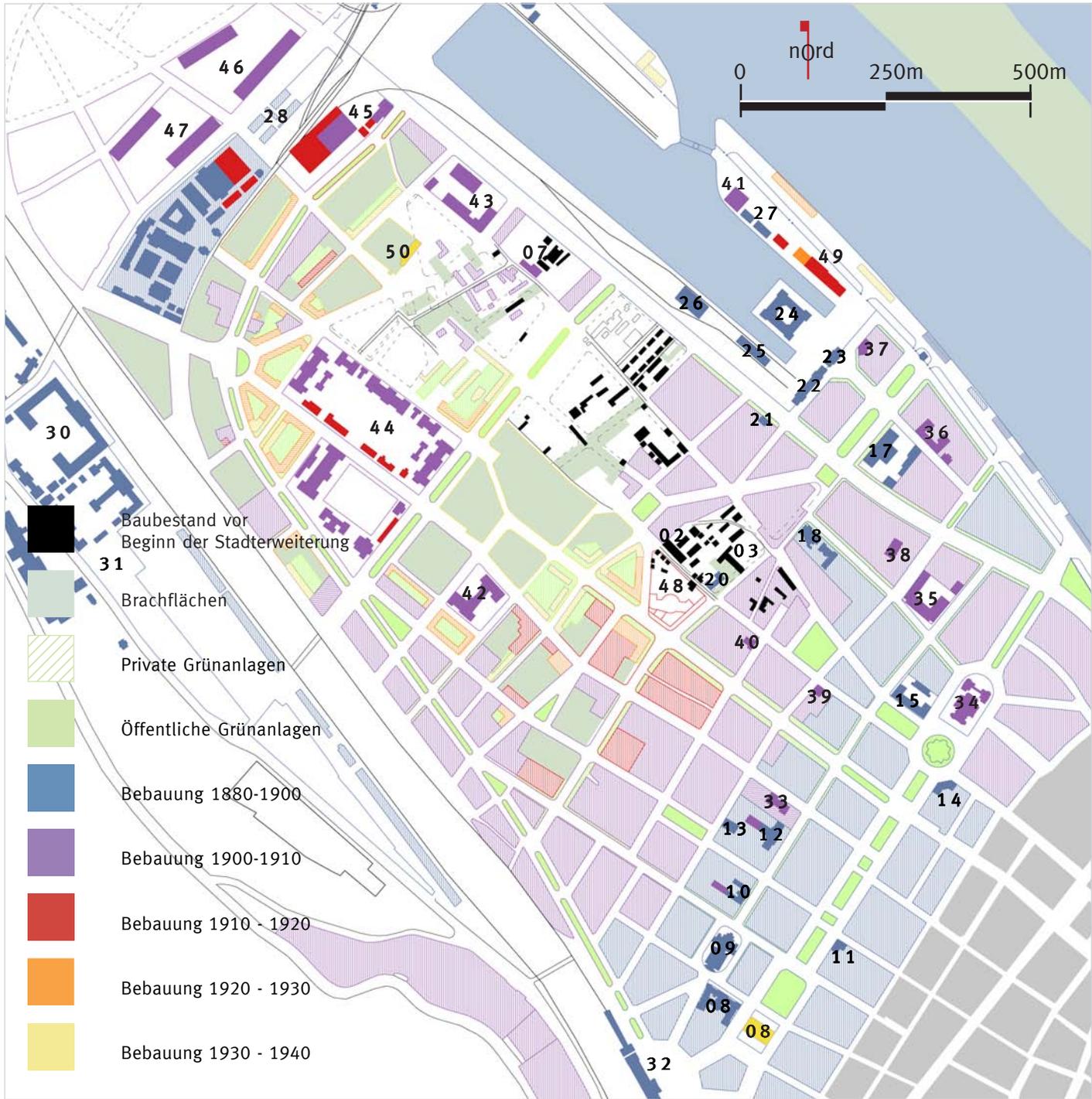
Ein Novum in dieser Zeit stellt das „bewohnbare Grün“ der Innenhöfe dar, das im Nachklang der Gartenstadtbewegung Licht und Luft in die Hinterhöfe bringt und das unbetretbare gestaltete Grün der Alleen, Plätze und Vorgärten ablöst. Für die nördliche Neustadt zwischen Josefsstraße und Kaiser-Karl-Ring erzeugt diese neue Konzeption eine bemerkenswerte Wohnqualität, die sich in den dicht bebauten gründerzeitlichen Blocks der

südlichen Neustadt nicht findet. Ästhetisch ist die Architektur dieser Jahre der Moderne und dem Neuen Bauen verpflichtet, mit sparsamem Einsatz von Dekorationen und sachlich zurückhaltender, wohlproportionierter Baugestaltung.

Das neue Bauprinzip setzt sich in der Neustadt nur fragmentarisch durch. Weiterhin bleiben zentrale Lagen des Stadtteils als große unbebaute Brachflächen auf immer noch tief liegenden Gartenfeld-Grundstücken bestehen. Für eine Aufschüttung und Erschließung der Quadranten in der nördlichen Neustadt fehlen der Anlass und die Mittel.

Historische Ansicht Goethestraße 37 und 39 kurz nach der Fertigstellung 1928; Stadtarchiv Mainz





Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Städtebauliche Entwicklung der Neustadt von 1930 - 1940

- 02 Maschinenfabrik Gebr. Schulz
- 03 Farbwarenhandel Albrecht
- 07 Lackfabrik L. Reuleaux
- 08 Direktionsgebäude der Staatsbahn
- 09 St. Bonifazius
- 10 Gewerbeschule
- 11 Bezirkssparkasse
- 12 Gartenfeldschule
- 13 Polizeistation
- 14 Reichsbank
- 15 Herbst Gymnasium
- 17 Feldbergschule
- 18 St. Josef
- 20 Bilhildiskapelle
- 21 Postamt
- 22 Maschinenhalle
- 23 Zollamt
- 24 Niederlage
- 25 Revisionshalle
- 26 Getreidespeicher
- 27 Petroleumlager
- 28 Rheintor-Baracken
- 29 Schlacht- und Viehhof
- 30 Kavallerie-Kaserne
- 31 Königliche Konservenfabrik
- 32 Central Bahnhof
- 33 Leibnizschule
- 34 Christuskirche
- 35 Ober Real- und Hauptschule
- 36 Entbindungsanstalt
- 37 Chemisches Untersuchungsamt
- 38 Städtische Umformerstation
- 39 Postamt II
- 40 Volksbad
- 41 Sprittlager
- 42 Goetheschule
- 43 Garnisonsbäckerei und Proviantamt
- 44 Alice-Kaserne
- 45 Straßenbahnamt
- 46 Artillerie-Depot
- 47 Schuppen des Militärs
- 48 Synagoge
- 49 Weinlager
- 50 Gemeindesaal Liebfrauen

1930 bis 1940 - Stagnation

Zu Beginn der 1930er Jahre setzt sich das moderne städtebauliche Leitbild genossenschaftlicher Wohnhöfe mit Wohngrün zunächst fort. Einige Baublocks werden nach dem neuen Prinzip noch arrondiert, neue städtebauliche Entwicklungen aber nicht mehr angestoßen.

Einen 1929 ausgeschriebenen Kirchenbauwettbewerb der Liebfrauengemeinde auf dem Grundstück des aufgegebenen Beethovenplatzes gewinnt unter 134 eingereichten Entwürfen der Wiesbadener Regierungsbaumeister E. Finsterwalder. Im Oktober 1933 kann der im modern-sachlichen Stil gehaltene Saalbau der Liebfrauengemeinde als Notkirche geweiht werden. Zum eigentlichen Kirchenbau kommt es „infolge misslicher Umstände“ nicht mehr. Der Katasterplan dieser Zeit weist neben dem Bauplatz Liebfrauen eine Sebastian-Bach-Straße und eine Haydnstraße aus. Die Planung für das Kreyßig'sche „Komponistenviertel“ wird mit der Überbauung der Trasse der Beethovenstraße durch eine schlichte Wohnzeile an der Moselstraße endgültig aufgegeben.

Historische Ansicht der Notkirche der Liebfrauengemeinde; Postkarte - Sammlung Wiesenberger



Am 9. November 1938 brennt die Mainzer Hauptsynagoge nach Brandstiftung und Plünderung. Die Brandruine wird auf Kosten der Mainzer jüdischen Gemeinde gesprengt, das Gelände planiert. In den originalen Katasterplänen Ende der 1930er Jahre erscheint die Synagoge aus dem Plan sorgfältig ausgekratzt, die Forsterstraße umbenannt in Horst-Wessel-Straße. Substanzielle bauliche Impulse erfährt die Mainzer Neustadt in der Zeit bis zum Krieg nicht mehr.

Eine Fundgrube für die stadtgeschichtliche Forschung dieser Dekade stellt der Kanalkatasterplan des Vermessungsamts der Stadt Mainz dar, der im Zuge der Recherche in Planschubladen auf der Mainzer Zitadelle zum Vorschein kam und dem Stadtarchiv übergeben wurde. Die Pläne in den Maßstäben M 1:250 und M 1:2000, seit 1928 angelegt und fortgeschrieben geben ein minutiöses Bild der Mainzer Neustadt vor ihrer Zerstörung wieder.

Luftaufnahme der Neustadt aus der Zeit vor dem II. Weltkrieg; Sammlung Wiesenberger





Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Städtebauliche Entwicklung der
Neustadt -
Zerstörungsgrad nach dem II. Weltkrieg



Erhaltene Bausubstanz



Teilbeschädigte Bausubstanz

1945 - Zerstörungsgrad nach dem II. Weltkrieg

Zu Beginn des Krieges lassen sich infolge der Reichsautobahnplanung als Fernstraßenumgehung Verkehrsplanungen nachweisen, die auf eine Beruhigung des innerörtlichen Verkehrs abzielen. Davon sollten insbesondere die Rheinallee und die Mombacher Straße profitieren. Infolge einsetzender Luftangriffe auf Mainz seit 1942, die in den Folgejahren bis 1945 an Zerstörungskraft zunehmen, unterbleiben baulichen Maßnahmen mit Ausnahme von Luftschutzbunkern unter öffentlichen Plätzen. Gleichwohl betreibt das Stadtplanungsamt unter Adolf Bayer für die bereits 1942 stark beschädigte Innenstadt zwischen Marktplatz, Rhein und St. Christof eine großzügige Wiederaufbauplanung für die Zeit nach dem Krieg.

Der erste Schadenskataster von 1942 weist abgesehen von vereinzelten Treffern im Bereich der Neustadt leichte Zerstörungen auf, die sich auf das erste Rayon zwischen Josefsstraße und Kaiserstraße beschränken.

Der zweite Schadenskataster von 1945 registriert hingegen eine flächendeckende Zerstörung der gesamten städtischen Struktur von der Goethestraße beginnend und zur Innenstadt zunehmend. Luftaufklärungsfotos der Alliierten zeigen in der nördlichen Neustadt beschädigte, aber weithin intakte und benutzbare Wohngebäude mit Dächern.

Der Schwarzplan der nach dem Kriege erhaltenen bzw. weiter verwendbaren Gebäude belegt diesen Eindruck. Dem Zynismus des modernen Bombenkrieges folgend lohnte sich das Flächenbombardement in der weniger dicht bebauten nördlichen Neustadt nicht.

Die nord-westlich an die Innenstadt angrenzenden Stadtteile sind weniger stark in Mitleidenschaft gezogen als die innenstadtnahen Bereiche. So wird zwischen 1942 und 1945 die eigentliche Kreyßig'sche Neustadt auf dem ehem. Gartenfeld in ihrer Substanz mit Ausnahme vereinzelter Gebäude nahezu vollständig ausgelöscht, wogegen die moderneren Stadtteile in der nördlichen Neustadt jenseits der Goethestraße erhalten bleiben.

Luftaufnahme der Neustadt von 1947; Stadtarchiv Mainz



Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Städtebauliche Entwicklung der
Neustadt -
Wiederaufbauplanung von Marcel
Lods im Jahr 1946



- Erhaltene Bausubstanz nach der Kriegszerstörung
- Teilbeschädigte Bausubstanz
- Wiederaufbauplanung von Marcel Lods

1946 - Wiederaufbauplanung

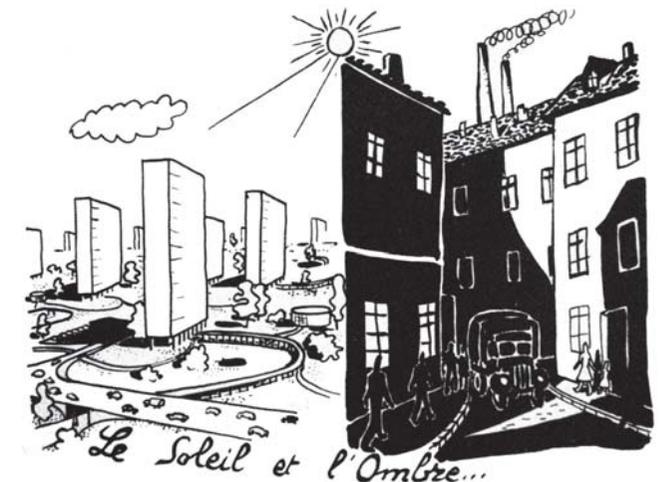
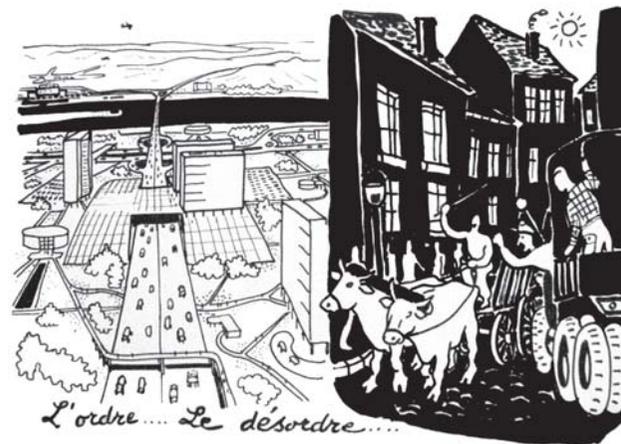
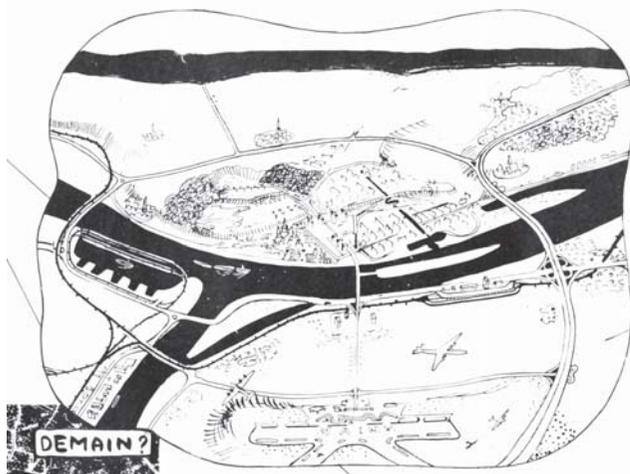
Die Planung für den Wiederaufbau von Mainz legt die französische Militärverwaltung ab 1946 in die Hand des Architekten und Stadtplaners Marcel Lods, der sich im Frankreich der 1930er Jahre für seine wegweisenden und innovativen Projekte in und um Paris einen Namen gemacht hatte. Ideologisch ist Marcel Lods der Charta von Athen, der Moderne und den städtebaulichen Ideen von Le Corbusier verpflichtet. In seinem Team findet sich auch der Name Adolf Bayer, der bereits während des Krieges Wiederaufbauplanungen für Mainz betrieben hatte. Nach erheblichem Widerstand in der Bevölkerung, unterstützt durch Gegenvorschläge, die das Stadtplanungsamt unter seinem Leiter Petzold von außen anregt, scheitert die visionäre Neubauplanung 1947 trotz großem propagandistischem Aufwand seitens der französischen Militärverwaltung

Die Überlagerung der Lods'schen Planung mit dem Schwarzplan des heute erhaltenen Vorkriegsbaubestands (Kartierung: IProD) belegt, dass der gesamte erhaltene Baubestand der Mainzer Neustadt hätte abgeräumt werden müssen, wogegen sich die Grundstückseigentümer zur Wehr setzten, die brauchbare Wohnhäuser angesichts der Wohnungsnot nicht opfern wollten. Er zeigt andererseits, dass das Planerteam um Lods trotz des Schematismus seines Wohnzeilenkonzepts Grundstrukturen der Kreyßig'schen Stadt übernehmen wollte: Ausgehend von einer großen Magistrale, die sich mit der Goethestraße deckt und vom Hartenberg über den Rhein führen sollte, ist die Achse der Hindenburgstraße ebenso als Ordnungsprinzip vorhanden wie der Kaiser-Wilhelm-Ring, der Barbarossa-Ring, der Kaiser-Karl-Ring und die Rheinallee. Während sich in diesem Plan die Innenstadt durch geplante Solitäre eines Regierungsviertels und durch wieder aufgebaute Einzelbaudenkmale auszeichnet,

sollte die Mainzer Wohnstadt auf dem Gebiet der Neustadt und dem Hartenberg als „Ville Verte / Grüne Stadt“ wieder erstehen. Die Trennung dieser neuen Oberstadt und Unterstadt durch die Bahnlinie sollte aufgehoben werden. Hauptbahnhof und ein neuer Flughafen sollten auf die Kasteller Rheinseite verlegt werden.

Mit der Entlassung Petzolds und der Auflösung des Stadtplanungsamtes als Ausgangspunkt der Rebellion gegen die französische Planung endet der zweite Versuch einer systematischen Wiederaufbauplanung für das kriegszerstörte Mainz. Der Aufbau und die Reparatur von Wohnhäusern auf vorhandenen Parzellen und altem Stadtgrundriss vollzieht sich zunächst pragmatisch und kaum geplant.

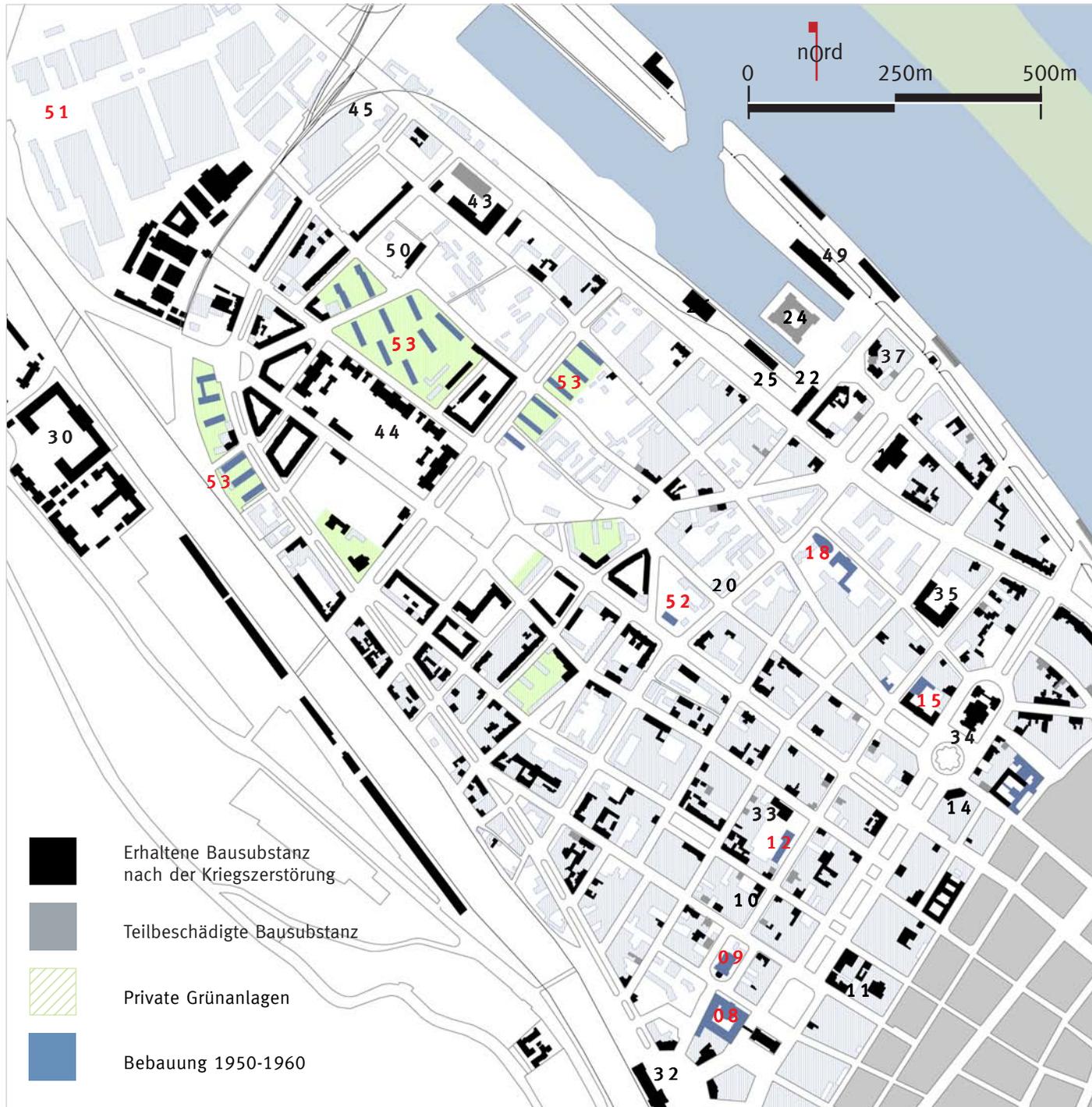
Karikaturen von Gérald Hanning aus dem Team von Marcel Lods; Stadtarchiv Mainz



Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Städtebauliche Entwicklung der Neustadt von 1950 - 1960



- 08** Direktionsgebäude der Staatsbahn
- 09** St. Bonifazius
- 10** Gewerbeschule
- 11** Bezirkssparkasse
- 12** Gartenfeldschule
- 14** Reichsbank
- 15** Herbst Gymnasium
- 17** Feldbergschule
- 18** St. Josef
- 20** Bilhildiskapelle
- 22** Maschinenhalle
- 24** Niederlage
- 25** Revisionshalle
- 26** Getreidespeicher
- 29** Schlacht- und Viehhof
- 30** Kavallerie-Kaserne
- 32** Central Bahnhof
- 33** Leibnizschule
- 34** Christuskirche
- 35** Ober Real- und Hauptschule
- 37** Chemisches Untersuchungsamt
- 42** Goetheschule
- 43** Garnisonsbäckerei und Proviantamt
- 44** Alice-Kaserne
- 45** Straßenbahnamt
- 49** Weinlager
- 50** Kath. Liebfraungemeinde
- 51** Schott
- 52** Zollamt
- 53** Zeilenwohnhäuser

-  Erhaltene Bausubstanz nach der Kriegszerstörung
-  Teilbeschädigte Bausubstanz
-  Private Grünanlagen
-  Bebauung 1950-1960

1950 bis 1960 - Pragmatischer Wiederaufbau - moderater Zeilenwohnungsbau

Differenzierte Untersuchungen zum Wiederaufbau der Mainzer Neustadt stehen noch aus. Sie konnten im Rahmen dieser Studie nicht geleistet werden.

Eine städtebauliche Planung existiert in dieser Dekade offenbar nur in sehr beschränktem Umfang. Für das Gartenfeld sind konzeptionelle Korrekturen am alten Plan nicht festzustellen. Die alten Eigentumsverhältnisse und Parzellierungen bleiben vorwiegend unverändert. Organisiert wird die Entschuttung durch eine Trümmerbahn, die Material zur Wiederverwendung und Verfüllung tiefer liegender Flächen auf den Goetheplatz bringt bzw. zum Zoll- und Binnenhafen, der teilweise mit Bauschutt aufgefüllt wird. Der Aufbau von Wohnhäusern und die Reparatur öffentlicher Gebäude hat vor allem Anderen oberste Priorität. Dabei gelten im Wesentlichen die Vorkriegs-Baulinien, z.T. unter Aufgabe der Vorgartenzone. Insbesondere die Vorgartenzone der Boppstraße wird nicht wieder hergestellt. So wirkt die Straße im Gesamteindruck steinern und eng. Die Straßenbahn umgeht die Boppstraße und fährt vom Bahnhof direkt zu den Kaiserringen. Durch die Wiederaufnahme der Kreyßig'schen Trassen bleibt die Fernorientierung der Boppstraße auf den Dom im Hintergrund erhalten. Die Gebäudehöhen der erhaltenen Altbauten nimmt man auf, bringt aber durch geringere Raumhöhen ein Geschoss mehr unter, so dass aus der früher 5-geschossigen Wohnbebauung nun eine 6-geschossige wird. Der Standard der Wohnungen ist den Zeitumständen entsprechend schlicht. Die Baublocks im ersten und zweiten Rayon schließen sich allmählich, allerdings verzichtet man auf die Wiederherstellung der dichten Innenhofbebauungen. Einige Gewerbebetriebe nehmen dort dennoch ihre Tätigkeit wieder auf.

Einfacher als in der stark zerstörten südlichen Neustadt geht das Herrichten von neuem Wohnraum in der nördlichen Neustadt vonstatten. Weite Brachen prägen hier das Bild, jedoch nicht infolge von Kriegszerstörung, sondern weil die Wohnbebauung alter Prägung hier nie angekommen war. Die vorhandene Bausubstanz hatte den Krieg mit geringen Schäden überstanden.

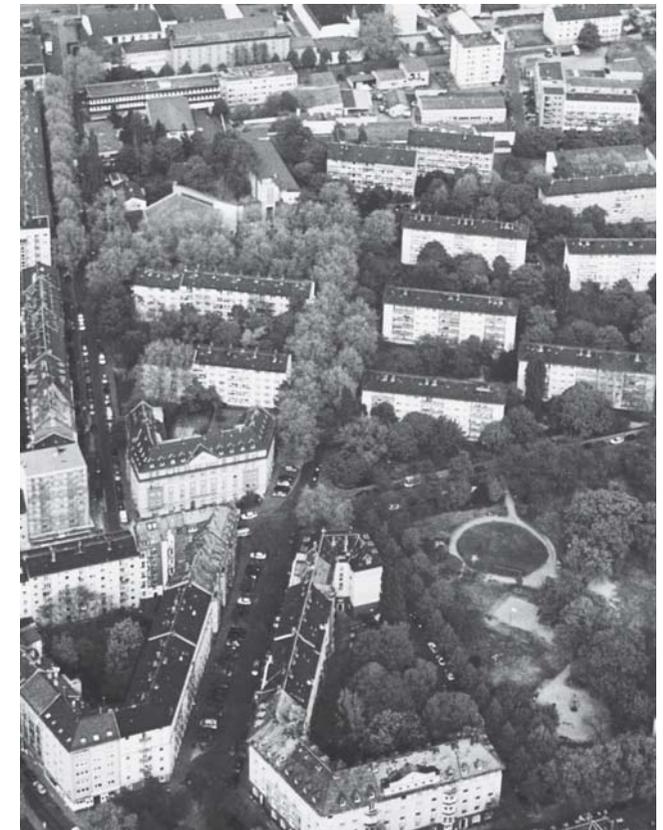
In dieser Zeit eklatanter Wohnungsnot wird die ehem. Infanteriekaserne mit Mainzer Familien dicht belegt. Sehr früh zu Beginn der 1950er Jahre baut die „GmbH zur Errichtung von Kleinwohnungen“ am Barbarossaring, an der Goethestraße sowie

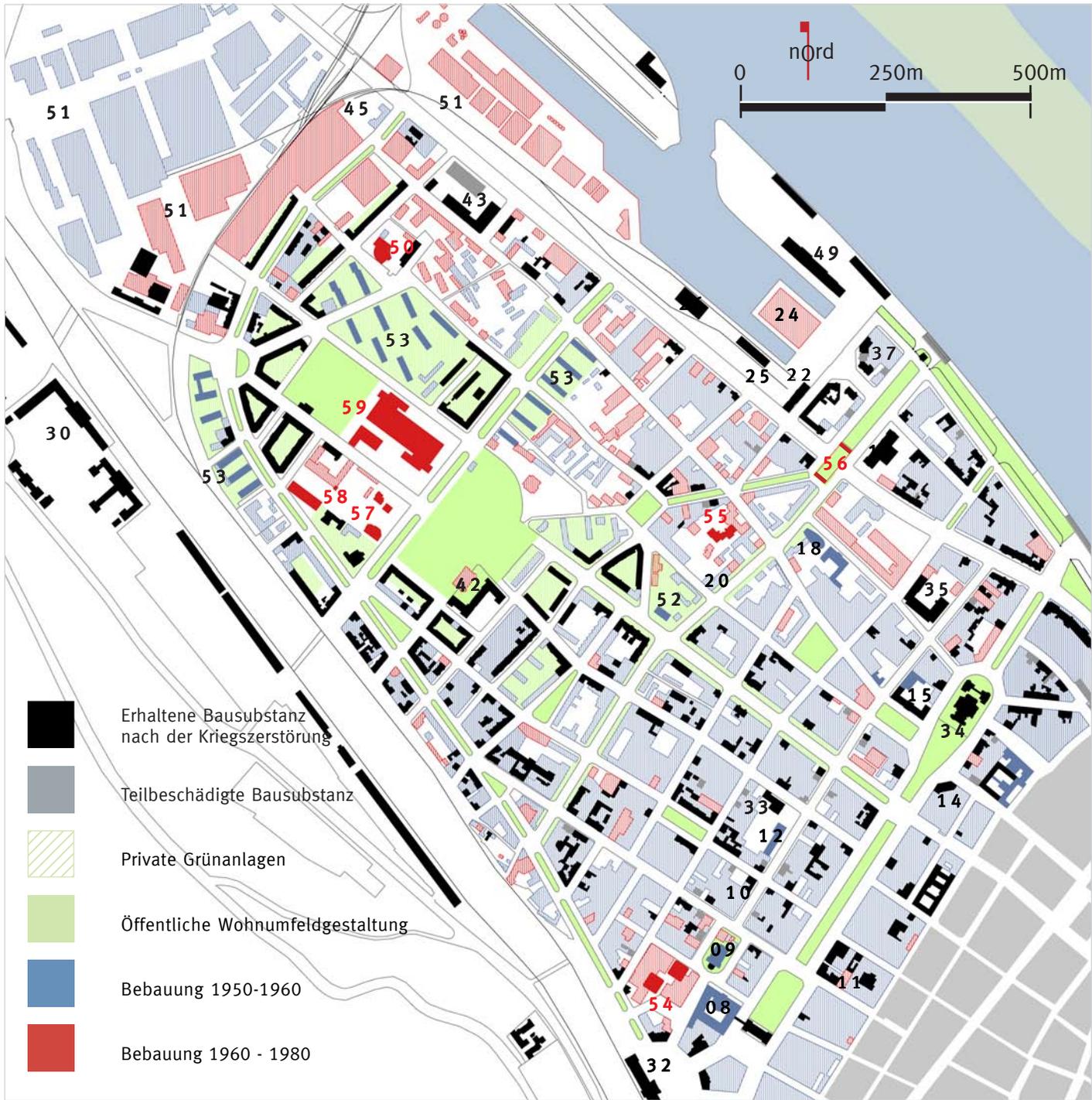
Historische Ansicht der Boppstraße. Blick in Richtung Dom; Postkarte - Sammlung Wiesenberger



zwischen Kreyßigstraße und Sömmerringstraße Zeilenwohnhäuser mit offenem Wohngrün. Die Gebäude folgen nicht mehr der Blockkante des Straßenrasters, sondern sind entsprechend dem modernen Städtebau nach Licht, Luft und Sonne zur Himmelsrichtung orientiert. Im Luftbild ist deutlich die Abkehr vom Prinzip der Blockrandbebauung erkennbar. Die Übergänge zwischen den beiden konträren städtebaulichen Prinzipien erscheinen abrupt: Zwei Modelle des modernen Städtebaus prallen aufeinander. Eine Aufschüttung des noch immer tiefliegenden alten Gartenfeldniveaus erfolgt nicht. In gewisser Weise wirkt in dieser Scheibenbebauung die Planung von Marcel Lods nach.

Luftaufnahme aus jüngerer Zeit; Stadt Mainz





Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Städtebauliche Entwicklung der Neustadt von 1960 - 1980

- 08** Direktionsgebäude der Staatsbahn
- 09** St. Bonifazius
- 10** Gewerbeschule
- 11** Bezirkssparkasse
- 12** Gartenfeldschule
- 14** Reichsbank
- 15** Herbst Gymnasium
- 17** Feldbergschule
- 18** St. Josef
- 20** Bilhildiskapelle
- 22** Maschinenhalle
- 24** Niederlage
- 25** Revisionshalle
- 26** Getreidespeicher
- 29** Schlacht- und Viehhof
- 30** Kavallerie-Kaserne
- 32** Central Bahnhof
- 33** Leibnizschule
- 34** Christuskirche
- 35** Ober Real- und Hauptschule
- 37** Chemisches Untersuchungsamt
- 42** Goetheschule
- 43** Garnisonsbäckerei und Proviantamt
- 45** Straßenbahnamt
- 49** Weinlager
- 50** katholische Liebfraueugemeinde
- 51** Schott
- 52** Zollamt
- 53** Zeilenwohnhäuser
- 54** Bonifazistürme
- 55** Wohnhochhäuser
- 56** Grüne Brücke
- 57** Evangelische Paulusgemeinde
- 58** Feuerwache
- 59** Polizeipräsidium mit Valenciaplatz

1960 bis 1980 - Arrondierung und Wohnumfeldgestaltung

Die Grundlage der baulichen Entwicklung nach dem weitgehend planlosen ersten Jahrzehnt der Nachkriegszeit bildet ein Flächennutzungsplan von Ernst May, der berühmten Kapazität im Städtebau dieser Epoche. So entsteht in den Jahren bis 1980 das Bild der heutigen Mainzer Neustadt. Neben der Arrondierung unvollständiger Baublocks und der Schließung von Baulücken prägen insbesondere große Solitäre die bauliche Entwicklung. Im Block zwischen Frauenlobstraße und Bonifaziusstraße entstehen die sog. „Bonifazius-Türme“, zwei Punkthochhäuser für gewerbliche Nutzung, die die Silhouette der Stadt nachhaltig verändern.

Dem Abbruch der Alice-Kaserne folgt der Neubau des Polizeipräsidiums in zeittypischer Komposition großer Volumen. Die nördliche Hälfte des Kasernengeländes wird zur Grünanlage umgewidmet. Als bedeutende Einzelbauvorhaben dieser Epoche treten die Feuerwache am Barbarossaring, die Wohntürme an der Wallau-/ Feldbergstraße nach Aufgabe von Gewerbeflächen sowie die Neubauten der ev. Pauluskirche an der Moltkestraße und der kath. Liebfrauenkirche an der Mozartstraße hervor.

Der Ausbau der Glaswerke Schott mit teilweise qualitätvollen Industriebauten durch den Darmstädter Architekturprofessor Ernst Neufert prägen die Stadtsilhouette jenseits des Kaiser-Karl-Rings.

Allerdings unterbindet die hermetische Abriegelung des Schott-Firmengeländes die ursprünglich beabsichtigte städtebauliche Verknüpfung der nördlichen Neustadt mit dem Gewerbegebiet: Die Kreyßigstraße und die Mozartstraße - ursprünglich als Weiterführung der nördlichen Neustadt gedacht - enden an Werkstoren. Im Zoll- und Binnenhafen vollzieht sich der Wandel vom Stückgut zum Containerbetrieb: Portalkräne und gestapelte Containerlandschaften prägen nach und nach die Rheinsilhouette. Die Notwendigkeit, Stellflächen für Container zu schaffen führt zum Abbruch erhaltener Hafenspeicher. Entlang der Rheinallee entstehen auf der Südseite hohe Verwaltungs- und Gewerbebauten.

Die 1970er Jahre sind auch gekennzeichnet von Bemühungen zur Verbesserung des Wohnumfeldes. Der rasche und z.T. gestaltlose Wiederaufbau hatte den öffentlichen Raum vernachlässigt. Die Umgestaltung der Straßen, Wege und Plätze geht einher mit der Umsetzung einer Verkehrsberuhigung, die Durchfahrtsstraßen in Sackgassen verwandelt, mit Hilfe eines ausgeklügelten Einbahnstraßensystems den Durchfahrtsverkehr aus dem Stadtteil fernhält und Stellplätze für PKWs schafft. Straßenprofile werden verändert durch intensive Begrünung und Bepflanzung. Bordsteinkanten verschwinden zugunsten einer halböffentlichen Freiraumgestaltung mit integrierten Stellplätzen. Trotzdem nimmt die Parkplatzproblematik im Stadtteil im Zuge wachsenden Wohlstands weiter zu.

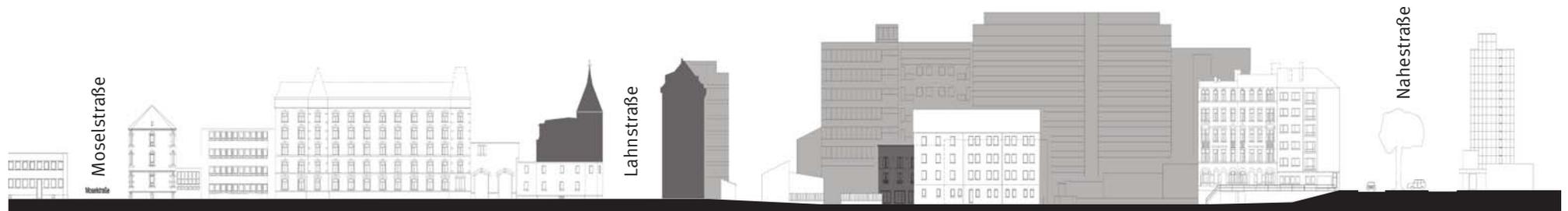
Der sichtbarste Ausdruck dieser Zeit ist die „Grüne Brücke“ des Umweltkünstlers Dieter Magnus über die Rheinallee, die die umgestaltete Feldbergstraße mit dem Feldbergplatz verknüpft.



Luftaufnahme aus jüngerer Zeit; Stadt Mainz

Im Schatten aller Entwicklungen bleibt die Wallaustraße im nördlichsten Ende des Stadtteils unbearbeitet. In übrig gebliebenen Gewerbebauten richten sich kleine Betriebe ein. Am Emausweg überlebt ein Stück altes Gartenfeld kaum bemerkt vom Rest der Neustadt, als ob nie eine städtebauliche Entwicklung stattgefunden hätte.

Abwicklung der Wallaustraße; Studentenprojekt FH Mainz



Kapitel Historische Entwicklung

Quellen:

Hedwig Brüchert, Die Neustadt gestern und heute - 125 Jahre Mainzer Stadterweiterung, Rhein Hessische Druckwerkstätte E. Dietl GmbH & Co. KG Alzey, 1997

Dr. Anton Ph. Brück, Die Pfarrei St. Joseph in Mainz, Walters Druckerei Mainz, 1957

Paul-Georg Custodis, Der Stadtbaumeister Eduard Kreyßig und die Bauentwicklung der Stadt Mainz in der zweiten Hälfte des 19. Jh, aku-Fotodruck GmbH Bamberg, 1979

Michael Kläger, Die Mainzer Stadt- und Festungserweiterung, Kommunale Politik in der zweiten Hälfte des 19. Jh, Pilger-Druckerei GmbH Speyer, 1988

Landesamt für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz, Kulturdenkmäler in Rheinland-Pfalz Band 2.1, Stadt Mainz, Wernersche Verlagsgesellschaft Worms, 1986

Gemeinde Liebfrauen Mainz, Festschrift - 25 Jahre Liebfrauen in Mainz, 1981

Gemeinde Liebfrauen Mainz, Festschrift - 50 Jahre Pfarrei Liebfrauen, 2006

Carl Zuckmayer, Als wär's ein Stück von mir, Deutscher Bücherbund, 1966

Jochen Dietz, Mehr Licht und Luft in Neu-Mainz, Mainzer Rhein-Zeitung Nr. 213, 13./14.09.1997

Armin Thomas, Nazi-Horden drangen ein: „Wo ist der Jud?“, Allgemeine Zeitung Nr.261, 08.11.2008

Dr. Matthias Dietz-Lenssen, Mit PS vom Neutor bis zum Gartenfeld, Allgemeine Zeitung, 19.09.2008

Michael Heinze, ÖPNV als „Erfolgsgeschichte“, Allgemeine Zeitung, 18.09.2008

Dr. Matthias Dietz-Lenssen, Dampf löst Pferde ab, Allgemeine Zeitung, 22.09.2008

Abkürzungen:

StdAMz	Stadtarchiv Mainz
StdMz-BA	Stadtverwaltung Mainz , Archiv des Bauaufsichtsamts
StdMz-StPA	Stadtverwaltung Mainz, Stadtplanungsamt
StdMz-VA	Stadtverwaltung Mainz, Vermessungsamt (Bauamt, Abteilung Bodenmanagement und Geoinformation)
Sig. StdAMz	Historische Planquelle Stadtarchiv Mainz

1830-1880:

Sig. 413 StdAMz **1815** - StdMz-StPA **1860** - StdMz-StPA **1889** – StdAMz **1872** - StdMz-StPA **1876** - StdMz-StPA **1878** – Abb. Sig. BPSP 637B StdAMz (Ansicht der Stadt Mainz um 1815) - Abb. Sig. BPS III Jp7 StdAMz (Rheinfurt 1905)

1880-1900:

Sig. 839D StdAMz **1869** - StdMz-StPA **1876** – StdMz-StPA **1878** – StdMz-StPA **1885** – Sig.530C StdAMz **1889** - StdMz-StPA **1889** – Sig. 567C

StdAMz **1891** - Sig. 559C StdAMz **1900**

1900-1910:

Sig. 559C StdMz-StPA **1900** – Sig. 549C StdAMz **1902** - StdMz-StPA **1908** – Sig. 555C StdMz-StPA **1908** – Sig. 561C StdMz-StPA **1910** – Sig. 576C StdAMz **1910** - 125 Jahre ÖPNV in Mainz, Verlag Bonewitz

1910-1920:

Sig. 561C StdAMz **1910** – Sig. 565D StdAMz – Sig. 576C StdAMz **1910** – Sig. 556D StdAMz **1910** – Sig.557D_vsStdAMz **1911** - Sig.557.1D StdAMz **1913** – Sig. 565Dvs StdAMz **1916**

1920-1930:

Sig. 574 StdAMz **1924**- Sig. 573C StdAMz **1925**

1930-1940:

Sig. 578D StdAMz **1930** – Kanalkataster des Vermessungsamts Mainz ab 1930 – Sig. 581C StdAMz **1936** – Sig. 586D StdAMz 1939 - Festschrift 50 Jahre Liebfrauen in Mainz, 1981

1940-1950:

Sig. 578D StdAMz – Sig. 590C StaAMz – Sig. 593D – StdAMz – Sig. 594D StaAMz – Sig. 595D StaAMz – Planbestand Marcel Lods im StaAMz

1950-1960:

StdMz-VA

1960-1980:

StdMz-VA

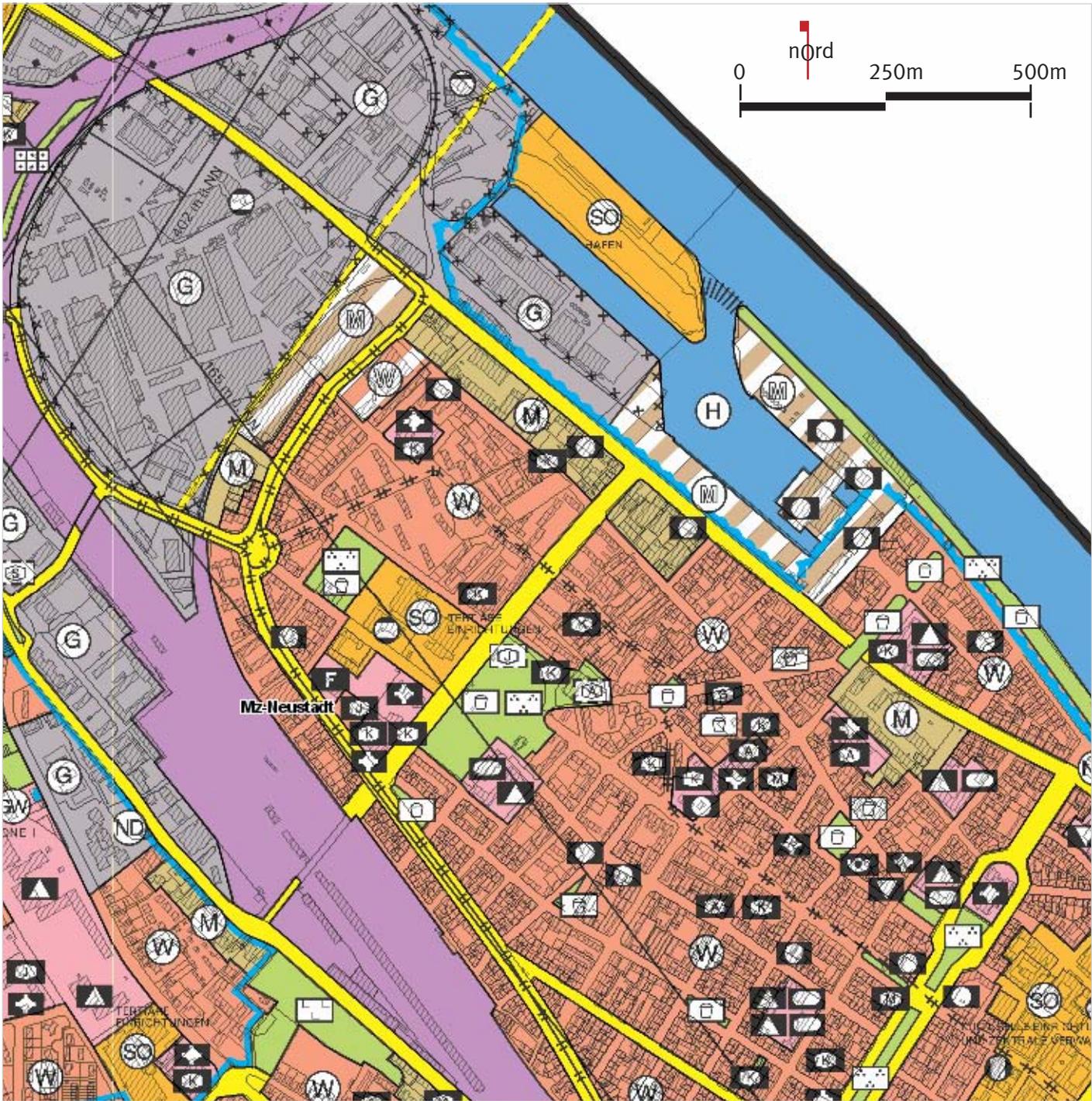
Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz



***Baurecht und
planungsrelevante Satzungen***





**Stadtteilrahmenplan
„Nördliche Neustadt“**

Stadtplanungsamt Mainz

**Flächennutzungsplan -
Redaktionelle Fortschreibung 2004**

Daten: Stadt Mainz

www.mainz.de/flaechennutzungsplan

Auszug aus der Legende:

-   Wohnbauflächen
-   Gemischte Bauflächen
-   Gewerbliche Bauflächen
-   Sonstige Sondergebiete mit Zweckbestimmung
-   Flächen für Gemeinbedarf
-   Flächen für Sport- und Spielanlagen
-   Grünflächen
-  Wasserflächen
-  Hafen
-  Bahnanlagen

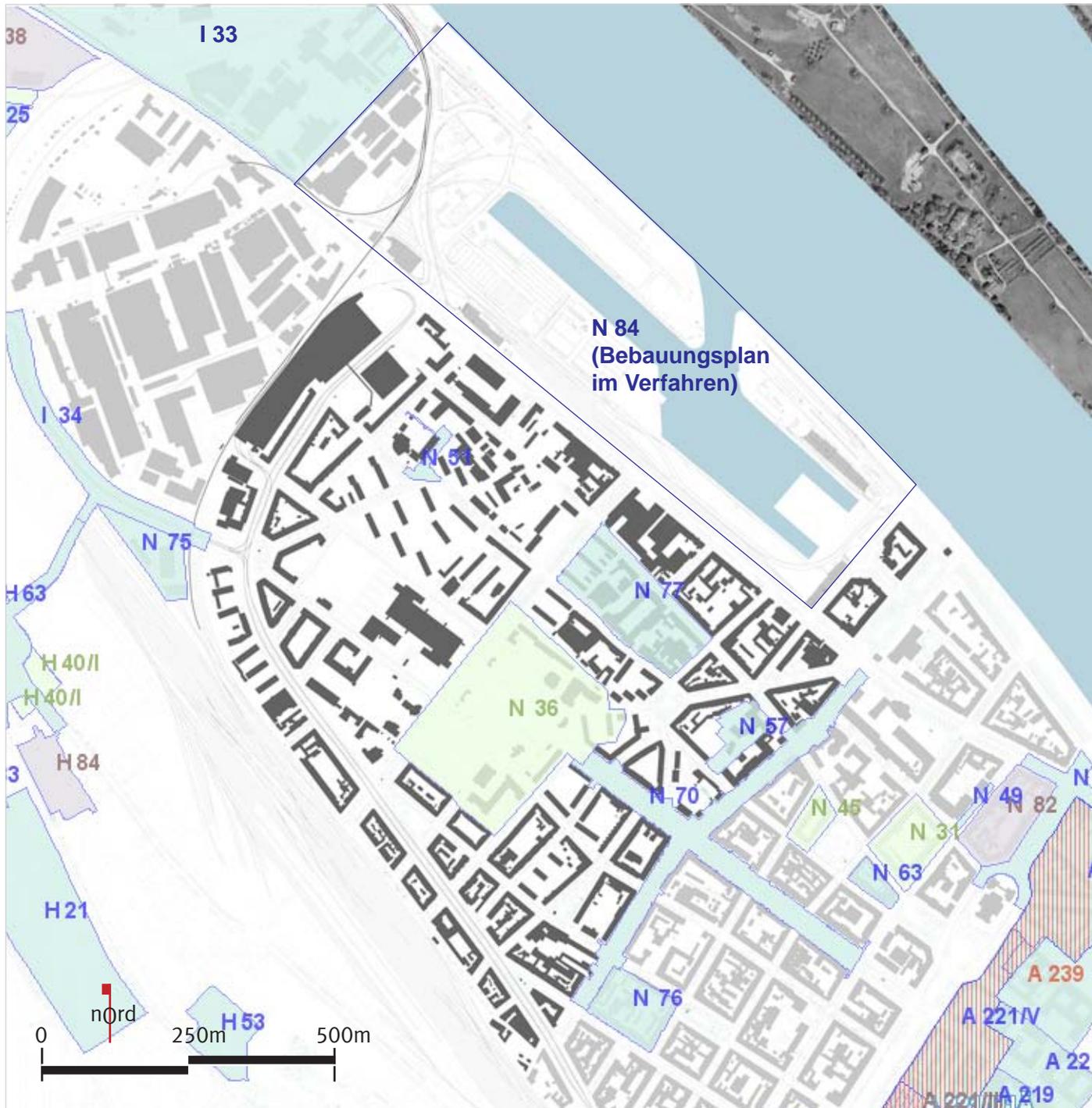
Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Bebauungspläne

Daten: Stadt Mainz

www.mainz.de/bebauungsplaene
Stand: Oktober 2008



-  Rechtskräftige Bebauungspläne
Analoge Plandarstellung
-  Rechtskräftige Bebauungspläne
Digitale Plandarstellung
-  Bebauungsplan unwirksam
(rechtsscheinerweckend)
-  Bebauungsplan-Ergänzung
(analog vorhanden)





Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Planungsrelevante Satzung

Dachbegrünungssatzung
Daten: Stadt Mainz

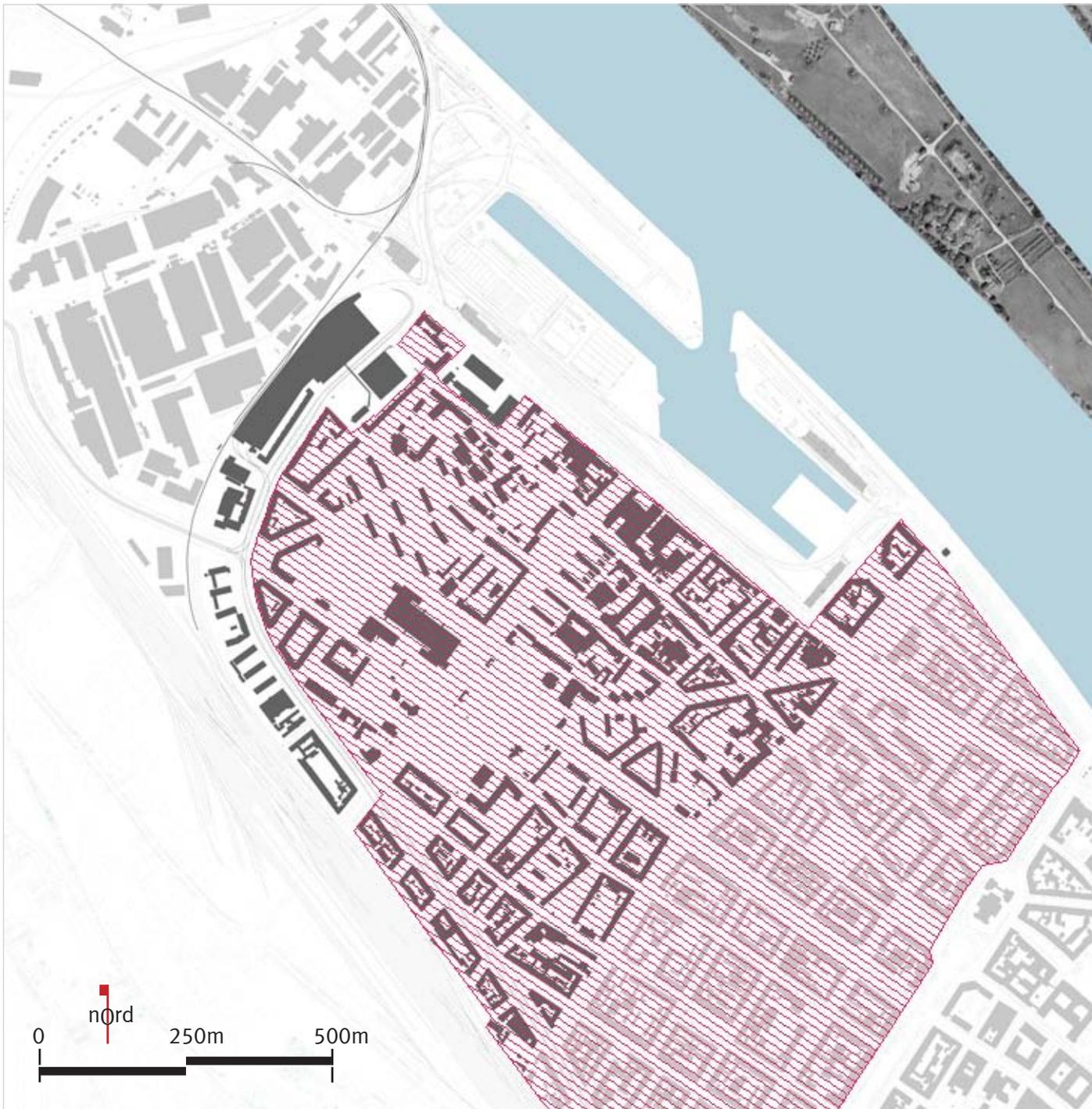


Geltungsbereich

www.mainz.de/bebauungsplaene
Stand: Oktober 2008

Ziel der kommunalen Umweltplanung ist die Verbesserung der stadtklimatischen Bedingungen. Ein wichtiger Beitrag zum Erreichen dieser Ziele ist die Dachbegrünung. In den innerstädtischen Lagen mit dichter, geschlossener Bebauung, hoher Flächenversiegelung, knappem Freiflächenanteil, nur geringen Vegetationsbeständen und deshalb schlechten klimatischen Verhältnissen, wie in der Innenstadt und Neustadt, stehen nicht genügend Freiräume als klimatische Ausgleichsflächen zur Verfügung. Eine Begrünung von Dächern und Fassaden ist daher besonders sinnvoll, um den Anteil an wärmespeichernden Flächen zu reduzieren und den Grünanteil zu vergrößern.

Rechtskraft: 01.07.1993



Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Planungsrelevante Satzung

Erhaltungssatzung
Daten: Stadt Mainz



Geltungsbereich

www.mainz.de/bebauungsplaene
Stand: Oktober 2008

Satzung der Stadt Mainz für das Gebiet der Mainzer Neustadt zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes aufgrund der städtebaulichen Gestalt gemäß § 172 Abs. 1 Nr. 1 BauGB (Satzung „N 81 S“)

Erhaltungsziele
Im Geltungsbereich dieser Satzung sollen erhalten werden: Die, die städtebauliche Eigenart des Gebietes prägenden, noch vorhandenen Vorgartenbereiche innerhalb des historischen Stadtgrundrisses (§ 172 Abs. 1 Nr. 1 BauGB) in Teilbereichen.

Rechtskraft: 01.08.2000

Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

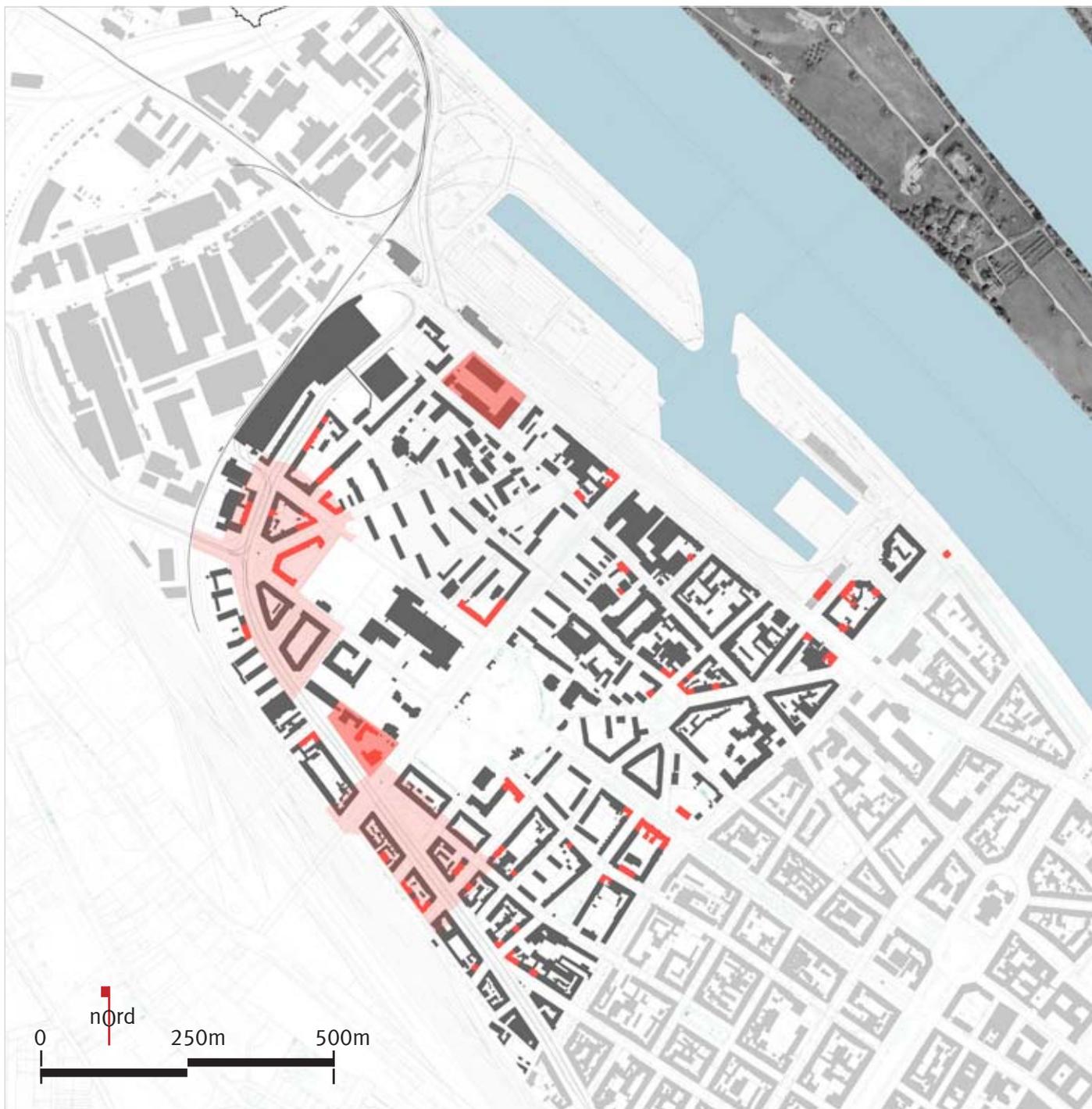
Stadtplanungsamt Mainz

Denkmalpflege

Daten: Stadt Mainz
Stand: Oktober 2008

-  Einzeldenkmal
§ 3, § 4 Abs. 1 Satz 1, Nr. 1
DSchPflG
-  Bauliche Gesamtanlage
§ 3, § 5 Abs. 2 DSchPflG
-  Kennzeichnendes Straßen-,
Platz- oder Ortsbild
§ 3, § 5 Abs. 3 DSchPflG

Auszug aus dem Plan zur Denkmal-
topographie.



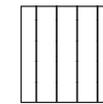


Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Grabungsschutzgebiete

Daten: Stadt Mainz



Geltungsbereich

www.mainz.de/bebauungsplaene

Stand: Oktober 2008

Rechtsverordnung zur Festsetzung eines Grabungsschutzgebietes in der Gemarkung Mainz im Bereich Neustadt („Dimesser Ort“)

Schutzzweck des Grabungsschutzgebietes ist die Erhaltung und Sicherung der römischen Siedlungsspuren und der römischen Gräber, die aufgrund von bisherigen Einzelfunden und Bedarfsgrabungen mit hinreichender Gewissheit zu erwarten sind. Es soll verhindert werden, dass durch nicht genehmigte Ausgrabungen und Erdaushub wichtige Funde (Kulturdenkmäler im Sinne des § 3 DSchPflG) und Befunde beseitigt werden und somit der Wissenschaft verloren gehen.

Rechtskraft: 27.11.1987



Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz



***Bestandsanalysen
mit Empfehlungen***



Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

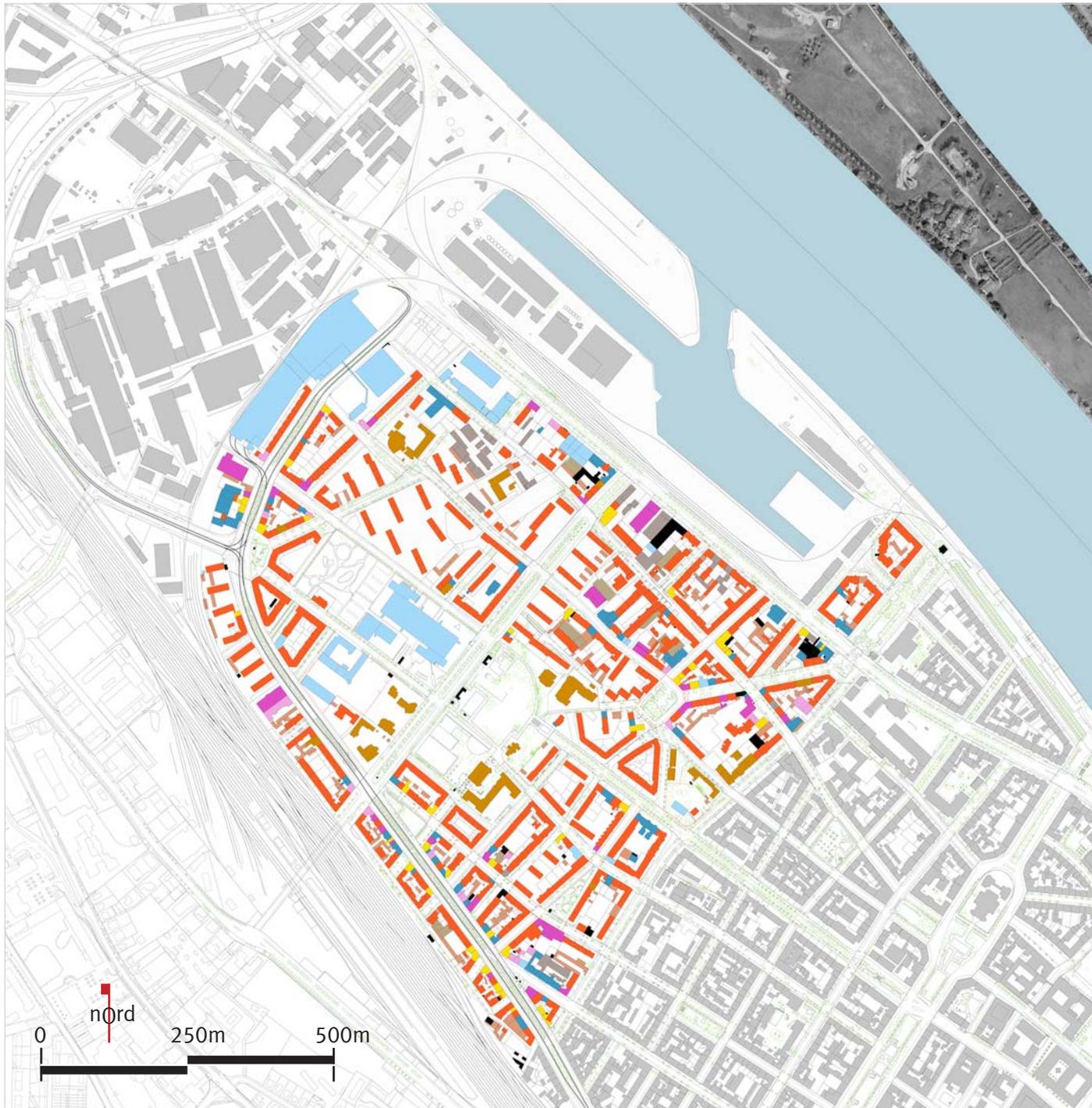
Stadtplanungsamt Mainz

Bestandsanalyse

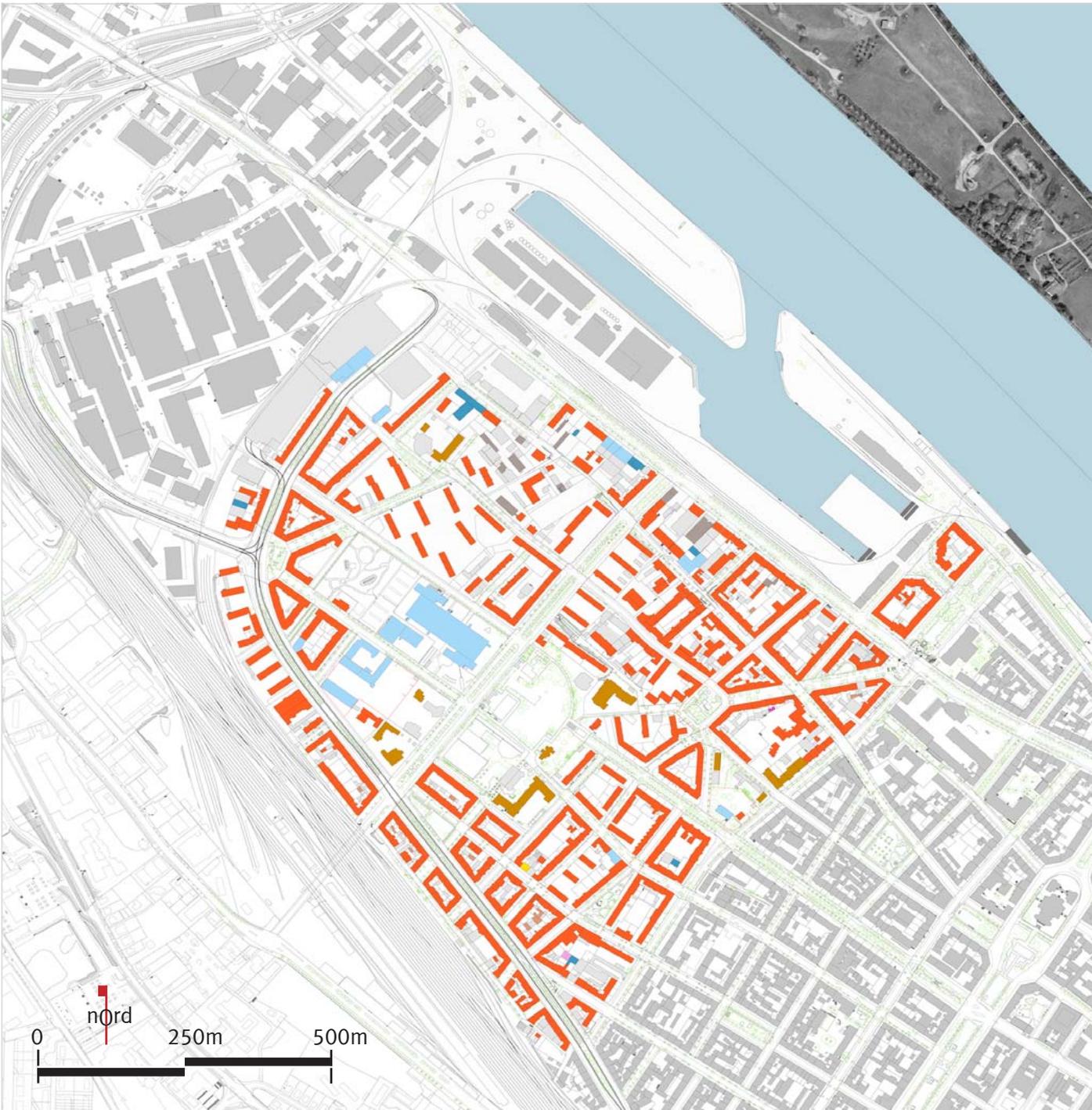
Erhebung: Stadtplanungsamt

Stand: August 2007

Nutzungen Erdgeschoss



-  Wohnnutzung
-  Einzelhandel, täglicher Bedarf
-  Einzelhandel, nichttägl. Bedarf
-  Dienstleistung, privat
-  Dienstleistung, öffentlich
-  Gastronomie
-  Gewerbe
-  Öffentliche Nutzung
-  Garagen, Nebengebäude
-  Tiefgarage
-  Leerstand



Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Bestandsanalyse

Erhebung: Stadtplanungsamt

Stand: August 2007

Nutzungen Obergeschosse

- Wohnnutzung
- Einzelhandel, täglicher Bedarf
- Einzelhandel, nichttägl. Bedarf
- Dienstleistung, privat
- Dienstleistung, öffentlich
- Gastronomie
- Gewerbe
- Öffentliche Nutzung
- Garagen, Nebengebäude
- Tiefgarage
- Leerstand



Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Nahversorgung

Daten: Amt für Stadtentwicklung, Statistik
und Wahlen; Stand: Juni 2008



● Bäckerei

● Metzgerei

Kategorie: Kiosk

● max. 65 m²

Kategorie: Lebensmittelgeschäft

● max: 25 m²

● max. 70 m²

● max. 130 m²

Kategorie: Supermarkt / Discount

● bis 800 m²

● über 800 m²

nord

0 250m 500m



Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Die Bestandsaufnahme ist nicht als lückenlose Erhebung der vorhandenen Planungs- und Projektdaten zu verstehen. Zweck der Untersuchung ist die Auswertung und kritische Betrachtung ausgewählter Unterlagen und Materialien.

Als Hauptindikatoren einer ausreichenden Grundversorgung für das Untersuchungsgebiet wurden exemplarisch die Themenfelder der Nahversorgung und der sozialen Infrastruktur für die Bereiche der Kindergärten und Kindertagesstätten sowie der Schulstandorte in ihrer strukturellen Ausprägung und räumlichen Verteilung untersucht und dargestellt.

Supermarkt Nackstraße



Nahversorgung

Die Optionen zur „Nahversorgung“ zeigen eine deutliche Konzentration entlang der Straßenfolge Boppstraße, Kaiser-Wilhelm-Ring und Barbarossa-ring bis zum Bismarckplatz. Diese Konzentration kann als Stadtteilzentrum eingestuft werden.

Bei zukünftigen Planungsüberlegungen soll sichergestellt werden, dass diese Nahversorgungsbereiche nicht beeinträchtigt werden.

In der Analyse zeigt sich sehr deutlich, dass im nördlichen Bereich der Neustadt, jenseits der Goethestraße eine kleinteilige Versorgungsstruktur im Bereich des täglichen Bedarfs nicht vorhanden ist. Mit der Ansiedlung größerer Lebensmitteldiscounter hat sich der Versorgungsschwerpunkt an den nordwestlichen Rand des Stadtteils verlagert.

Discounter Sömmerringstraße



Eine weitere Aufwertung des Stadtteils mit Läden und Betrieben für den überwiegend kurzfristigen Bedarf ist bei geeigneter Verfügbarkeit bereits heute erstrebenswert. Durch das neue Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen wird sich die Bevölkerung der Neustadt mittelfristig um bis zu 2.500 Einwohner erhöhen.

Ein Ausweiten von Innenstadtfunktionen sollte vermieden werden, um zum einen die bevölkerungsnahe Versorgung nicht zu gefährden und zum anderen die „City“ durch ein weiteres Ausfransen der Ränder nicht zu beeinträchtigen.

Kiosk Lessingstraße / Leibnizstraße



Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Schulen

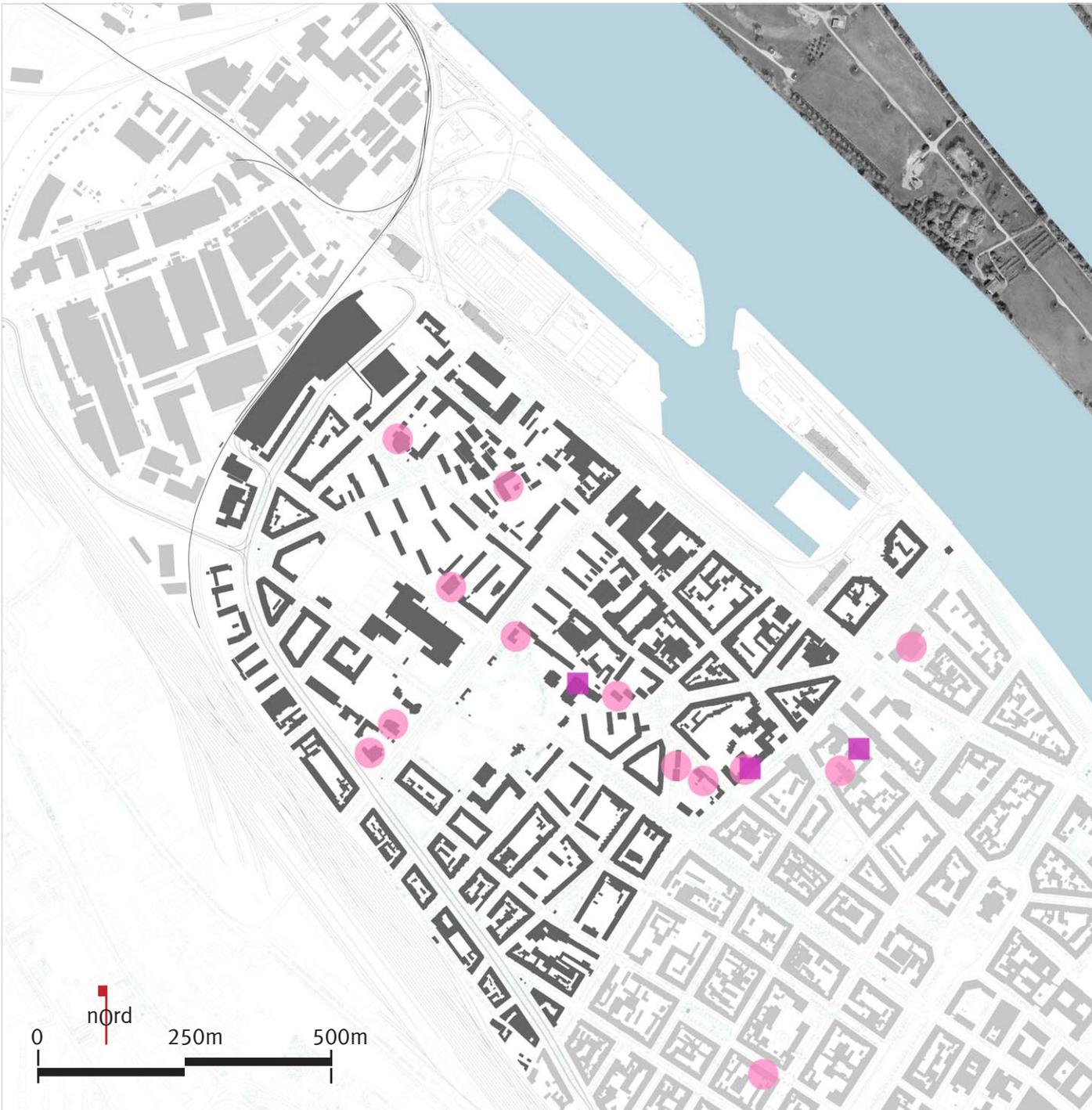
Daten: Stadt Mainz
Stand: Juni 2008

● Standorte von Schulen

▲ Standorte Jugendzentren

Bei genauerer Betrachtung der räumlichen Verteilung der Schulstandorte im Stadtteil Neustadt wird deutlich, dass diese fast ausschließlich zwischen der Kaiserstraße und der Josefsstraße angeordnet sind. Dies ist letztendlich auf die bauliche Entwicklung der Neustadt als größte Stadterweiterungsmaßnahme von Mainz Ende des 19. Jh. zurückzuführen. Innerhalb des Untersuchungsgebietes der nördlichen Neustadt stellt die Goetheschule als Grundschule den einzigen Schulstandort dar.





Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Soziale Einrichtungen

Daten: Stadt Mainz
Stand: Oktober 2008

- Standorte von Kindergärten und Kindertagesstätten
- Standorte Altenbetreuung

Im Gegensatz zur räumlichen Verteilung der Schulen befinden sich die Standorte der Kindergärten und Kindertagesstätten auch in dem sozial problematischeren nördlichen Bereich der Neustadt. Diese Standorte konzentrieren sich parallel zur Hindenburgstraße sowie in zwei weiteren Bereichen am Emausweg / Moselstraße bzw. Goethestraße / Moltkestraße.

Drei Einrichtungen der Altenbetreuung befinden sich in zentraler Lage der Mainzer Neustadt.





Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz



Verkehrsinfrastruktur



Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Verkehrsbelastung Individualverkehr (IV)

Daten: Stadtplanungsamt, Abtl. Verkehrswesen
Stand: Juni 2008

Die Straßenzüge mit verkehrlich-funktional übergeordneter Bedeutung decken sich mit denjenigen der städtebaulichen Betrachtung, ergänzt um die Boppstraße und die Josefsstraße als Verteilerachsen in die Wohnquartiere. Das höchste Verkehrsaufkommen ist in der Kaiserstraße mit ca. 30.000 Kfz pro Tag und der Rheinallee mit ca. 25.000 Kfz pro Tag zu verzeichnen. Diese Verkehrsdichte führt zwangsläufig zu starken Lärmimmissionen und hohen Abgaskonzentrationen. Demgegenüber ist die Verkehrsbelastung auf den Kaiserringen wesentlich geringer; zwischen Bismarckplatz und Kaiserstraße beträgt das Verkehrsaufkommen zwischen 8.500 und 10.000 Kfz pro Tag und im Bereich des Kaiser-Karl-Ringes ca. 5.500 Kfz pro Tag. Im Vergleich hierzu liegen die Verkehrsmengen auf der Nord-Süd-Achse Goethestraße um ca. 1.500 Kfz pro Tag höher (ca. 7.000 Kfz / Tag). Eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Neustadt erscheint aufgrund der gestadtweiten Bedeutung der Hauptverkehrsachsen im Gesamtnetz unrealistisch.





Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - Liniennetzplan

Daten: Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH,
MVG, Stand: Dezember 2008

Das Untersuchungsgebiet und die Mainzer Neustadt insgesamt sind heute gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen.

Der Nahverkehrsplan Mainz, 1. Fortschreibung 2006 – 2011 hat für den Bereich der Neustadt keine Defizite bzw. Erschließungsmängel festgestellt. Da der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV mit einem Zeithorizont von ca. fünf Jahren bildet, wurden für das Netzmodell die maßgeblichen Entwicklungsabschnitte anstehender Projekte der Stadtentwicklung berücksichtigt. Für den Bereich der Neustadt ist dies insbesondere das neue Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen sowie die veränderte Nutzungskonzeption Industriehafen.

Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Ruhender Verkehr - Bewohnerparken

Daten: Stadt Mainz
Stand: Oktober 2008



Geltungsbereich



Der ruhende Verkehr stellt in Teilbereichen der Neustadt ein zentrales Problem dar. Während für die östlichen Bereiche zwischen Kaiserstraße und Josefsstraße zwei Zonen für das Anwohnerparken ausgewiesen wurden, ist im nordwestlich angrenzenden Quartier auf eine Ausweitung des Anwohnerparkens verzichtet worden. Dies führt zwangsläufig zu Konflikten, da in diesen Bereichen das Parken nicht kostenpflichtig ist und somit vermehrt auch von gebietsfremden Verkehr genutzt wird. Durch die hohe Bevölkerungs- und Bebauungsdichte der Neustadt besteht ohnehin ein hoher Parkdruck. Der ruhende Verkehr dominiert die Straßenräume und somit insgesamt den öffentlichen Raum. Eingerichtete Längsparkstreifen werden beispielsweise zum Schrägparken umfunktioniert, was zwangsläufig zu stadtgestalterischen und funktionalen Defiziten führt.

Verkehrsaspekte

Die Mainzer Neustadt wird im wesentlichen von den folgenden Haupteerschließungsachsen umschlossen: im Norden durch die Rheinallee, im Westen durch die Kaiserstraße und im Süden und Westen durch die Kaiserringe. Insgesamt ist die Neustadt verkehrstechnisch gut erschlossen. Das leistungsfähige Hauptstraßennetz gewährleistet eine gute Anbindung an die Innenstadt, die angrenzenden Stadtteile sowie an das überregionale Straßennetz.

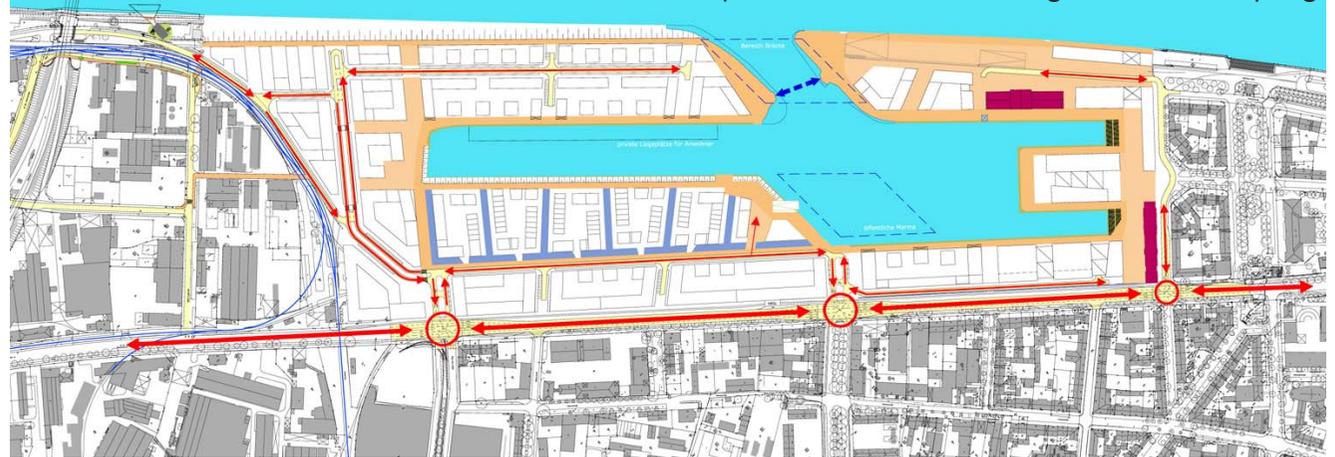
Innerhalb des Quartiers wurde das Nebenstraßennetz bereits seit den 1980er Jahren weitestgehend verkehrsberuhigt ausgebaut. Auslöser dieser Maßnahmen war, dass die innerstädtische Verkehrsbelastung weiter zugenommen hatte. Die Folgen daraus zeigten sich in einer Überlastung der Hauptverkehrsachsen, sodass sich Schleichverkehr auf die Nebenstraßen der Neustadt verlagerte.

Ziel der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen war es, den gebietsfremden Verkehr im Gebiet zu verringern und erstmals einen Beitrag zur Attraktivitätserhöhung zu leisten. 1976 begannen die ersten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Neustadt mit dem Umbau der Feldbergstraße zu einem Zeitpunkt, wo der Begriff Verkehrsberuhigung noch nicht in der Straßenverkehrsordnung verankert war. Mittlerweile konnte durch ein System von Einbahnstraßen und baulichen Maßnahmen, wie dem Einbau von Bodenwellen und versetzt angeordneten Parkbuchten, erreicht werden, dass Durchgangsverkehr unterbunden wurden und die Wohnqualität erhöht werden konnte.

Diese neue Gliederung des gründerzeitlichen Straßenquerschnitts führte jedoch zu einem Verlust des historischen Charakters. Die ursprünglich vorhandene Linearität der Straßenfluchten ging

Stadtwerke Mainz AG / Stadt Mainz

Rahmenplan „Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen Mainz“ - Fortschreibung 2007 - Erschließung



durch mäandrierend angeordnete Parkierungsflächen in mehreren Straßenabschnitten verloren. Durch die steigende Motorisierung erhöhte sich der Parkdruck deutlich und der Anspruch an die Gestaltung des öffentlichen Raumes reduzierte sich zunehmend auf eine Parkplatzoptimierung.

Um dieser Entwicklung entgegen wirken zu können und gewisse Handlungsspielräume zu bekommen, wird für die Mainzer Neustadt ein Parkraumkonzept erarbeitet. Basierend auf einer Bestandserhebung und Analyse sollen auch die Möglichkeiten einer Ausweitung des stadtteilweiten Parkraumangebotes aufgezeigt werden (siehe Baustein Parkraumkonzept Neustadt).

Mit der Entwicklung des Zollhafenareals mit bis zu 2.500 zusätzlichen Einwohnern werden sich die Verkehrsbeziehungen insbesondere an der Rheinallee verändern. Bei den weiteren Planungen ist darauf zu achten, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf die bestehenden Quartiere der Neustadt bezüglich der Stellplatzbedarfe einschließlich von Parksuchverkehren ausgelöst werden.

Verkehrerschließung des neuen Stadtquartiers: Leitlinien zum Rahmenplan 2007

- Die äußere Erschließung des Gebietes erfolgt über die Anbindungspunkte „Am Zollhafen“, „Nahestraße“ und „Kaiser-Karl-Ring / Gassnerallee“.
- Die innere Erschließung des Quartiers zwischen der Straße „Am Zollhafen“ und „Nahestraße“ erfolgt über eine parallel zur Rheinallee geführte Erschließungsachse.
- Die innere Erschließung des Quartiers zwischen dem „Kaiser-Karl-Ring“ und der „Nahestraße“ erfolgt durch eine rückwärtige, parallel zum Hafenrundweg („Loop“) geführte Erschließungsachse.
- 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.
- Nord- und Südmole verbindet eine neue Brücke.





Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz



Rahmenplanung



Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Vernetzung der Plätze in bestehenden Quartieren



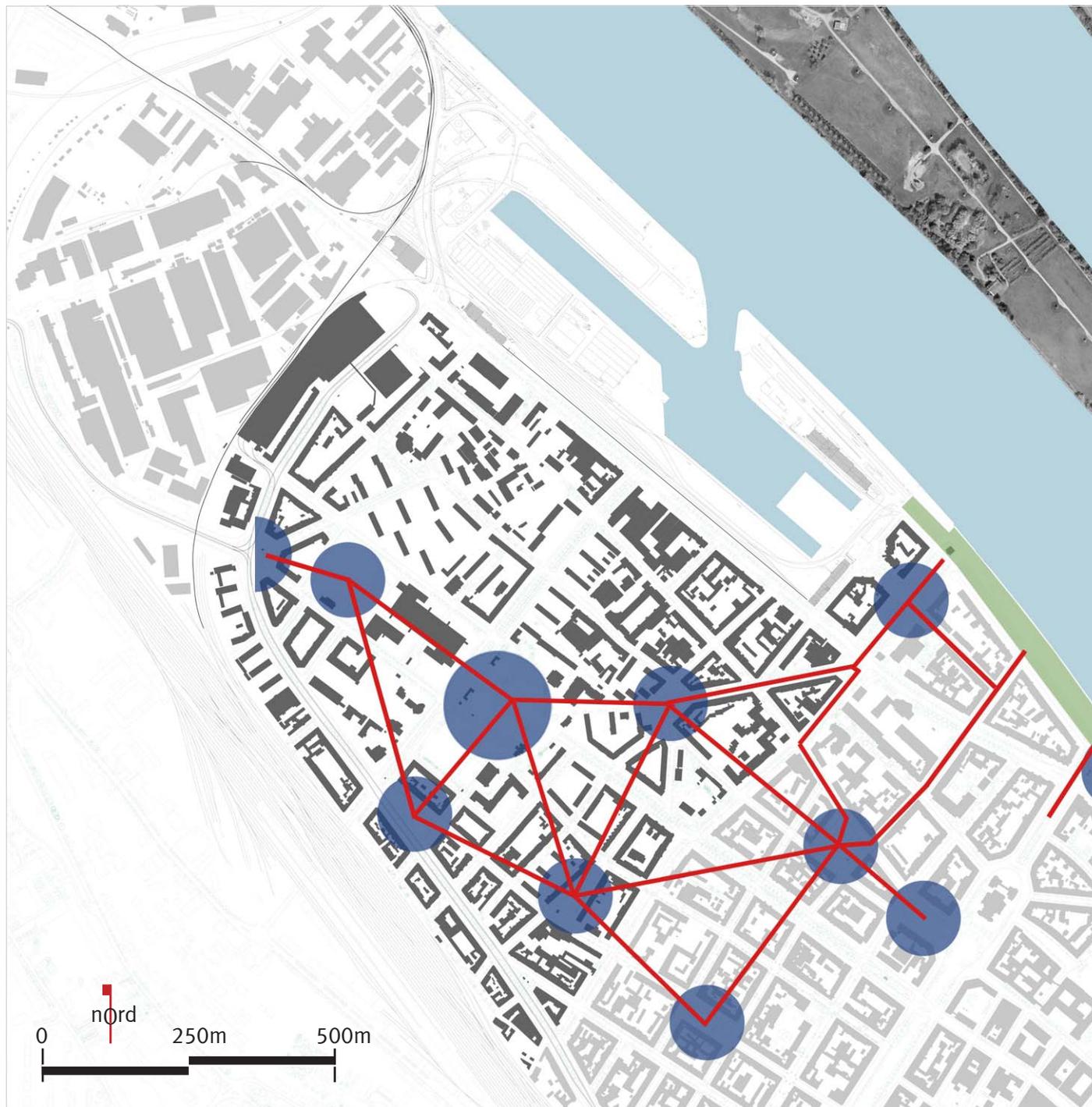
Quartiersplätze



Schematische Darstellung
der Vernetzung der Plätze



Rheinufer, gestaltet



Plätze

Städtische Plätze sind Kristallisationsräume und Kommunikationspunkte öffentlichen Lebens. Dem entsprechend prägen öffentliche Räume (Straßenräume, Plätze, Parks) wesentlich das Bild unserer Städte und sind von großer Bedeutung für Ihre Lebensqualität. Hier begegnen sich die Bewohnerinnen und Bewohner, hier findet öffentliches Leben statt und hier treffen die unterschiedlichsten Nutzungsanforderungen von Verkehr, Einkauf und Unterhaltung bis zur Erholung und Aufenthalt aufeinander.

Durch veränderte Planungsideale in der Zeit des Wiederaufbaus wurde allerdings in vielen Fällen das historisch gewachsene räumliche Gesamtsystem der Stadt mit seinen öffentlichen und privaten Bereichen verwischt und teilweise sogar beseitigt. Damit verbunden rückte die Bedeutung des öffentlichen Raumes in den Hintergrund und wurde nicht entsprechend seiner zentralen Funktion behandelt. Mit der Vernachlässigung der Instandhaltung städtischer Plätze insbesondere in Bereichen mit einer hohen Bebauungsdichte wurden soziale Problemlagen geschaffen, deren Beseitigung wiederum einen hohen Sanierungsaufwand erzeugen.

Aufgrund ihrer zentralen Bedeutung für das öffentliche Leben wurden die vorhandenen städtischen Plätze in einem ersten Arbeitsschritt innerhalb des Untersuchungsgebietes aufgenommen und miteinander verknüpft dargestellt. Bei der Analyse der Lage der Plätze ist deutlich zu erkennen, dass diese die geplante Gesamtstruktur der Planungen des Stadtbaumeisters Eduard Kreyßig abbilden. Kreyßig erarbeitete nach dem Stadterweiterungsvertrag von 1872 die Pläne für eine Bebauung der heutigen Neustadt, des damaligen Gartenfeldes aus. Seine Grundidee bestand in der

Erschließung des Gartenfeldes durch ein symmetrisches, gitter-förmiges Straßensystem aus Längs- und Querachsen, aufgelockert durch grüne Alleen und Plätze. Dieser Konzeption mit symmetrischen, auf repräsentative Gebäude ausgerichteten Achsen, Diagonalen und platzartigen Erweiterungen liegt das Vorbild der drastischen Umgestaltungen von Paris durch Baron Haussmann zugrunde. Als trennendes und zugleich verbindendes Element entwarf Kreyßig zwischen der Altstadt und Neustadt auf der alten Festungsanlage die Kaiserstraße als Prachtboulevard mit einer großzügigen Parkanlage in ihrer Mittelachse.

Das geplante gitterförmige Straßennetz ist auch heute noch ein prägendes Element der Neustadt. So ist in den Bereichen der öffentlichen Platzanlagen eine gewisse Parallelität erkennbar wie beispielsweise bei dem Frauenlob- und Gartenfeldplatz sowie dem Sömmerring- und Lessingplatz. Im nördlichen Bereich der Neustadt, zwischen der Goethestraße, Kreyßigstraße, Kaiser-Karl-Ring und Rheinallee wird bei der Analyse der Stadtstruktur das Fehlen eines öffentlichen Platzes deutlich.

In diesem Zusammenhang ist erwähnenswert, dass das Planungskonzept von Eduard Kreyßig im Schnittpunkt zweier Diagonalachsen (vom Bismarckplatz und Goetheplatz kommend) im heutigen Bereich der Richard-Wagner-Straße und Sömmerringstraße einen öffentlichen Platz - den Beethovenplatz - vorgesehen hatte. Der Beethovenplatz wurde nicht realisiert. Dies resultiert einerseits aus der Tatsache, dass die Neustadt wie im Kapitel Geschichte bereits dargestellt, niemals nach den Plänen von Kreyßig zu Ende gebaut wurde und andererseits beim Wiederaufbau und anschließenden Epochen andere Planungsideale verfolgt wurden, die eine Realisierung des Beethovenplatzes verhinderten.



Peter-Cornelius-Platz zwischen Nackstraße und Kaiser-Wilhelm-Ring

Valenciaplatz

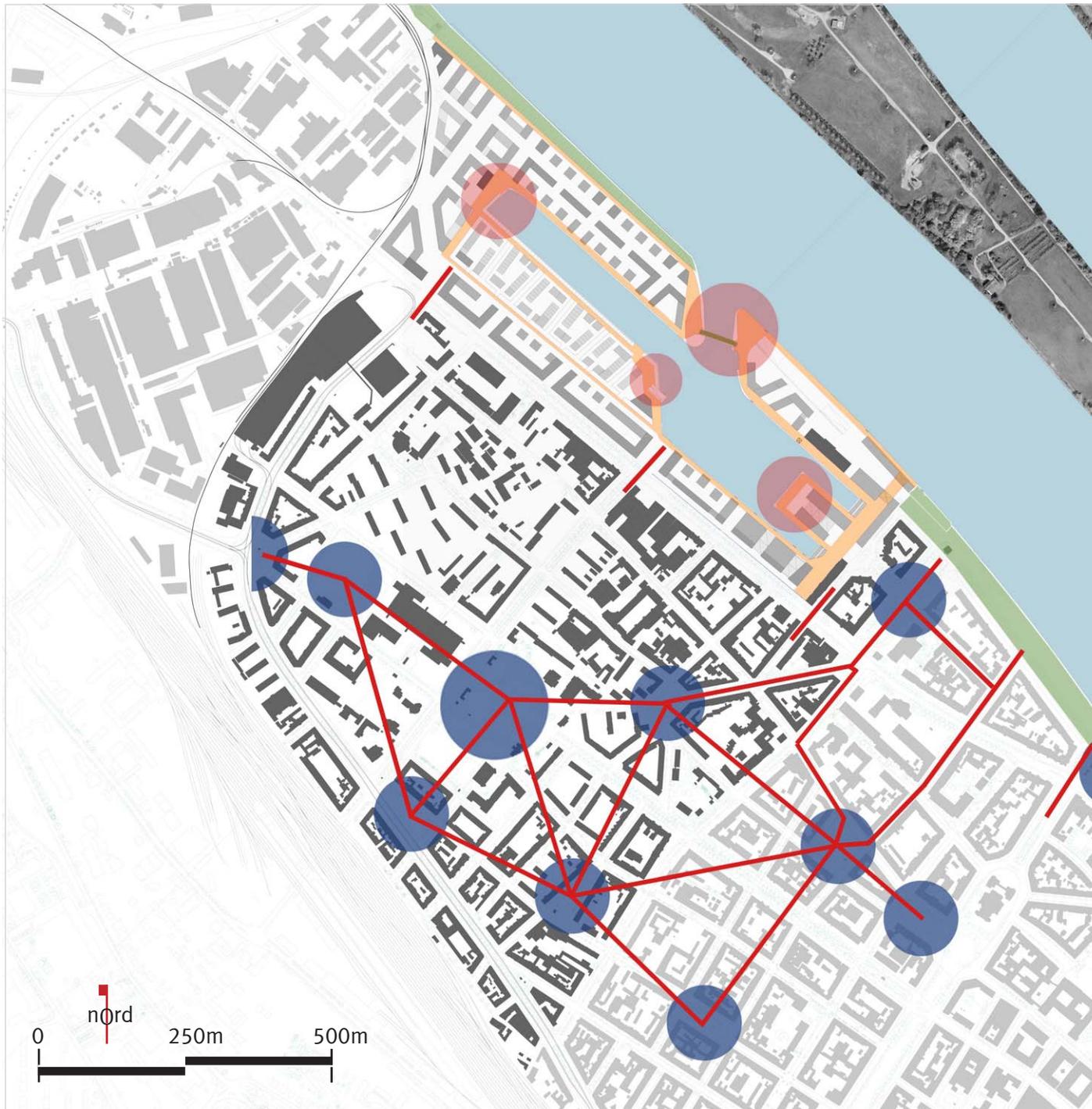


Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Vernetzung der Plätze in bestehenden Quartieren und Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen

-  Quartiersplätze
-  Quartiersplätze und Freiflächen Zollhafen
-  Schematische Darstellung der Vernetzung der Plätze / Querung der Rheinallee
-  Rheinufer, gestaltet



Aktuelle Stadtentwicklung

Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen

Auch wenn das aktuelle Stadtentwicklungsgebiet „Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen“ außerhalb der Stadtteilrahmenplanung Nördliche Neustadt liegt, sind die planerischen Rahmenbedingungen und die damit verbundenen Konsequenzen in die Planungsvorschläge mit einzubeziehen.

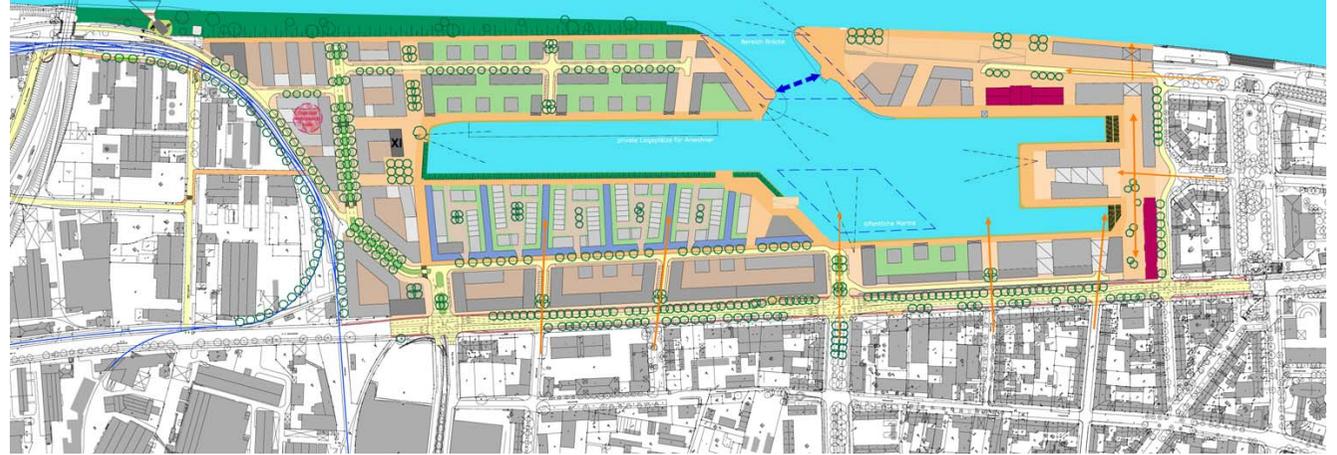
Die Verknüpfung des neuen, urbanen Zollhafensareals mit den bestehenden Quartieren der Neustadt war und ist ein zentrales Ziel der jeweiligen Planungsverfahren.

Die planerische Situation war durch die Tatsache geprägt, dass die unmittelbare Nähe zum Rheinufer durch die Bevölkerung der Neustadt nicht genutzt werden konnte. Das Rheinufer war bis zum Jahr 2005 durch die Nutzung des Zollhafens als Containerumschlag für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Die von der Innenstadt kommende Grünachse und Promenade wurde an der Straße Am Zollhafen unterbrochen. Mit dem Masterplan Neustrukturierung Zoll- und Binnenhafen / Industriehafen konnten Möglichkeiten aufgezeigt werden, den vorhandenen Containerumschlag in den Bereich nördlich der Kaiserbrücke zu verlagern und die freiwerdenden Flächen in ein attraktives Quartier für Wohnen, Kultur und Arbeiten zu entwickeln.

Zentrales Merkmal des Planungskonzeptes für den Zoll- und Binnenhafen ist ein das Hafenbecken umlaufender Hafensrundweg (Loop), der die unterschiedlichen Areale des neuen Quartiers ohne störenden Verkehr miteinander verbindet. Großzügige öffentliche Plätze sind auf der Landzunge,

Stadtwerke Mainz AG / Stadt Mainz

Rahmenplan „Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen Mainz“ - Fortschreibung 2007



den beiden Molenspitzen, am Ende des Nordbeckens sowie im Bereich der zukünftigen Marina geplant.

Mit der Realisierung erster Maßnahmen, wie der Eröffnung des Hafengartens, der Durchführung von Großevents und dem Bau der neuen Kunsthalle wurden Teilbereiche des Zollhafengeländes erstmals für die Öffentlichkeit zugänglich.

Bei der schematischen Darstellung zentraler Platzbereiche im Bestand und geplanten öffentlichen Räumen im neuen Stadtquartier zeigt sich, dass im nördlichen Neustadtquartier keine öffentlichen Räume mit Aufenthaltsqualitäten vorhanden sind. Um die Barrierewirkung der Rheinallee teilweise zu überwinden, die neue Zugänglichkeit des Rheinufers für die Bewohner der Neustadt zu verbessern und die Verknüpfung zwischen neuem Stadtquartier und dem vorhandenen Stadtgefüge zu gewährleisten, schlägt der Stadtteilrahmenplan Nördliche Neustadt neben einem neuen zentralen Quartiersplatz die Schaffung weiterer Fußwegeverbindungen im Bereich der Lahn- und Main-

straße vor. Mit diesen Maßnahmen soll das Zusammenwachsen beider Quartiere unterstützt werden.

Auszüge aus den Leitlinien zum Rahmenplan Zoll- und Binnenhafen 2007:

- Der um das Hafenbecken geführte Loop beschreibt die historische Kante des Hafens, dient der Öffentlichkeit als großzügige Promenade und sichert die Erlebbarkeit der Wasserfläche.
- Der Loop verbindet in seinem Verlauf charakteristische Plätze an markanten Punkten und an den Eingängen zum Quartier.
- 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 Kaponniere wird das Rheinufer als „steinernes Ufer“ bis zur Molenspitze der Südmole fortgeführt.
- Im Anschluss wird auf der Nordmole eine landschaftsbezogene Ufergestaltung in terrassierter Form ausgeführt.

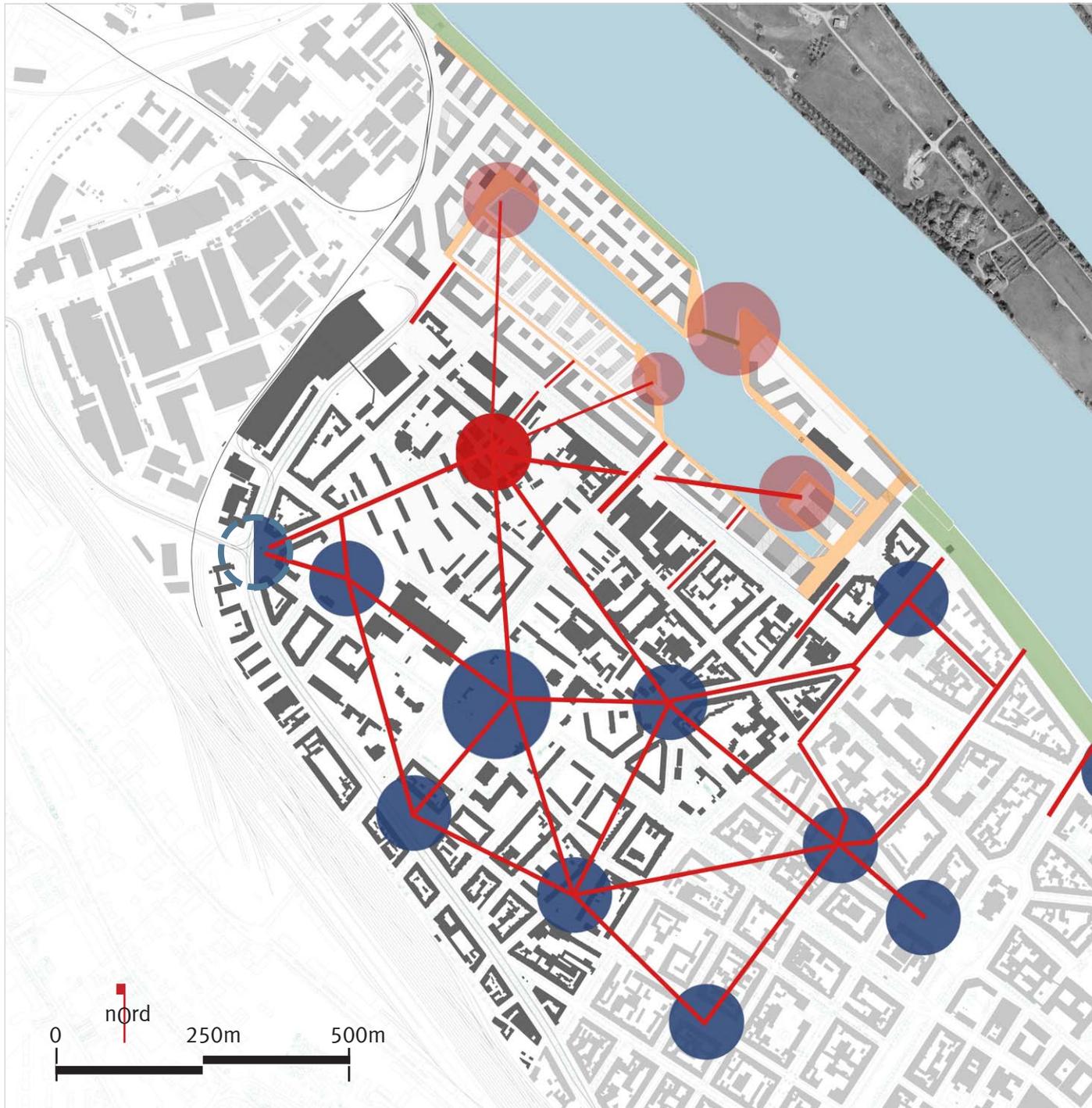


Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Städtebauliche Intervention im Bestand

-  Stadträumliches Potential zur Aufwertung des nördlichen Quartiers und zur Verknüpfung mit dem neuen Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen
-  Quartiersplätze / Freiflächen
- 
-  Vernetzung der Plätze / Querung der Rheinallee
Schematische Darstellung



Verknüpfung - Zusammenwachsen

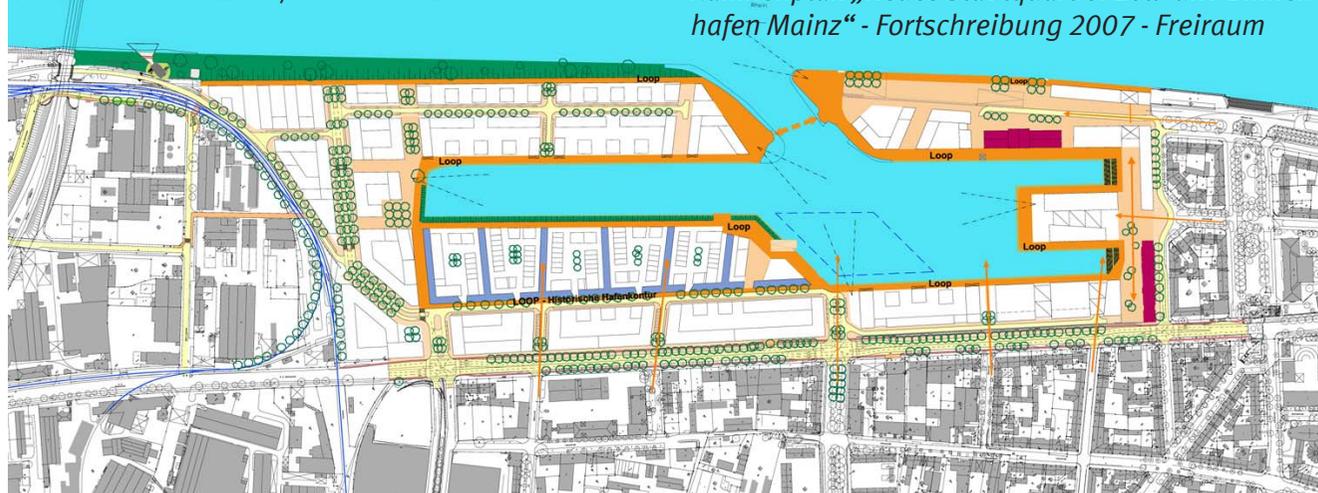
Als Reaktion auf die stadträumlichen Defizite innerhalb der nördlichen Neustadt und die Entwicklung des Zollhafenareals wird durch den Rahmenplan die Errichtung eines neuen Quartiersplatzes südlich der Wallaustraße in Höhe der Lahnstraße vorgeschlagen. Dieser Bereich wird heute überwiegend gewerblich genutzt.

Der neue öffentliche Platz soll durch seine Aufenthaltsqualität und öffentlich wirksame Nutzungen in den Randbereichen - wie beispielsweise eine Integrierte Gesamtschule (IGS) - als Kristallisationspunkt die nördliche Neustadt nachhaltig aufwerten und eine attraktive Verbindung zu den zukünftigen Quartieren im Zoll- und Binnenhafen ermöglichen. Dabei wird es erforderlich sein, den Bereich zwischen Wallaustraße, Goethestraße, Sömmerringstraße und Mozartstraße städtebaulich neu zu ordnen.

In diese Überlegungen sind gleichzeitig potenzielle Folgenutzungen für die unmittelbar angrenzende Liegenschaft des Bundes mit der Kommissbrotbäckerei einzubeziehen. Dieser Gebäudekomplex kann als eine Art Brückenkopf eine vom Individualverkehr unabhängige Verbindung zwischen der nördlichen Neustadt und dem neuen Stadtquartier herstellen.

Zur Unterstützung dieser Zielsetzungen werden weitere Querungsmöglichkeiten bzw. Sichtachsen im südlichen Bereich der Rheinallee zwischen Feldbergplatz und Nahestraße vorgeschlagen. Neben der besseren Zugänglichkeit des Rheinufer und des Hafenbeckens sollen die Einrichtungen im Bereich der Kulturspange für die Bevölkerung der Neustadt besser zugänglich werden.

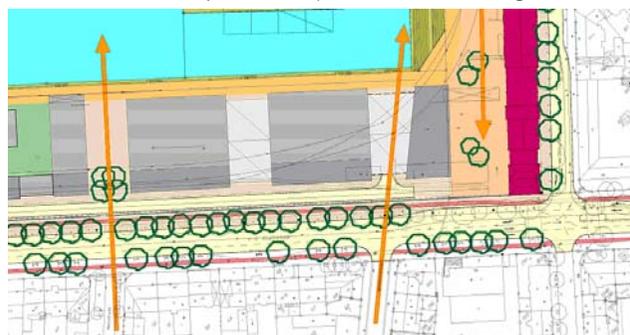
Stadtwerke Mainz AG / Stadt Mainz



Rahmenplan „Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen Mainz“ - Fortschreibung 2007 - Freiraum

Als Standort für den Neubau der Bibliotheken und des Archivs der Stadt Mainz wurde ein Baufeld an der Rheinallee gegenüber der Kunsthalle von der Stadtspitze und der Eigentümerin, der Stadtwerke Mainz AG, ausgewählt. Für die Realisierung dieses Projektes ist die Durchführung eines Architekten- und Investorenwettbewerbs zwischen der Stadt Mainz und der Stadtwerke Mainz AG vereinbart. Nach dem aktuellen Planungsstand soll im Jahr 2009 die Bekanntmachung für die Durchführung des zweistufigen Wettbewerbs im Amtsblatt der EU erfolgen.

Ausschnitt Rahmenplan Zollhafen - Fortschreibung 2007



Für die Auslobung empfiehlt das Stadtplanungsamt u. a. folgende Aspekte zu berücksichtigen:

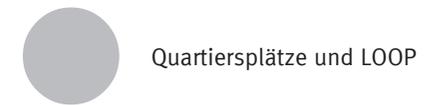
- Baulinien: Die Baulinie entlang der Rheinallee sichert eine städtebaulich wichtige Gebäudeflucht zusammen mit dem nordwestlich angrenzenden Baublock und ist zwingend einzuhalten. Die Baulinie in der verlängerten Mainstraße sichert die Aufnahme dieser Straßenachse und die Verzahnung mit der bestehenden Neustadt. Die Baulinie an der Kulturspange ordnet Wände zur Fassung und Gliederung eines zentralen öffentlichen Freibereiches.
- Der Eingangsbereich für die Öffentlichkeit sollte an der Kulturspange liegen.
- Als wichtige städtebauliche Aussage aus dem Rahmenplan ist die Sicht- / Wegeachse in Verlängerung der Neckarstraße aufzugreifen.
- Zusätzlich zum Eigenbedarf sind mind. die notwendigen Stellplätze für die Kunsthalle inklusive des Gastronomiebetriebes im Wettbewerbsgebiet mit unterzubringen.



Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Quartiersachsen, Querungen



Quartiersplätze und LOOP



Option Quartiersplatz



Rheinufer



Querungsmöglichkeiten



Verknüpfungsoptionen



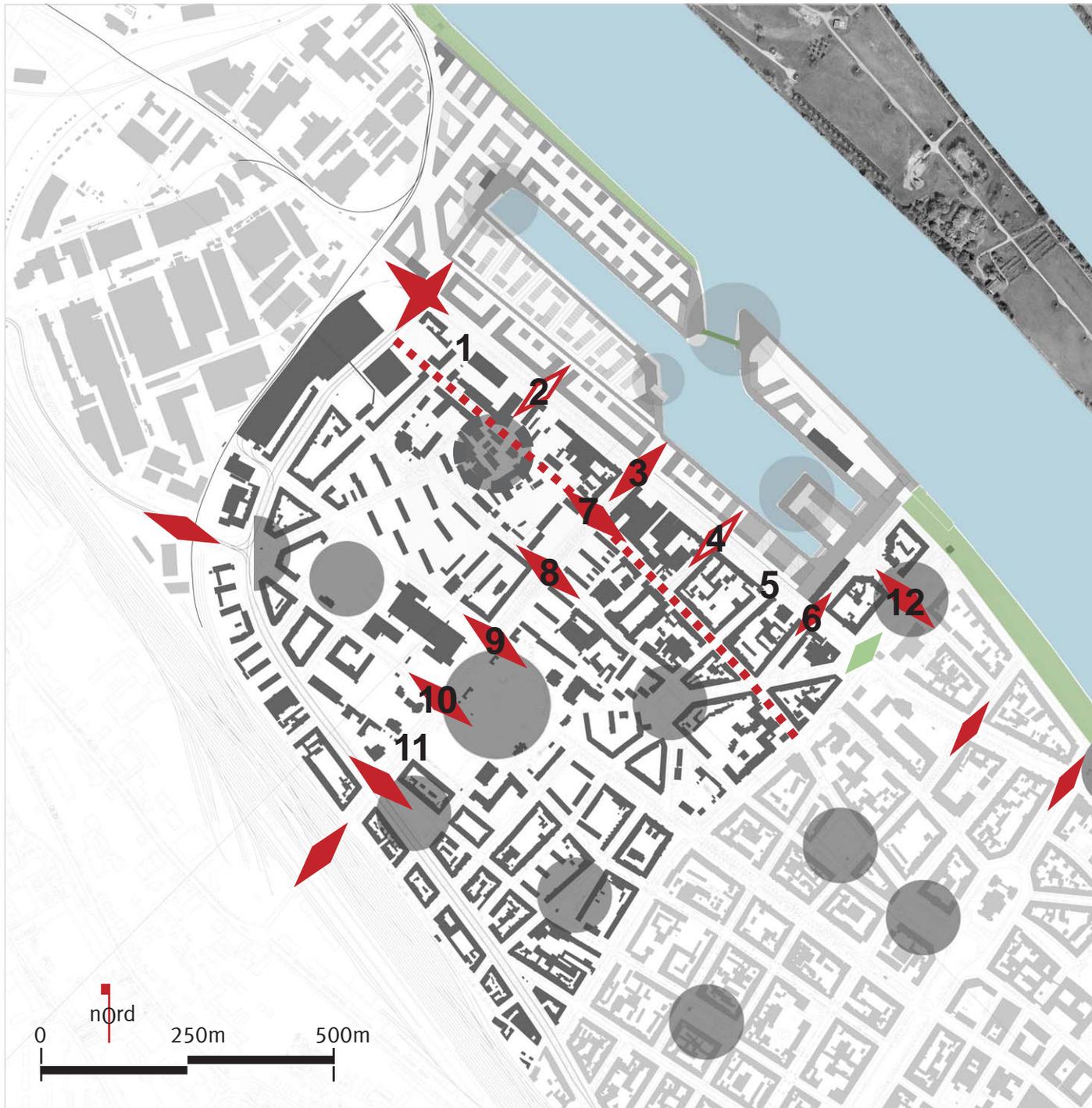
„Grüne Brücke“
Querung auf +1-Ebene

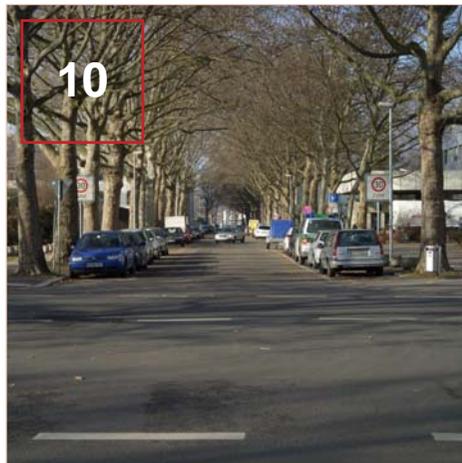
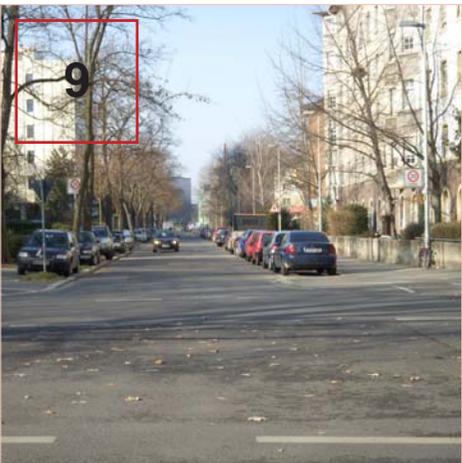
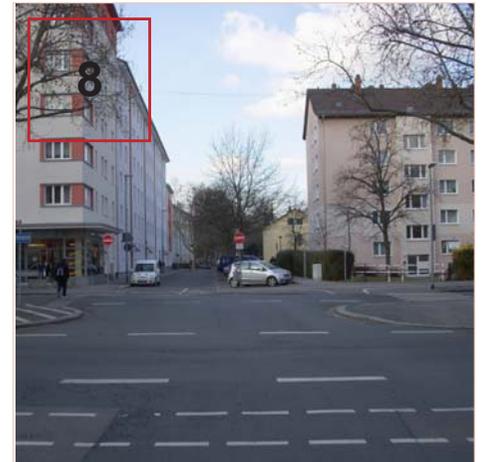
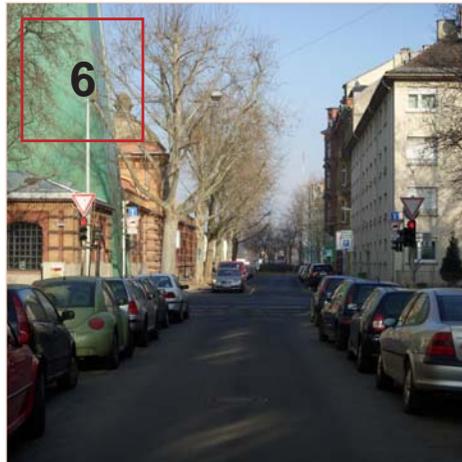


Potenzial Wallaustraße

1,2...

Verortung der Fotos,
Abbildungen rechte Seite





Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Gesamtkonzept

— Geltungsbereich

Vertiefungsschwerpunkte

- ■ ■ Bereich: Feuerwache Altstandort
- ■ ■ Bereich: Quartiersplatz Wallaustraße

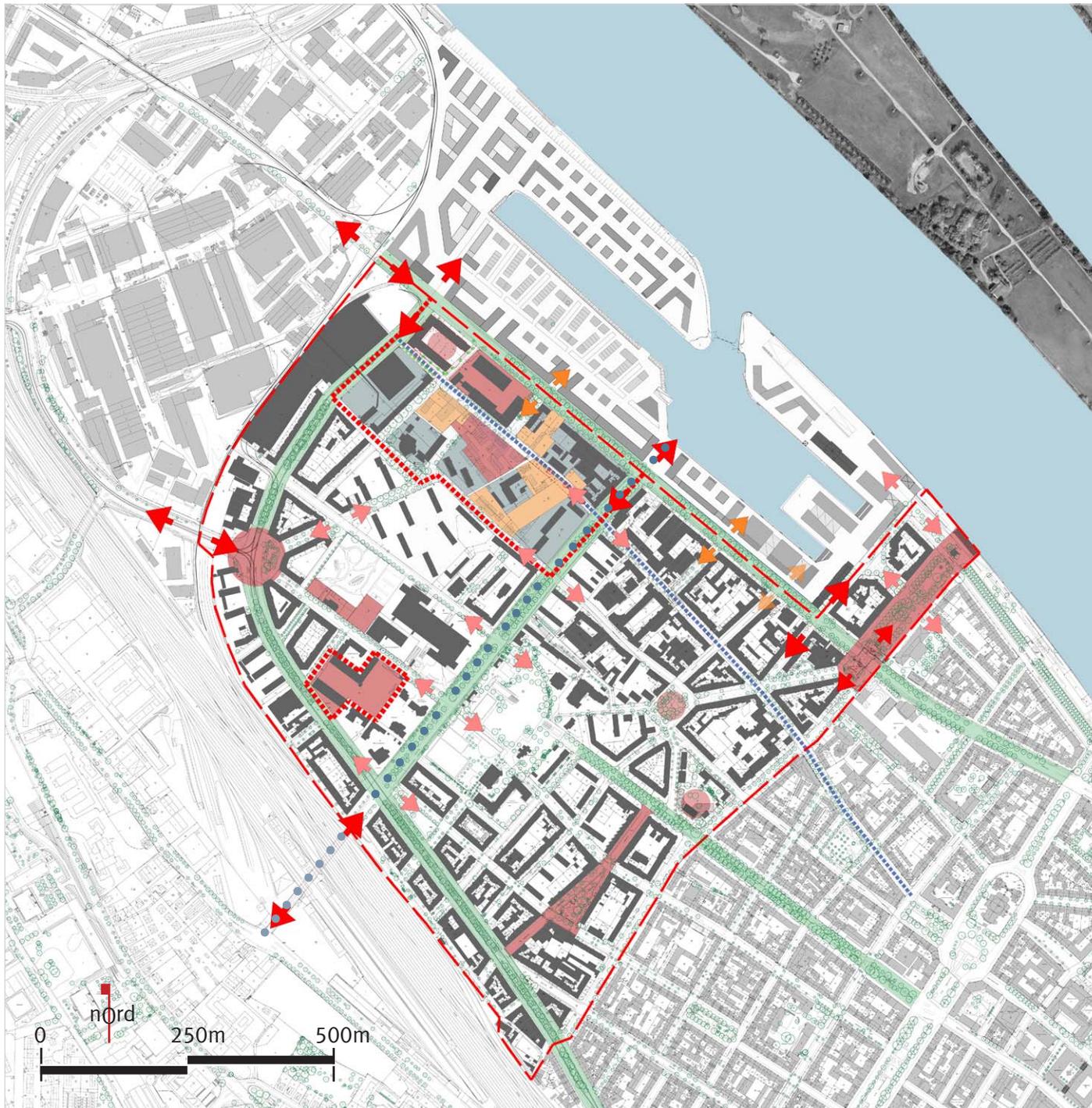
- Kernbereich
- Erweiterter Kernbereich
- Optionale Bereiche

- Straßen von übergeordneter Bedeutung
- ● ● Goethestraße
- ■ ■ Wallaustraße

- Maßnahmen / Handlungsbedarf
- Projektierte Maßnahmen

Verknüpfungspotentiale

- ◀ ▶ Besondere Bedeutung
- ◀ ▶ Aufwertung vorhandener Querungen
- ◀ ▶ Wichtige Querungsoptionen



Gesamtkonzept

Wesentliche Planungsziele der Stadtteilrahmenplanung sind einerseits die Integration bereits initiiertter Planungsprojekte innerhalb des Rahmenplangebietes in ein Gesamtkonzept und andererseits die Entwicklung neuer städtebaulicher Konzepte für die Bereiche mit den größten Funktionsdefiziten. Dabei ist festzustellen, dass im Bereich zwischen Josefs- und Goethestraße der Schwerpunkt städtebaulicher Maßnahmen bei der Umsetzung punktueller Projekte liegt. Demgegenüber sind die Schwerpunkte im nördlichen Bereich in einer flächenhaften städtebaulichen Intervention zu sehen, die einen stärkeren Eingriff in die vorhandenen Strukturen zur Behebung der Funktionsschwächen erfordert. Als städtebaulicher Vertiefungsbereich wurde das Quartier zwischen Rheinallee, Nahe-/Goethestraße, Sömmerringstraße und Kaiser-Karl-Ring identifiziert, für das eine grundlegende Neuordnung vorgeschlagen wird.

Als zentrale Maßnahme der städtebaulichen Neuordnung und Umstrukturierung des nördlichen Gebietes wird die Verankerung eines neuen Quartiersplatzes im südlichen Anschluss an die Lahnstraße bzw. die Kommissbrotbäckerei vorgeschlagen. Zukünftige öffentliche Folgenutzungen der Kommissbrotbäckerei könnten zu einer Belebung und eigenständigen Identität des Quartiers führen. Neben der Schaffung neuer Aufenthaltsqualitäten für die Bewohnerinnen und Bewohner bietet dieser Platz Verknüpfungsoptionen in Verlängerung der Lahnstraße zum neuen Stadtquartier Zollhafen. Denkbar wäre auch eine barrierefreie „Brückenverbindung“, die auf beiden Seiten der Rheinallee baulich integriert sein könnte. Mit der Verlagerung des Containertermi-

nals aus dem Zollhafenareal auf die Ingelheimer Aue werden die attraktive Wasserlage des Hafenbeckens sowie das nördliche Rheinufer für die Bevölkerung der Neustadt erstmals zugänglich.

Mit der Realisierung des neuen Quartiersplatzes sind größere Eingriffe in die vorhandene Liegenschafts- und Eigentumsstruktur verbunden, d. h. vorhandene Gewerbebetriebe müssen verlagert werden. Als Verlagerungsoptionen könnten städtische Flächen im Bereich der Zwerchallee herangezogen werden. Bei der Umstrukturierung sollten die benachbarten Liegenschaften im sogenannten erweiterten Kernbereich mit einbezogen werden. Zur Stärkung des Quartiers wird eine überwiegende Wohnnutzung vorgeschlagen, die in den Erdgeschosszonen auch durch nicht störende gewerbliche Nutzungen ergänzt werden kann. Auch unter Berücksichtigung des demographischen Wandels sind innovative Bau- und Wohnungsformen vorzusehen. Innerhalb dieses Gebietes ist durch die projektierte Baumaßnahme des Neubaus der Feuerwache II ein erster Baustein verankert.

Zur Umsetzung des städtebaulichen Rahmenkonzeptes soll für den engeren Bereich des Vertiefungsschwerpunktes ein Planungswettbewerb als Leitprojekt durchgeführt werden.

Als Rückgrat der inneren Erschließung muss die Wallaustraße in Ihrer Aufenthaltsqualität aufgewertet werden. Als älteste Straße der Neustadt ist der Bau der Wallaustraße vermutlich auf die Römerzeit als Verbindungsstraße zurückzuführen. Noch heute ist im nördlichen Quartier, nördlich der Goethestraße das ursprüngliche Geländeneiveau des Mainzer Gartenfeldes ablesbar. Bei Umgestaltungsüberlegungen sind diese noch in Teilbereichen vorhandenen Zeitzugnisse angemessen zu berücksichtigen.

Ein weiterer Vertiefungsschwerpunkt ist der Bereich des Altstandortes der Feuerwache II am Barbarossaring. Mit der Aufgabe dieses Standortes werden Flächenpotenziale frei, deren Folgenutzungen zur Stabilität des Quartiers beitragen können. Neben der Chance einer innerstädtischen Stadt-reparatur sind als Nutzungsoptionen Wohnen, Nahversorgung und öffentliche Einrichtungen wie die Errichtung einer Kindertagesstätte gewünscht.

Für das Verzahnen der vorhandenen Stadtstruktur mit dem neuen Stadtquartier Zollhafen sind die Übergänge über die Rheinallee von großer Bedeutung. Neben den drei Anschlüssen für den motorisierten Individualverkehr soll durch zusätzliche Querungsmöglichkeiten eine vergleichbare Taktung wie in der Altstadt und Innenstadt geschaffen werden. Eine weitere Querungs- und Verknüpfungsoption sieht der Rahmenplan in Verlängerung der Mainstraße vor.

Neben der Notwendigkeit im Bereich der Rhein-allee weitere Querungsmöglichkeiten zu schaffen sind gleichzeitig auch die Querverbindungen innerhalb der Neustadt im Bereich der Goethestraße zu verbessern. Die Goethestraße wird in ihrer Funktion als Quartiersachse durch ihre zentrale Nord-Südverbindung mit dem direkten Anschluss an das neue Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen an Bedeutung gewinnen. Für den Alleecharakter der Goethestraße und der Kaiserringe sind zur stadträumlichen Aufwertung Konzepte zu entwickeln. Noch heute besitzt der Straßenraum der Goethestraße den Charakter eines Boulevards, allerdings wird die Mittelinsel unter der Platanen-allee durch den ruhenden Verkehr belegt. Hier ist es ein Ziel, zumindest in Teilbereichen wie im Eingangsbereich der Nahestraße und im Bereich des Goetheplatzes die Stellplätze zugunsten einer erlebbareren Freiraumqualität zurückzunehmen.





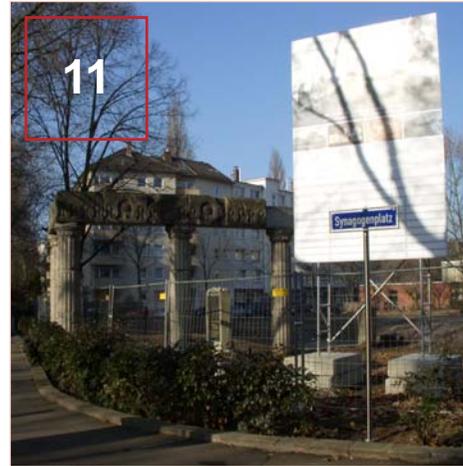
Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz



**Einzelbausteine mit
Handlungsempfehlungen**





Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

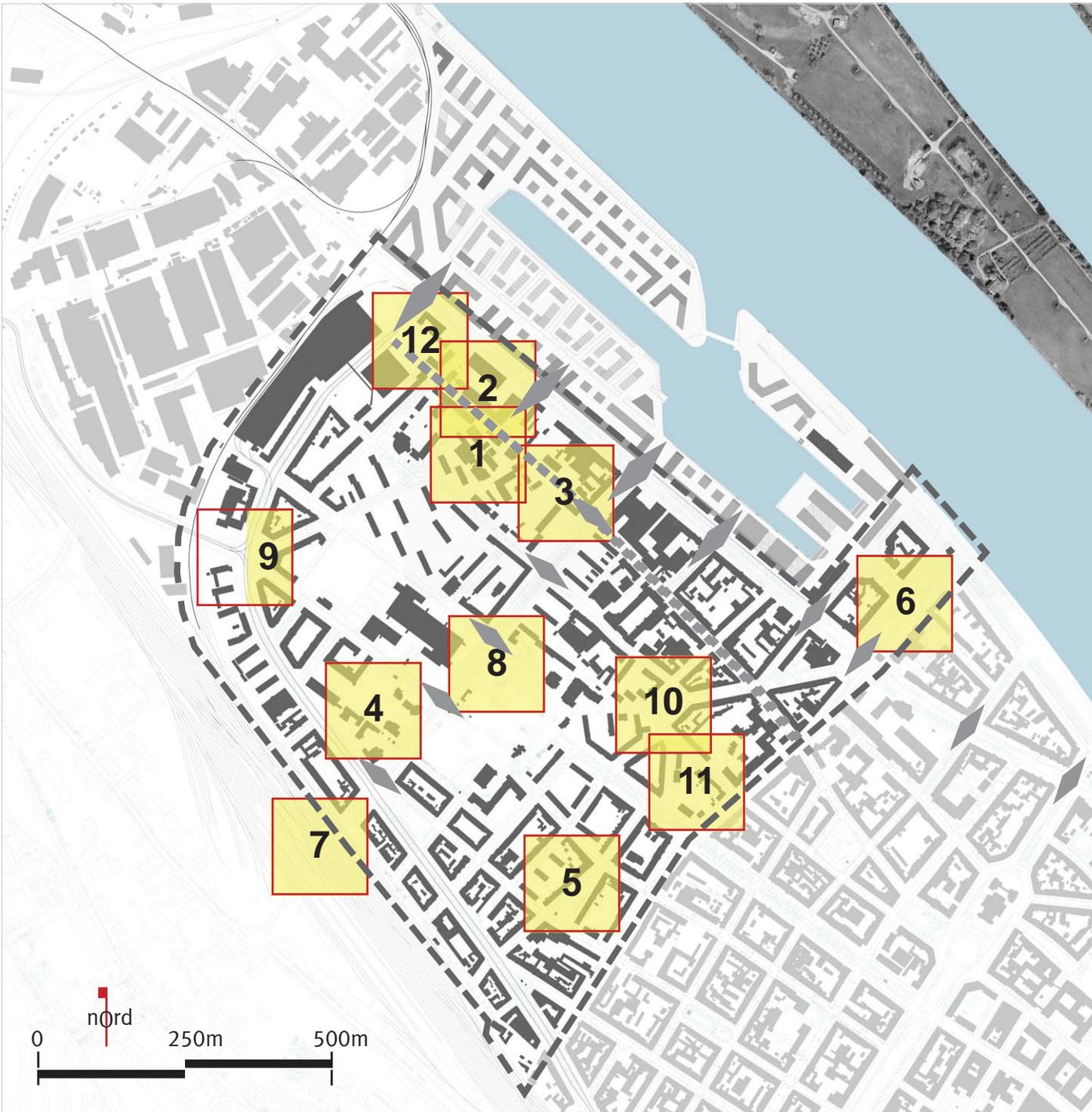
Handlungsfelder:

- A **Straßenhierarchie**
- B **Parkraumkonzept Neustadt**
- C **Beleuchtungskonzept Neustadt**
- D **Schulen - potenzielle Standorte**



Übersicht der Bausteine:

- 1 Neuer Quartiersplatz
- 2 Baublock ehem. Militärbäckerei
- 3 Potenzial Wallaustraße
- 4 Feuerwache II - Altstandort
- 5 Lessingstraße, -platz
- 6 Feldbergplatz
- 7 Goethetunnel
(und Osteinunterführung)
- 8 Goethestraße / Nahestraße
- 9 Bismarckplatz
- 10 Sömmerringplatz
- 11 Baublock Synagoge
- 12 Standort Feuerwache neu



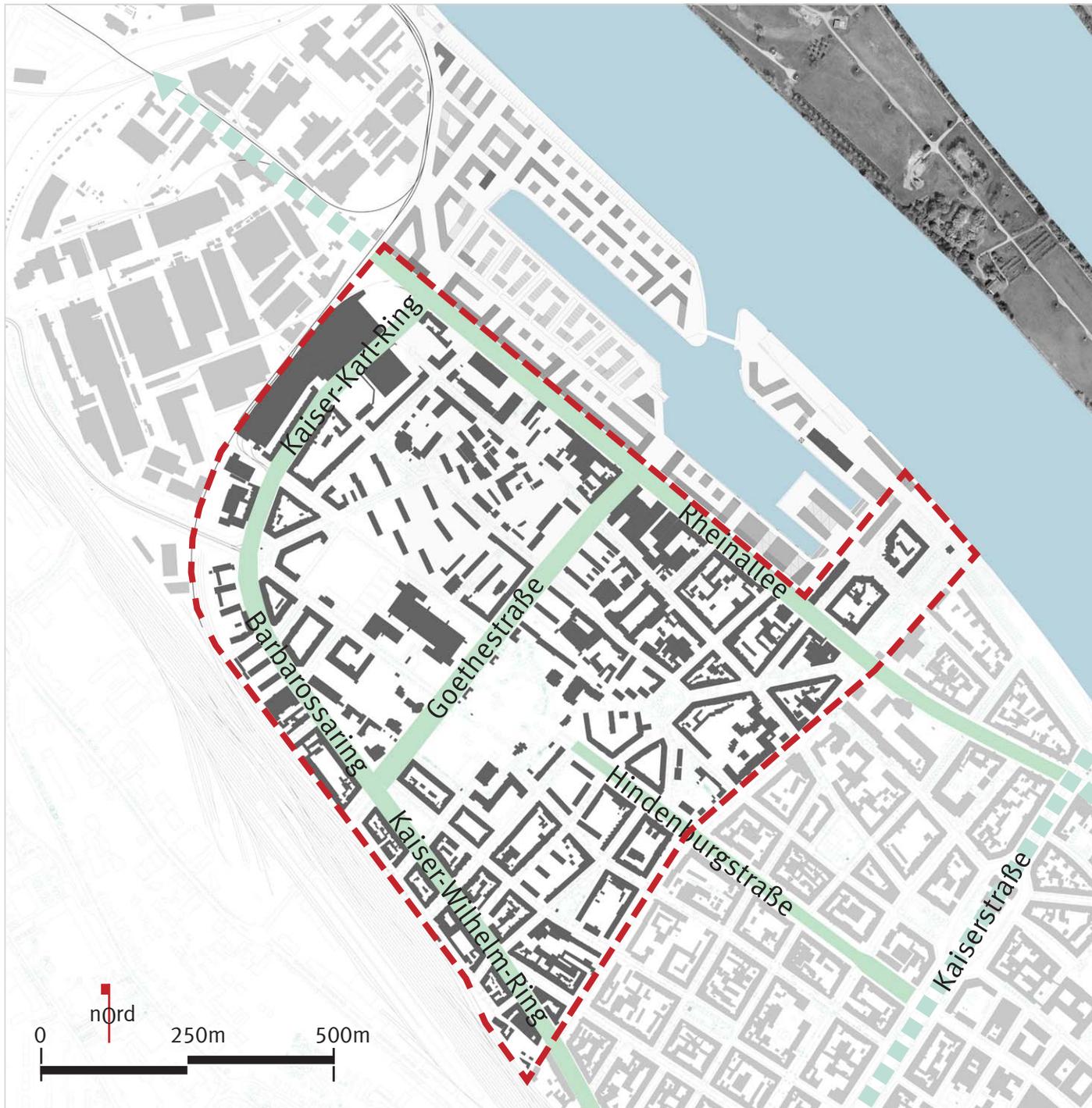
Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Straßenhierarchien

Daten: Stadt Mainz
Stand: Oktober 2008

-  Magistralen, Boulevards, Haupterschließungsstraßen
-  Abgrenzung des Geltungsbereiches Rahmenplan Nördliche Neustadt



Straßenhierarchien

Ausgangssituation -

In seiner Denkschrift aus dem Jahr 1868 stellte Stadtbaumeister Eduard Kreyßig seine Zielsetzung für die Neustadt in folgender Weise dar: „Das Gartenfeld ... nach moderner Weise regelmäßig gebaut und durch einzelne baumbeschattete und mit Vorgärten angelegte Hauptstraßen in größere Abteilungen gruppiert, bildet den Sitz der bürgerlichen Arbeit, der zahlreichen Werkstätten des Gewerbefleißes, der Wahrzeichen des aufstrebenden, die Naturkräfte zum Dienst zwingenden Menschengesistes.“

Die städtebaulichen Planungen für die Mainzer Stadterweiterung waren geprägt durch ein großzügiges Straßensystem aus Längs- und Querachsen, das symmetrisch um eine breite Allee in Nord-Süd-Richtung angeordnet war, die heutige Goethestraße. Mit der Anlage des Hauptbahnhofes wird die Kaiserstraße angelegt und ein äußere

Barbarossaring



rer Ring, bestehend aus Kaiser-Wilhelm-Ring, Barbarossaring und Kaiser-Karl-Ring um das Gartenfeld geführt. Diese Hauptverkehrsadern und die Goethestraße sind als Boulevards mit Baumallee in Mittellage ausgeführt.

Die Rheinallee als übergeordnete Magistrale und die Hindenburgstraße als zentrale Achse der Neustadt bis zum Goetheplatz beziehen ihre Charakteristik aus ihrem breiten Straßenquerschnitt und den straßenbegleitenden, großkronigen Bäumen.

Die Kaiserringe sind seit ihrer Entstehung ständigen Veränderungen ausgesetzt. Überwiegend verkehrlich bestimmte Eingriffe haben den ursprünglich klaren Duktus der großstädtischen Straßenzüge beeinträchtigt. Die durchaus vorhandenen Potenziale einer attraktiven Fuß- und Radwegverbindung in Mittellage werden heute sowohl funktional als auch gestalterisch nicht adäquat genutzt. Durch die Lage der Straßenbahntrasse und zahlreichen ÖPNV-Haltepunkten innerhalb der Kaiser-Ringe ist eine hohe Frequentierung vorhanden, der öffentliche Raum befindet sich jedoch in einem verbesserungswürdigen Zustand.

Ziele -

Bereits das Beleuchtungskonzept Innenstadt thematisiert die Kennzeichnung der Stadtteileingänge, die im Bereich der Kaiserstraße auch Eingänge zur Neustadt sind. Empfohlen wird neben der Umgestaltung des Goethetunnels und der Osteinunterführung, für die ein Farb-, Werbe-, und Lichtkonzept entwickelt werden soll, die Kennzeichnung der übrigen Stadtteileingänge (z.B. Kreuzung Rheinallee / Kaiserstraße). Denkbar ist z.B. die Gestaltung durch eine besondere Beleuchtung.

In einer zweiten Straßenkategorie innerhalb der Neustadt sind Straßenräume zu benennen, die durch eine private - jedoch auf den öffentlichen Raum auswirkende - Vorgartenzone charakteri-

siert sind. Hierzu können die Josefsstraße und die Raimundistraße gezählt werden, aber auch die Rheinallee und die Hindenburgstraße besitzen diese Vorgartenbereiche. Durch den zunehmenden Parkdruck in den letzten Jahrzehnten wurden diese Vorgartenbereiche häufig zu Parkplätzen umfunktioniert.

Mit der Erhaltungssatzung „N 81 S“ besitzt die Stadt Mainz ein Instrument zum Schutz der städtebaulichen Eigenart des Gebietes. In Verbindung mit dem umfassenden Parkierungskonzept wächst die Hoffnung, verlorengegangene Vorgartenbereiche wieder zurück zu gewinnen.

Allgemeine städtebauliche Ziele sind die Erhöhung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Straßenraumes sowie die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten innerhalb der Kaiserringe zu den Nahversorgungseinrichtungen. Auf der Grundlage des Rahmenplanes sollen bei zukünftigen Planungen gleichberechtigt sowohl gestalterische als auch verkehrliche Aspekte berücksichtigt werden.

Appendix:

Der im Einmündungsbereich der Boppstraße in den Kaiser-Wilhelm-Ring liegende kleine Platz wurde 2002 anlässlich einer Sanierung der unterirdischen Trafostation mit geringen finanziellen Mitteln umgestaltet. Ziel der damaligen Planung war der deutliche Rückbau der komplett versiegelten Fläche zugunsten einer wassergebundenen „naturnahen“ Gestaltung. Besonderer Wert wurde auf den Erhalt des Kiosks als ehemals typisches Element der Neustadt gelegt. Eine Verkleidung der teilweise versenkten neuen Trafostation konnte bisher aus Kostengründen nicht erfolgen. Der Platz wird heute überwiegend als ÖPNV-Haltpunkt genutzt. Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität des kleinen Quartiersplatzes kann durch kleinere Umgestaltungsmaßnahmen erfolgen.

Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

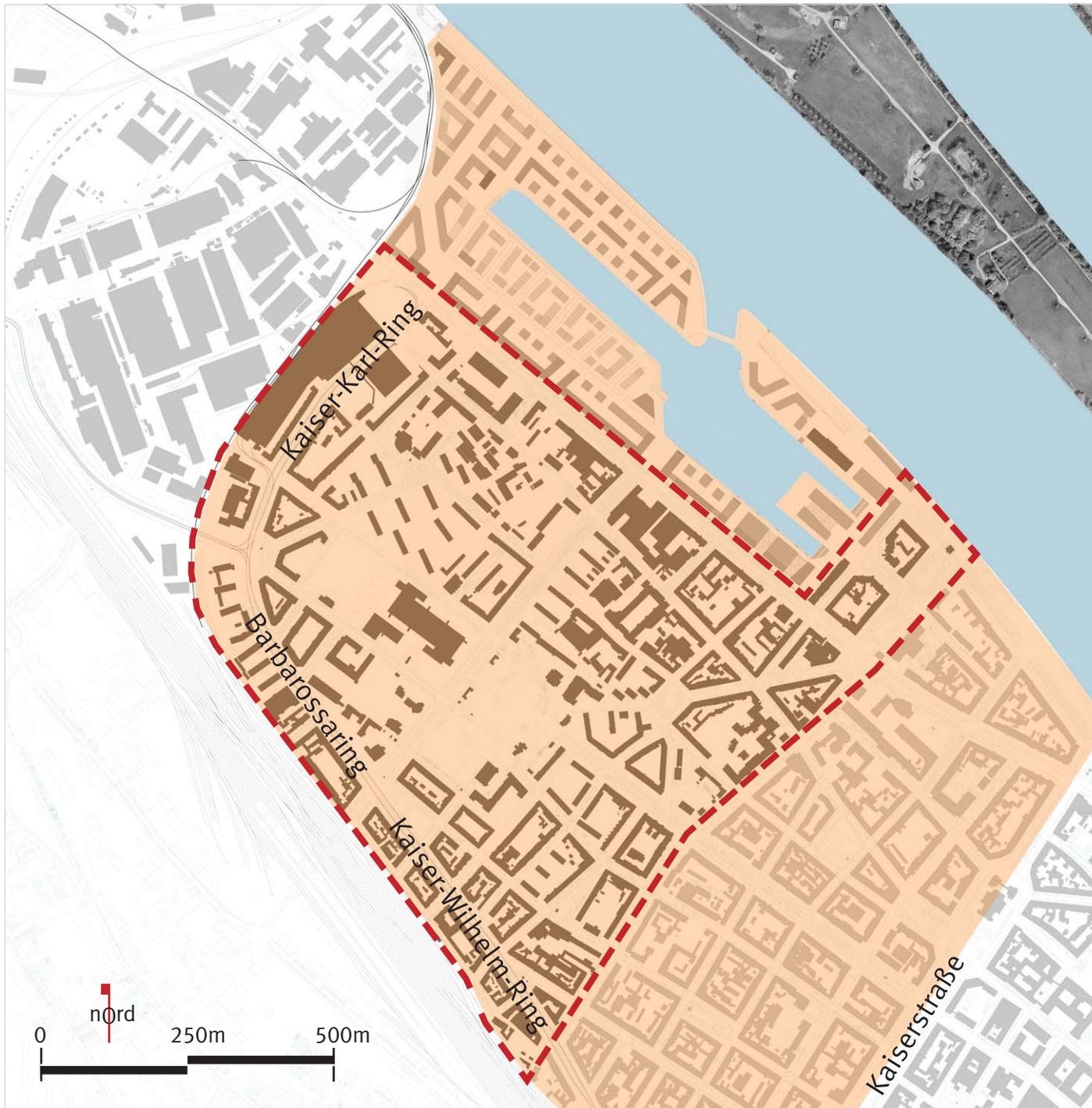
Parkraumkonzept Mainzer Neustadt

Daten: Stadt Mainz
Stand: Oktober 2008

Gebietsabgrenzungen

 Untersuchungsgebiet
Parkraumkonzept

 Abgrenzung des Geltungs-
bereiches Rahmenplan
Nördliche Neustadt



Parkraumkonzept Mainzer Neustadt

Ausgangssituation -

Der Schwerpunkt an hoch verdichteter Wohnnutzung konzentriert sich in der Neustadt - mit nach Norden abnehmender Intensität - innerhalb der so genannten „Kaiserringe“ (Kaiser-Wilhelm-Ring, Barbarossaring, Kaiser-Karl-Ring). Dieser Bereich ist Gegenstand des externen Untersuchungsauftrags.

Die Mainzer Neustadt steht vor weitreichenden städtebaulichen Veränderungen. Diese betreffen insbesondere den Zoll- und Binnenhafen, der mit dem geplanten Umbau zu einem neuen Stadtquartier die Anbindung der Mainzer Neustadt an die Rheinkante ermöglichen soll. Daneben sind Einzelstandorte in der Diskussion, bei denen unterschiedliche Nutzungen angedacht sind, die zumindest funktionale Veränderungen innerhalb des Quartiers mit sich bringen werden (Alte Feuerwache, Kommissbrotbäckerei, Zwerchallee etc.). Sowohl die städtebaulichen Veränderungen im ehemaligen Hafenuartier, als auch die aufgeführten Einzelstandorte werden für den ruhenden Verkehr Bedarfe auslösen.

Diese neuen Anforderungen treffen in Teilen der Mainzer Neustadt auf ein heute bereits deutliches Parkraumdefizit und verschärfen damit das aktuelle Problem nicht ausreichend vorhandenen Parkraumes. Der ruhende Verkehr dominiert bereits heute die öffentlichen Räume, die dadurch einer stadtgestalterischen und funktionalen Aufwertung entzogen sind.

Ziele -

Um dieser Entwicklung entgegen zu wirken, soll ein Parkraumkonzept für die Mainzer Neustadt erarbeitet werden. Die vorhandenen Nachfrage-defizite sind zu ermitteln, und die sich aus den geplanten Nutzungen ergebenden Ansprüche im ruhenden Verkehr sind mit den vorhandenen Kapazitäten abzugleichen. Darauf aufbauend sind Lösungen zu entwickeln, die sich sowohl auf die effektive Nutzung des vorhandenen Parkraumes als auch auf die Möglichkeiten einer Ausweitung des stadtteilweiten Parkraumangebotes erstrecken.

Als Grundlage für die Bearbeitung der Aufgabenstellung dient die zum Ende der 1980er Jahre erstellte ‚Parkraumuntersuchung für die Mainzer Neustadt‘ (Stadt Mainz, Ämter 17 und 68; Mainz, Mai 1989), die mit dem skizzierten Untersuchungsauftrag zu aktualisieren und anhand der bereits erwähnten Randbedingungen fortzuschreiben ist.

Grundsätzlich soll die Untersuchung auf zwei Ebenen durchgeführt werden: Zum einen ist eine übergeordnete Betrachtung der Parkraumdefizite und die Möglichkeiten des Entgegenwirkens angestrebt. Hierbei sollen konzeptionelle Ideen für Standorte und Kapazitäten baulicher Parkierungsanlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen) entwickelt werden.

Daneben soll in einer detaillierten, straßenraumbezogenen Untersuchung geprüft werden, ob und ggf. wie im öffentlichen Verkehrsraum zusätzlicher Parkraum stadtraumverträglich geschaffen werden kann. Dabei ist das vorhandene System des Bewohnerparkens grundsätzlich zu werten und räumlich zu prüfen.

Im Folgenden sind die wesentlichen Bearbeitungsschwerpunkte aufgeführt:

- Aufnahme der Stellplätze (lokal/funktional nach Bewirtschaftungsmerkmalen und dem Aspekt Zugänglichkeit/Barrierefreiheit; funktional nach ‚wilden‘ Stellplätzen) im ruhenden Verkehr im gesamten Untersuchungsgebiet.
- Überschlägige Ermittlung der Belegungsquote in zwei bis max. drei vorab definierten Teilräumen (Normalwerktag: tagsüber/Nachtbelegung).
- Abgleich der vorhandenen Stellplätze mit statistischen Daten der Stadtverwaltung Mainz (gemeldete Einwohner je statistischer Blockseite; gemeldete Kfz je statistischer Blockseite; Daten zu Bewohnerparkausweisen; Sondergenehmigungen etc.).
- Abschätzung der zukünftigen Nachfrage im ruhenden Verkehr anhand vorhandener Daten (Einwohnerprognose/Demografie; Wohnungsmarktstudie, Motorisierungsentwicklung etc.) und lokaler Entwicklungsschwerpunkte. Letztere bei noch bestehenden Standortalternativen künftiger Nutzungen (Feuerwache, Kommissbrotbäckerei, Zwerchallee), ggf. in Szenarien. Berücksichtigung der zu erwartenden Nachfrage aus dem neuen Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen.
- Erarbeitung eines Konzeptes für eine geordnete und umfeldverträgliche Ab- / Entwicklung des ruhenden Verkehrs; Ausarbeitung konkreter Einzelmaßnahmen (organisatorisch/baulich) zur Abwicklung der Nachfrage im ruhenden Verkehr.
- Entwicklung eines Stufenplans mit Empfehlungen zu kurz-, mittel- und langfristig realisierbaren Maßnahmen (baulich und / oder organisatorisch) mit Abschätzungen der technischen und finanziellen Realisierbarkeit.



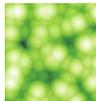
Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Beleuchtung

Daten: Stadt Mainz
Stand: Oktober 2008

Leuchtenmodelle

-  Straßenbeleuchtung der Hauptachsen; analog dem Beispiel Hindenburgstraße
-  Historische Kandelaber; überwiegend Bestand
-  Einheitliche Beleuchtung durch dekorative Leuchte
-  Beleuchtung besonderer Plätze
-  Abgrenzung des Geltungsbereiches Rahmenplan Nördliche Neustadt



Beleuchtungskonzept Neustadt

Ausgangssituation -

Das „Öffentliche Leben“ rückt zunehmend in die Abendstunden. Arbeits- und Einkaufszeiten dehnen sich aus, die Gestaltung der Freizeit findet vermehrt in der Öffentlichkeit statt. Das Angebot an Abendnutzungen wächst, womit der öffentliche Raum eine höhere Frequentierung in den Abend- und Nachtstunden erfährt. Der Stadtraum wird zur Bühne.

Hieraus resultiert, dass der öffentliche Raum mit seinen Straßen und Plätze auch in der Dunkelheit dem Bürger barrierefrei und sicher zur Verfügung gestellt werden muss. Neben einer „normgerechten“ Beleuchtung des Stadtraumes mit dem notwendigen Versorgungs- und Funktionslicht besteht auch die Möglichkeit, dem öffentlichen Raum durch „szenarisches Licht“ Schönheit, Ästhetik und Atmosphäre zu verleihen. Dieser Aspekt ist gerade in der dicht bebauten Neustadt von besonderer Bedeutung um dem Stadtteil ein positives Image und eine eigene Identität zu verleihen.

Die Straßenbeleuchtung der Neustadt ist durch eine Vielzahl unterschiedlicher Leuchten gekennzeichnet, wobei im letzten Jahrzehnt in weiten Teilen funktionale Leuchten verbaut wurden. Diese Leuchtentypen verfolgen ausschließlich das Ziel, den öffentlichen Raum normgerecht auszuleuchten. Gestaltqualität oder abendliche Atmosphäre traten in den Hintergrund.

Der fehlende Anspruch an die Gestaltung führte dazu, dass das Straßenbild der Neustadt durch die vorherrschende Leuchtenlandschaft beein-

trächtigt wird. Weitere Defizite insbesondere bei den Altbeständen sind Lichtsmog durch Kugelleuchten, hoher Energiebedarf und hohe Wartungskosten.

Ziele -

Mittel- bis langfristig soll die gesamte Neustadt mit einheitlichen auf das Stadtbild abgestimmten Leuchten ausgerüstet werden, die den heutigen ökologischen und ökonomischen Ansprüchen gerecht werden. Ziel ist die Reduzierung der Leuchtenvielfalt von heute ca. 25 unterschiedlichen Leuchtenmodellen auf ca. fünf Modelle.

Ausblick -

Um dieses Ziel zu erreichen, soll ähnlich des Beleuchtungskonzeptes Innenstadt auch für die Neustadt ein Lichtmasterplan erstellt werden, der aufbauend auf dem Bestand und der jeweiligen städtebaulichen Struktur für die Straßenräume und Plätze Leuchtenfamilien definiert. Ziele des Beleuchtungskonzeptes werden sein:

- Verbesserung des stadträumlichen qualitäten der Straßen und Plätze
- Gewährleistung der Sicherheit durch ausreichende Helligkeit
- Visuelle Gliederung des Öffentlichen Raumes
- Verbesserung der Orientierung
- Verbesserung der Lichtatmosphäre
- Verwendung einheitlicher Lichtfarben
- Reduzierung der Modellvielfalt
- Reduzierung der Wartungs- und Energiekosten
- Reduzierung des CO₂-Bedarfs
- Vermeidung von Lichtsmog durch Rückbau der Kugelleuchten



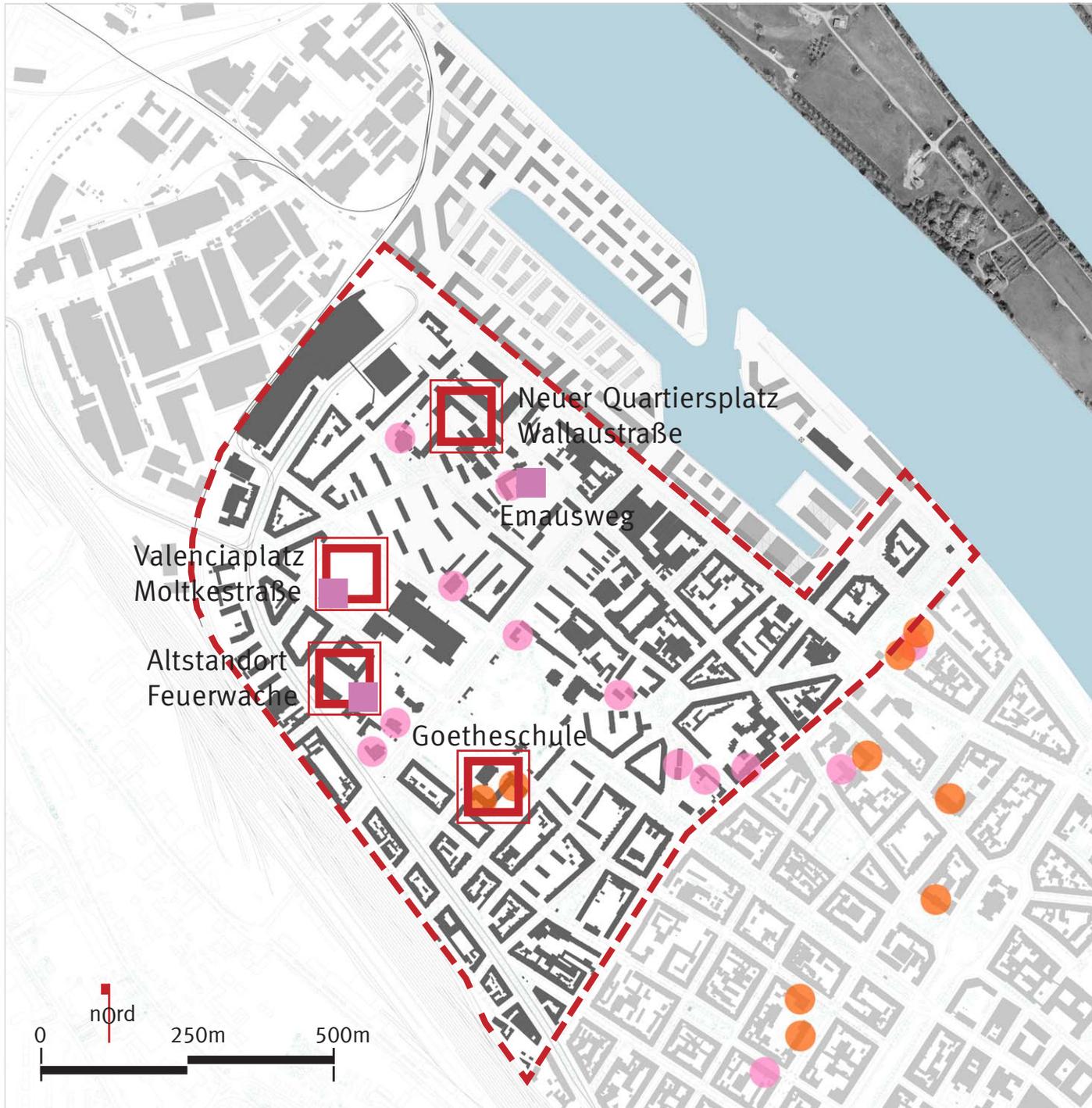
Beleuchtungskonzept Innenstadt

Beleuchtung Hindenburgstraße



Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz



Verortung von potenziellen Schulstandorten: Goetheschule, Altstandort Feuerwache, Valenciaplatz, Neuer Quartiersplatz Wallaustraße



entspricht Fläche von 1,5 ha



entspricht Fläche von 1,0 ha



vorhandene Standorte

Mögliche Verortung von Kindergarten- bzw. Kindertagesstätteneinrichtungen: Emausweg, Altstandort Feuerwache, Moltkestraße



entspricht Fläche von 2.500 m²



vorhandene Standorte



Abgrenzung des Geltungsbereiches Rahmenplan Nördliche Neustadt

Schulen und Kindergärten - potenzielle Standorte

Allgemeine Vorbemerkungen zum schulischen Angebot

Die Stadt Mainz hat als Schulträger nur eine eingeschränkte Zuständigkeit. Dies umfasst die Bereiche Neubau, Erhaltung und Sanierung der staatlichen Schulen, Verwaltung der Schulen (Schulsekretariate), Lehr- und Unterrichtsmittel und Schülerbeförderung.

Mit Blick auf die demographischen Veränderungen strebt die Stadt Mainz generell eine intelligente Nutzung des vorhandenen Schulraumangebotes an, die potenzielle Synergieeffekte bestmöglichst ausschöpft. Dies kann z.B. durch eine Anpassung der Schulbezirke, die Optimierung von Schulstandorten oder die gemeinsame Nutzung von Schulräumen durch verschiedene Schulen erreicht werden. Einzelheiten obliegen dem Schulentwicklungsplan als zuständiger Fachplanung.

Unter sozialräumlichen Gesichtspunkten ist bei Schulstandorten festzuhalten, dass Bildungschancen und Bildungsergebnisse von Kindern und Jugendlichen in einer Stadt in hohem Maße mit dem Wohnort der Schüler in einer Wechselbeziehung stehen und somit auch mit dem sozialen Gefüge der Stadt. Schulen in „guten“ Wohngebieten erzeugen in der Tendenz eher gute Bildungsergebnisse als Schulen in eher statusschwachen Gebieten.

Als Indikator kann das Schulartwahlverhalten herangezogen werden. Gesamtstädtisch betrachtet, besuchen von den Grundschulern, die die Schule nach der vierten Klasse gewechselt haben,

25,2 % die Hauptschule, 17,1 % die Realschule und 42,7 % das Gymnasium. Innerhalb des Stadtgebietes unterscheiden sich die Übergangsquoten zu den weiterführenden Schularten erheblich. Auffällig sind insbesondere die Schulen in der Neustadt mit einem sehr hohen Anteil an Hauptschülern. Von der Goetheschule gehen 67,5 % nach der Grundschule auf die Hauptschule. Dies ist der stadtweit höchste Wert.

Schulen haben in belasteten Nachbarschaften und für die kleinräumige Stadtentwicklung eine überragende Bedeutung. Allein aufgrund ihres Bildungsauftrags sind sie für die Bildung und die Bildungschancen der Kinder und Jugendlichen im Gebiet verantwortlich. Nur durch eine gute Ausbildung können soziale Benachteiligungen durch das Elternhaus überwunden und eine „vererbte Transferempfängerkarriere“ verhindert werden. Gleichzeitig können Schulen in sozial benachteiligten Gebieten als eine Art „Entwicklungsmotor“ eingesetzt werden, da dort über die Schüler ein einfacher Zugang zu einem breiten und vielschichtigem Personenkreis besteht und relativ problemlos, weitere Maßnahmen und Projekte an die Schule angebunden werden können.

Quelle: Sozialraumanalyse Mainz, 2005

Ausblick -

Das zukünftige Bildungsangebot in der Mainzer Neustadt soll langfristig auch die aktuellen baulichen Entwicklungen berücksichtigen. Trotz fehlender, ausreichend großer Liegenschaften soll unter Berücksichtigung einer Bevölkerungszunahme durch das neue Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen an einer Option für einen neuen Schulstandort in der Neustadt festgehalten werden. Hierzu ist eine grundsätzliche Entscheidung der Politik notwendig.

Kindergärten und Kindertagesstätten

Kindertagesstätten sind Einrichtungen der Jugendhilfe, in denen entweder Kleinkinder, Kinder mit Rechtsanspruch auf einen Kindergartenplatz oder schulpflichtige Kinder betreut werden.

Ab 1. August 2010 wird ein Rechtsanspruch auf einen Kindergartenplatz für alle Zweijährige eingeführt, deren Eltern es wünschen (geschätzt 50 %). Somit muss die Kindertagesstättenbedarfsplanung mit vier vollen Jahrgängen anspruchsberechtigter Kinder rechnen. Bei der Prognose der Bedarfsplanung ist für die Stadt Mainz mittelfristig im Gegensatz zum landesweiten Trend zunächst von gleichbleibenden Kinderzahlen auszugehen.

Im Stadtteil Neustadt bestand im Jahr 2007 eine Unterversorgung an Kindergartenplätzen von ca. 5 %, die sich in den Jahren 2008 und 2009 wieder auflöst. Durch den neuen Rechtsanspruch auf einen Kindergartenplatz für 2-jährige entsteht im Jahr 2010 eine deutliche Unterversorgung von 125 Plätzen. Daraus resultiert die Notwendigkeit, eine neue Einrichtung mit fünf Gruppen ab dem Jahr 2010 zur Verfügung zu stellen. Zunächst sind in den städtischen Einrichtungen sowie in Zusammenarbeit mit den freien Trägern alle Möglichkeiten zur Erweiterung der bestehenden Kindertagesstätten auszuloten. Alternativ ist ein neuer Standort darzustellen.

Ausblick -

Im Sinne einer Stabilisierung und Aufwertung der nördlichen Neustadt wird vorgeschlagen, weitere erforderlich werdende soziale Infrastruktureinrichtungen im nördlichen Quartier anzusiedeln. In diesem Zusammenhang könnten die Bereiche Emausweg, Moltkestraße und der Altstandort der Feuerwache am Barbarossaring eine räumliche und städtebauliche Option darstellen.

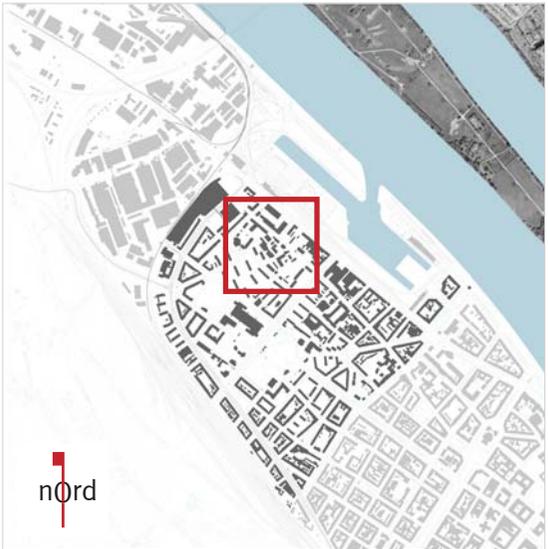


Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

1

Neuer Quartiersplatz

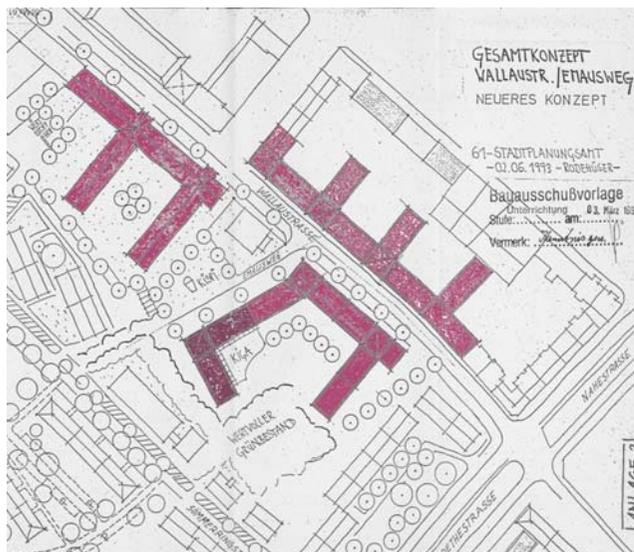


Quartiersplatz - Wallaustraße / Militärbäckerei

Ausgangssituation -

Ausgelöst durch projektierte Bauvorhaben in der Wallaustraße hatte das Stadtplanungsamt bereits zu Beginn der 1990er Jahre für den Bereich Wallaustraße/Emausweg ein städtebauliches Konzept erarbeitet. Diese Studie sah eine weitgehend geschlossene Blockrandbebauung in fünf bis sechsgeschossiger Bauweise entlang der Wallaustraße vor. Als erster Baustein wurde die Eckbebauung mit Kindergarten im Bereich Emausweg realisiert. Während der Entwurfsphase war die Entwicklung des Zoll- und Binnenhafens zu einem neuen, urbanen Stadtquartier noch nicht abzusehen. Die dadurch ausgelösten städtebaulichen Konsequenzen und Anforderungen waren daher noch nicht bekannt. Insbesondere die Querung der Rheinallee in Höhe der Lahnstraße und die Ausbildung des neuen Quartiersplatzes erfordern heute andere städtebauliche Lösungsansätze.

Planung Stadtplanungsamt 1993



Im Ergebnis der städtebaulichen Analyse wurde der nördliche Bereich der Neustadt zwischen Goethe-/Nahestraße, Sömmerringstraße, Kaiser-Karl-Ring und Rheinallee mit den größten stadträumlichen, funktionalen und sozialen Defiziten identifiziert.

Dieser Bereich ist durch eine Mischnutzung aus Wohnen, Handwerk und Gewerbe geprägt. Die topographisch interessante Situation der Wallaustraße ist historisch bedingt, jedoch stadträumlich nicht genutzt. Baulücken sind durch Mindernutzungen wie Lagerplätze, Autohandel oder Brachflächen belegt. Diese heterogene Baustruktur führt im Zusammenhang mit dem vernachlässigten öffentlichen Raum zu einer mangelnden Identifikation mit dem näheren Wohnumfeld.

Ziele -

Notwendige Voraussetzung für die Neu- bzw. Umstrukturierung dieses Bereiches ist die Verlagerung vorhandener Gewerbebetriebe und die Stabilisierung bzw. Aufwertung durch eine arrondierende Wohnbebauung. Als identitätsstiftende Maßnahme für dieses Wohnumfeld wird im Kreuzungsbereich von Wallaustraße und Lahnstraße die Schaffung eines neuen Quartiersplatzes vorgeschlagen.

Die Notwendigkeit zur Ausbildung dieses Platzes lässt sich nicht nur aufgrund der vielfältigen stadträumlichen Defizite im Quartier selbst begründen, sondern ist funktional mit der Entwicklung und Verknüpfung mit dem neuen Stadtquartier Zollhafen zu bewerten. Der Baublock der historischen Militärbäckerei kann aufgrund seiner Lage eine zentrale „Brückenfunktion“ einnehmen. Die Gebäudevolumina können dem neu zu errichtenden Quartiersplatz stadträumlichen Halt geben und Identität schaffen. Als Nachfolgenutzungen sind vorrangig öffentliche Nutzungen vorzusehen, die durch Wohnnutzungen und nicht störende gewerbliche Nutzungen ergänzt werden könnten.

Bereits im Planungskonzept des Stadtbaumeisters Eduard Kreyßig ist in diesem Bereich ein Quartiersplatz mit dem Namen „Beethovenplatz“ verortet. Der Beethovenplatz lag im Schnittpunkt der Sömmerringstraße mit der Richard-Wagner-Straße und Mozartstraße. Er wurde allerdings nie realisiert.

Ausblick -

Die unterschiedlichen Interessenslagen der Akteure erfordern ein geeignetes Planungsverfahren zur Entwicklung nachhaltiger Perspektiven. Aufgrund der Komplexität der Planung wird für den engeren Untersuchungsbereich die Durchführung eines städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens vorgeschlagen, das soziale, wirtschaftliche und städtebauliche Anforderungen herausarbeiten muss.

Die Dokumentation der historischen Entwicklung des Gartenfeldes zeigt, dass gerade dieser Bereich der Neustadt bis zum II. Weltkrieg nicht im Sinne des Kreyßig'schen Konzeptes der Gründerzeit bebaut wurde. Somit besteht die Möglichkeit, innovative Bau- und Wohnformen für diese Umstrukturierungsbereiche zu diskutieren.

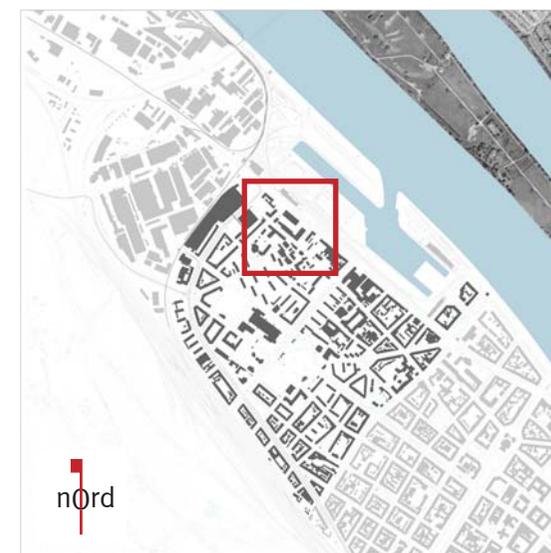
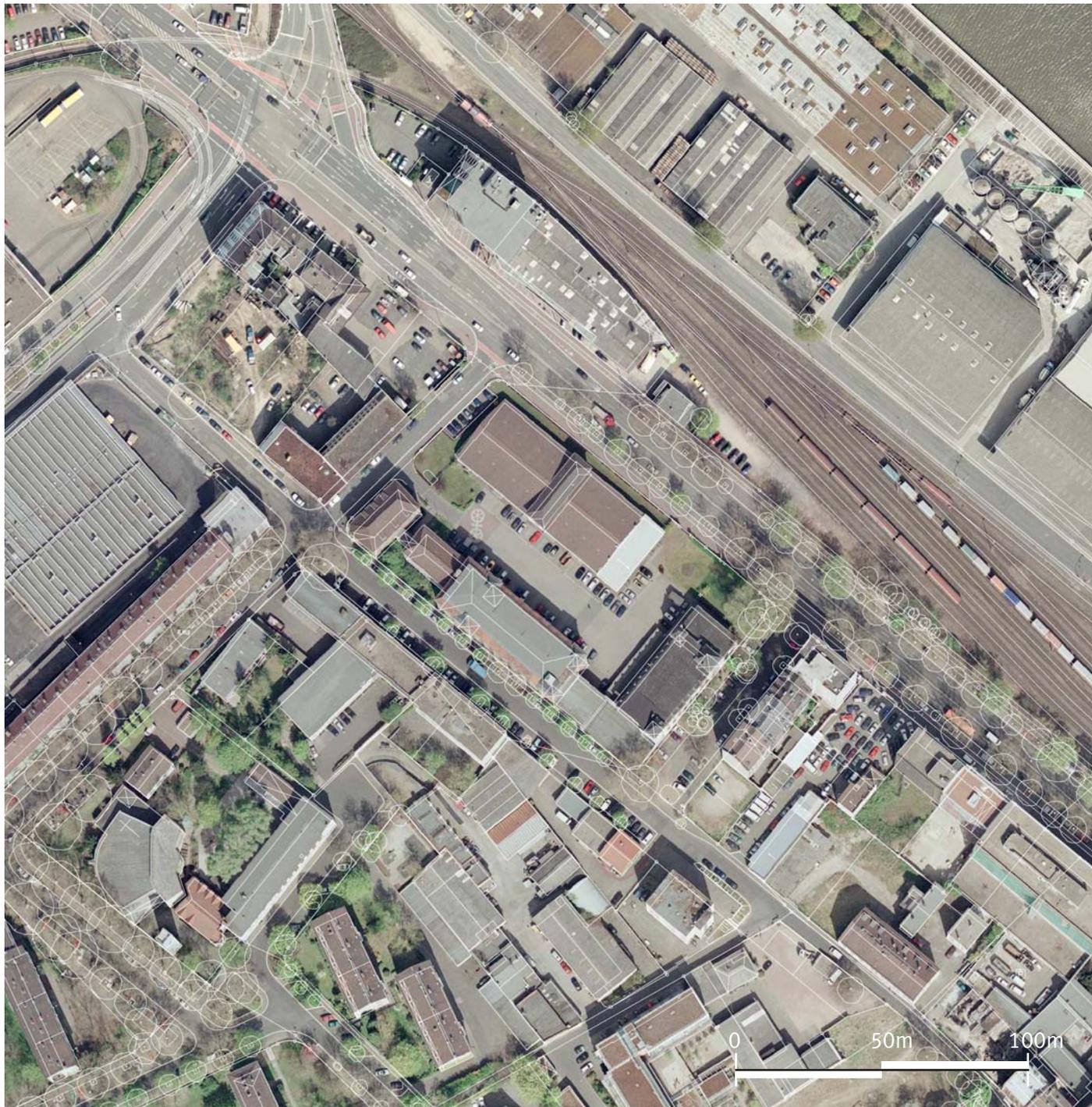


Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

2

Baublock
Militärbäckerei



Militärbäckerei

Ausgangssituation -

Um 1900 entstand auf einem Baublock zwischen Rheinallee, Mosel-, Lahn- und Wallaustraße das Neue Proviantamt nach den Plänen des Militär-Bauamtes. Im Rahmen eines Vertrages zwischen der Stadt Mainz und der Militärverwaltung erhielt die Stadt die Flachmarkt- und Schlosskaserne sowie die Militärbäckerei. Im Gegenzug stellte die Stadt Mainz sowohl das Gelände als auch die Baukosten für die Infanteriekaserne und das Neue Proviantamt zur Verfügung. Der wesentlich größere Neubau des Proviantamtes wurde in unmittelbarer Nähe zum Zoll- und Binnenhafen errichtet und über einen Gleisanschluss mit der Hafeneisenbahn verbunden. Der neue Gebäudekomplex beinhaltete zur Rheinallee das Hafermagazin, zur Lahnstraße die Bäckerei, entlang der Wallaustraße ein Mehl- und Getreidemagazin und an der Moselstraße ein Dienstwohnungsgebäude.

Ehem. Militärbäckerei; Sammlung Wiesenberger



Durch Kriegszerstörungen blieb von dem imposanten siebengeschossigen Hafermagazin nur das Erdgeschoss bestehen. Das Bäckereigebäude und Mehlmagazin sind mit weniger gravierenden Veränderungen noch erhalten während der Bereich zur Moselstraße stark verändert wurde.

Die Ausmaße und die Dimensionierung der Gesamtanlage machen deutlich, in welcher Größe die notwendigen Einrichtungen zur Versorgung der Garnison erforderlich waren. Mainz war noch zu Beginn des 20. Jh. sehr stark von ihrer Funktion als Festung geprägt. Der gesamte Gebäudekomplex wird heute noch von der Standortverwaltung der Bundeswehr genutzt. Im Zusammenhang mit einer Umstrukturierung und damit verbundenen Freigabe von Bundeswehrliegenschaften besteht die grundsätzliche Absicht des Bundesverteidigungsministeriums, auch die Liegenschaft der ehem. Militärbäckerei freizugeben. Der diesbezügliche Zeitrahmen ist allerdings recht vage bzw. noch offen.

Luftbild ehem. Militärbäckerei,
Stadt Mainz / Bildagentur Rath 2008



Ziele - Nach Bekanntwerden einer möglichen Freigabe der ehem. Militärbäckerei wurden ab 2003 verschiedene Nutzungsmöglichkeiten der Liegenschaft diskutiert. Von Seiten des Ortsbeirates Neustadt wurde der Wunsch geäußert, in einem Teil der Gebäude ein Stadtteilzentrum einzurichten. Zur Stärkung des Quartiers sollten insbesondere öffentliche Einrichtungen vorgesehen werden.

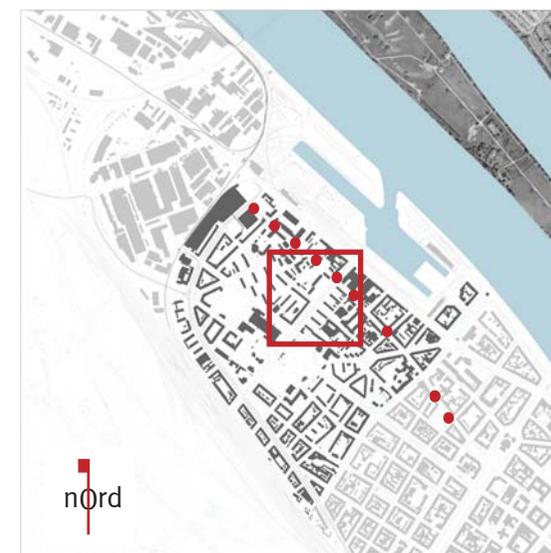
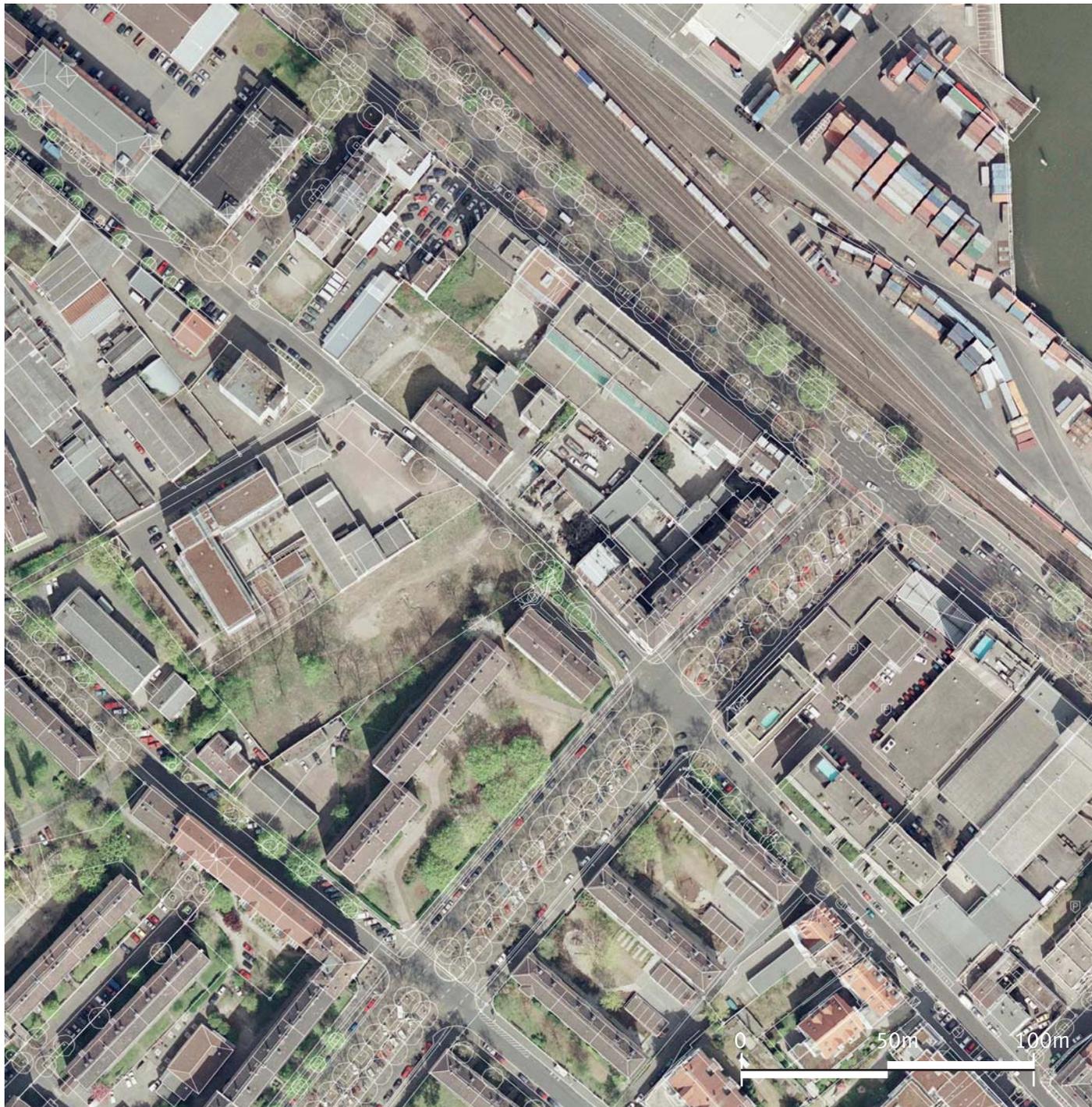
Ausblick - Der Gebäudekomplex der ehem. Militärbäckerei ist im Zusammenhang mit dem vorgeschlagenen Quartiersplatz städtebaulich zu qualifizieren. Dem Areal kommt dabei eine wichtige Funktion als städtebauliches Rückgrat für den Bereich der nördlichen Neustadt und eine Verknüpfungsfunktion zum neuen Stadtquartier zu.

Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

3

Potenzial
Wallastraße



Wallaustraße

Ausgangssituation -

Die Wallaustraße ist vermutlich eine der ältesten Straßen in Mainz. Sie führt parallel zur Rheinallee von der Kaiserstraße durch das gesamte ehemalige Gartenfeld bis zum Kaiser-Karl-Ring. Vor der Stadterweiterung im 19. Jh. war sie als Zwetschenallee benannt. Möglicherweise ist die Geschichte der heutigen Wallaustraße bis auf die Römerzeit zurückzuführen, denn sie erschließt im Bereich des zukünftigen Standortes der Feuerwache II an der Rheinallee den sogenannten „Dimesser Ort“, an dem eine römische Hafenanlage vermutet wird.

Benannt wurde die Straße 1895 nach Friedrich Carl Wallau, der als hauptamtlicher Bürgermeister 1877 vom Großherzog zum Oberbürgermeister der Stadt Mainz ernannt wurde.

Entlang der Wallaustraße sind die Entwicklungsabschnitte der Neustadt und die architektonischen Bauepochen bis heute abzulesen. Daraus resultieren gründerzeitliche, homogene Straßenabschnitte zwischen Kaiserstraße (117er Ehrenhof) und Josefsstraße und ein heterogeneres Fassadenbild im Bereich bis zur Wallaustraße. Dieser Eindruck ist durch den raschen Wiederaufbau im ersten Jahrzehnt nach dem zweiten Weltkrieg begründet. Auf Flächen, die auch vor dem Krieg noch nicht bebaut waren, konnten neue Wohnungsbautypologien realisiert werden, die eine Abkehr von der gründerzeitlichen Blockrandbebauung bedeuteten.



Luftaufnahme Zollhafen; Stadt Mainz - Bildagentur Keiper

Kleinteiligeres Gewerbe etablierte sich in den Lücken der Blockrandbebauung, sodass eine Stadtreparatur der ehemals intakten Baublöcke bis heute erschwert wird.

Ziele -

Die Wallaustraße besitzt aus mehreren Gründen großes Entwicklungspotenzial. Durch ihre topographische Situation mit mehreren Straßenabschnitten auf historischem, niedrigerem Niveau des Gartenfeldes sind stadthistorische Zeugnisse vorhanden, die nur noch hier in nachvollziehbarer und stadträumlich wirksamer Qualität herausgearbeitet werden können.

Durch ihre parallele Lage zur Rheinallee in unmittelbarer Nähe zum neuen Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen und stadträumlich markanten Liegenschaften - wie beispielsweise dem Baublock der ehem. Militärbäckerei - besitzt die Wallaustraße Potenziale zum Zusammenwachsen von gewachsener Stadtstruktur und neuem Stadtquartier. Ein städtischer Platz mit öffentlichen Infrastruktureinrichtungen könnte zu einer neuen Identität des Quartiers führen und Impulse erzeugen, die zu positiven sozialräumlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen auf den gesamten Stadtteil führen.



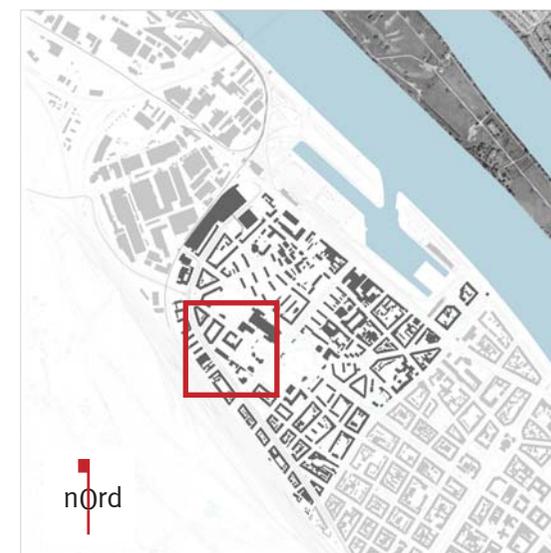
Abwicklung der Wallaustraße; Stadtplanungsamt - FH Mainz

Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

4

Feuerwache II
- Altstandort



Feuerwache II - Altstandort

Verwertung des Altstandortes der Feuerwache II, städtebauliche Rahmenbedingungen für eine europaweite Ausschreibung (auszugsweise)

Ausgangssituation -

Die Feuerwache II wurde am Standort Barbarossaring 6 in den Jahren 1959 bis 1962 erbaut. Die bisher aufgestellten Gutachten und Dokumentationen zeigen eine stark sanierungsbedürftige Gebäudesubstanz mit z. T. eingeschränkter Tragfähigkeit und gesperrten Teilbereichen. Eine Sanierung ist wirtschaftlich nicht sinnvoll. Vor diesem Hintergrund reifte die Entscheidung, die Feuerwache II sowie die Freiwillige Feuerwehr Stadt an einem neuen verkehrsgünstig gelegenen Standort im Kreuzungsbereich Rheinallee / Kaiser-Karl-Ring am Rande der Mainzer Neustadt zusammenzufassen.

Nach dem Umzug wird dann mittelfristig eine städtebauliche Verwertung des Altstandortes Barbarossaring 6 anstehen. Diese muss einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung der neuen Feuerwache leisten. Die Stadt Mainz ist deshalb einerseits an einem hohen wirtschaftlichen Ergebnis interessiert, legt aber andererseits auch großen Wert darauf, dass mit dem Konzept zur Verwertung des Altstandortes ein qualitativvoller Beitrag zur Stadtreparatur geleistet wird, der dem ganzen Stadtteil zu Gute kommt.

Das knapp 1 ha große Grundstück liegt ca. 1,3 km entfernt vom Mainzer Hauptbahnhof. Das zur Verwertung anstehende Grundstück liegt in einem Bereich, der durch ein Zusammentreffen unterschiedlicher Baustrukturen geprägt ist.

Ziele -

Im Sinne einer innerstädtischen Stadtreparatur soll das Grundstück dort, wo es die gebaute Nachbarschaft zulässt, wieder in Richtung Blockstruktur entwickelt werden.

Das städtebauliche Konzept für den Altstandort Feuerwache II soll den öffentlichen Raum klarer definieren indem Blockkanten geschlossen werden. Andererseits soll auf dem Grundstück bzw. im Blockinnenbereich eine hohe Wohnumfeldqualität gesichert werden. Folgende Rahmenbedingungen gilt es hierbei umzusetzen:

- Das Grundstück ist grundsätzlich geeignet für verdichtetes innerstädtisches Wohnen sowie für wohnverträgliche Nutzungen im Sinne eines Allgemeinen Wohngebietes gemäß § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) oder eines Mischgebietes gemäß § 6 BauNVO. Der Goetheplatz (Quartiersplatz mit Grünanlagen und umfangreichen Spielmöglichkeiten) und der Valenciaplatz (Stadtpark) sind in wenigen Gehminuten erreichbar.
- Im Sinne des Zentrenkonzeptes der Stadt Mainz ist das Grundstück als integrierter Standort grundsätzlich für die Ansiedlung eines Vollversorgers geeignet. Die maximale Verkaufsfläche darf insgesamt 1.200 m² nicht überschreiten.
- Im Hinblick auf die mit der Unterbringung des ruhenden Verkehrs verbundenen Anforderungen sollte überprüft werden, inwieweit ein sog. „City-Markt“ im Flächensegment von 500 m² - 1000 m² Verkaufsfläche der Versorgungsaufgabe ebenso gerecht werden kann. In der Nachbarschaft befinden sich bereits drei Discounter. Im Sinne einer qualitativollen Nahversorgung kommt deshalb auf dem Grundstück ausschließlicht ein Vollversorger mit Frischesortiment in Frage!

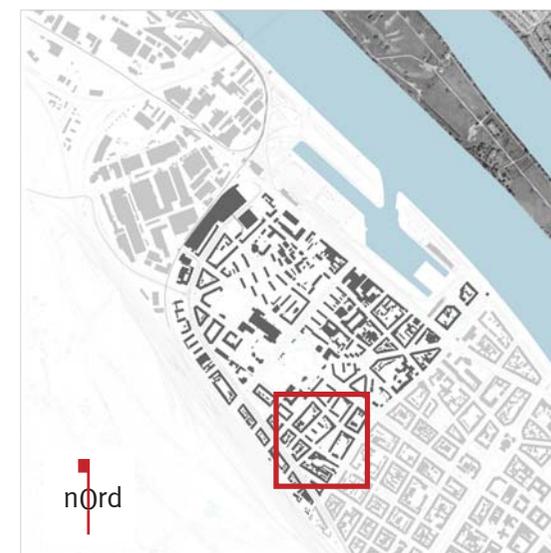
- Der Vollversorger/ „City-Markt“ ist in eine städtebauliche Gesamtfigur (z.B. im Erdgeschoss einer mehrgeschossigen Bebauung) zu integrieren. Auf eine nachbarschaftsverträgliche und immissionsschutzrechtlich machbare Lösung des ruhenden Verkehrs wird großer Wert gelegt. Sie ist darüber hinaus Bedingung für eine wünschenswerte bauliche Verdichtung auf dem Grundstück selbst.
- Auf die bestehende insbesondere durch die Straßenbahntrasse verursachte Lärmbelastung im Verlauf des Barbarossaringes ist planerisch entsprechend zu reagieren.
- Optional zu prüfen ist die Standortvorsorge für eine Kindertagesstätte (KITA) mit einem Grundstücksbedarf von 2.500 m². Eine funktionale Verknüpfung mit dem Vollversorger ist möglich (z.B. Überbauung der Stellplatzanlage), soweit die Eingangssituation zur KITA für Kleinkinder sicher hergestellt werden kann.
- Es wird empfohlen, dort wo es aufgrund der benachbarten Bebauung möglich ist, die Straßenrandbebauung wieder aufzunehmen. Die Gebäudehöhe in der Holsteinstraße und Moltkestraße beträgt max. 5 Vollgeschosse und kann als Orientierungswert einer zukünftigen Bebauung dienen.
- An der fensterlosen Giebelwand des Nachbargebäudes Moltkestraße 5 kann im Sinne einer Grenzbebauung angebaut werden. Die vorhandene Bauflucht sollte weiter geführt werden.
- Aufgrund der Grundstücksabmessungen und im Hinblick auf eine wirtschaftliche Verwertung ist eine Bebauung in „zweiter Reihe“ möglich.

Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

5

Lessingstraße /
Lessingplatz



Lessingstraße / Lessingplatz

Ausgangssituation -

Die Lessingstraße ist heute einer der letzten Straßenzüge der Neustadt, in dem keine Verkehrsberuhigungs- und Begrünungsmaßnahme stattgefunden hat. Der Straßenraum ist durch einen hohen Parkdruck belastet. Ausgewiesene und markierte Längs-parkstreifen werden zum Parken in Schrägaufstellung genutzt, sodass Bewegungsflächen und Aufenthaltsbereiche für Fußgänger stark beeinträchtigt sind. Weder im nördlichen noch im südlichen Abschnitt konnten bislang Baumstandorte realisiert werden.

Ziele -

Der Vorentwurf zur Neugestaltung versucht nun die bestehenden funktionalen und gestalterischen Defizite zu beheben und neue Qualitäten zu definieren. Aufgrund der gestalterischen Defizite im gesamten Bereich der Lessingstraße hat das Stadtplanungsamt in enger Abstimmung mit dem Quartiersmanagement der Neustadt eine Planung für die Neugestaltung der Lessingstraße von der Hindenburgstraße bis zum Kaiser-Wilhelm-Ring erarbeitet mit dem Ziel, die Aufenthaltsqualität insgesamt zu erhöhen.

Wesentliche Ziele zur Neugestaltung der Lessingstraße sind die Neuordnung des ruhenden Verkehrs sowie die Schaffung eines neuen Platzbereichs in der nördlichen Spitze des Lessingplatzes gegenüber dem Haus der Vereine und der Ortsverwaltung.

Gleichzeitig wird die Erneuerung und Aufwertung des Spielplatzes Lessingplatz durch das Grünamt geplant. Ein entsprechender Planungsauftrag konnte zwischenzeitlich vergeben werden. Beide Projekte sind im Programm „Soziale Stadt“ verankert.

Der vorliegende Entwurf enthält folgende planerische Eckpunkte und Rahmenbedingungen:

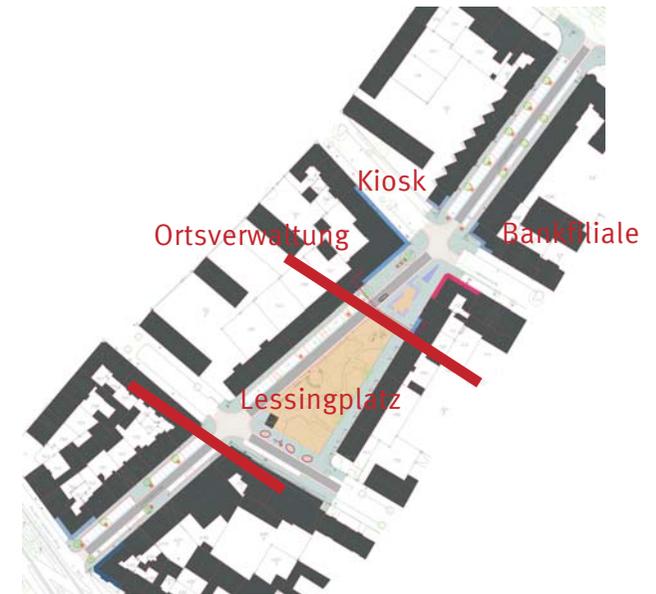
- Aufwertung des öffentlichen Raumes
- Steigerung der Aufenthaltsqualität für unterschiedliche Nutzergruppen
- Beispielhafte Gestaltung der Kreuzungsbereiche und Straßenquerschnitte
- Reduzierung der Fahrbahnbreiten auf das funktional notwendige Maß zu Gunsten der Qualitäten der fußläufigen Verbindungen
- Historische Anlehnung in Materialität und Proportion
- Verzicht auf Aufpflasterungen in den Straßenabschnitten

Die gewählten Gestaltungselemente der Lessingstraße sollen auch bei zukünftigen Maßnahmen in der Neustadt eingesetzt werden.

Ausblick, Finanzierung -

Zunächst stehen 100.000 € zur Begrünung der Lessingstraße im Haushalt 2008 zur Verfügung. Es soll versucht werden, durch Umschichtung von Haushaltsmitteln im Bereich „Soziale Stadt“ die zur Verfügung stehenden Mittel zu erhöhen und gegebenenfalls den ersten Bauabschnitt im Bereich des Lessingplatzes zu realisieren.

Im Herbst 2008 wurde eine Partizipation mit überwiegend positiver Resonanz der Bevölkerung durchgeführt. Weitere Planungsarbeiten wurden bis zur Fertigstellung der Parkraumkonzeption zurückgestellt.



Betonplatte
40/40

Asphalt

wassergebundene
Decke

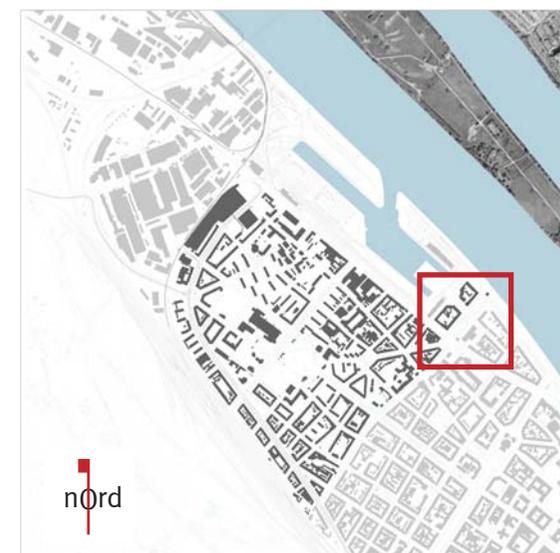
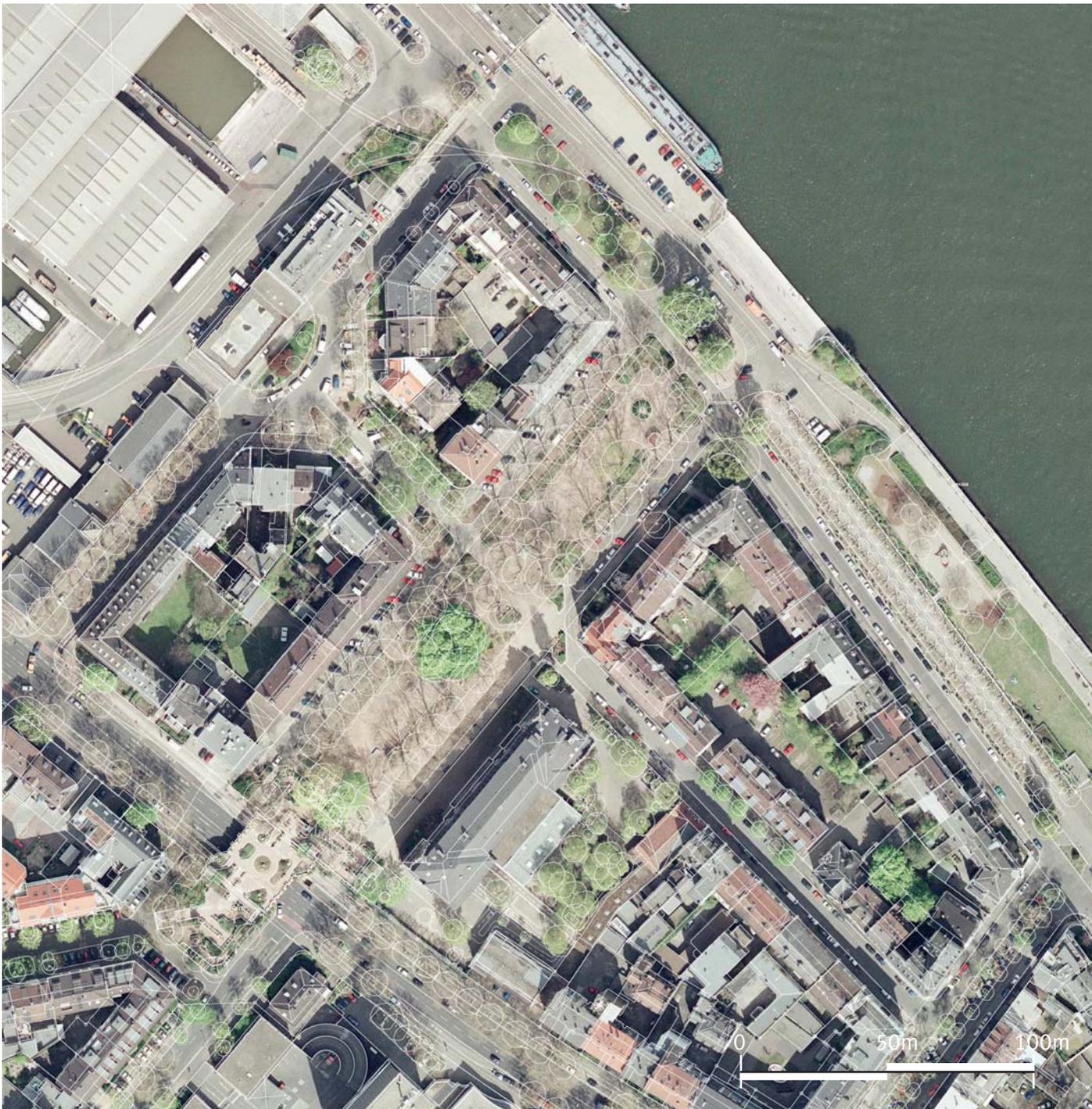


Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

6

Feldbergplatz



Feldbergplatz - Aufwertung der historischen Platzanlage

Ausgangssituation -

In Verlängerung der Josefsstraße wurde im Zuge der Rheinufererweiterung in den Jahren 1880-87 der Feldbergplatz angelegt. Analog zur Situation am Fischtorplatz ist die baumbestandene Anlage senkrecht zum Rheinufer orientiert und weitet die umgebende Blockbebauung (Mietshäuser der Gründerzeit und Feldberg-Schule) auf. Die hochgewachsenen Bäume, der nicht versiegelte Boden und der Verzicht auf angelegte Rasenflächen geben der Anlage einen parkähnlichen Charakter. Den Abschluss zum Rhein bildete ehemals das Feldbergtor mit der heute noch vorhandenen Kaponniere. Die fußläufige Verknüpfung der Neustadt mit der Rheinuferanlage wurde zu Beginn der 1980er Jahre durch den Bau der „Grünen Brücke“ nach einem Entwurf von dem Umweltkünstler Dieter Magnus deutlich verbessert. Planungsziel

Ausschnitt Rahmenplan Zollhafen - Fortschreibung 2007



dieses Projektes war, eine Attraktivitätssteigerung im öffentlichen Raum der Neustadt zu erreichen und gleichzeitig der Bevölkerung eine attraktive und gefahrlose Querung der Rheinallee zu ermöglichen. Die „Grüne Brücke“ verbindet die Neustadt über die Feldberg- und Josefsstraße mit dem Rheinufer. Rampenanlagen zu beiden Seiten der Brücke sowie zahlreiche Sitzgelegenheiten ermöglichen ein barrierefreies Überqueren der verkehrsreichen Rheinallee. Die ursprünglich an dieser Stelle vorhandene kleine Platzanlage wurde in die „1. Etage“ transformiert. Als Kernstück einer sicheren Fußwegeverbindung ist sie nicht nur Verkehrsweg sondern auch ein Stück neue Stadtlandschaft mit vielfältiger Begrünung, Spielangeboten und zahlreichen Nischen.

Neben dem Goetheplatz, dem Rheinufer und dem Valenciaplatz ist der Bereich des Feldbergplatzes einer der wichtigsten wohnungsnahen, öffentlichen Grünflächen in der Neustadt. Aufgrund seiner Größe und Aufenthaltsqualität hat der Feldbergplatz eine Bedeutung über die angrenzenden gründerzeitlichen Baublöcke hinaus. Durch seine unmittelbare Lage am Rheinufer besitzt der Feldbergplatz eine übergeordnete Bedeutung als Naherholungszone.

Ziele -

Die Bedeutung als Aufenthaltsraum und Naherholungszone wird sich durch die Entwicklung des Zollhafenareals weiter verstärken. Durch die Verlagerung des Container-Umschlages nach Norden wird das Rheinufer nach Jahrzehnten der gewerblichen Nutzung wieder bis zur Kaiserbrücke öffentlich zugänglich sein. Die Planungen sehen hier als Verbindung zwischen Süd- und Nordmole die Errichtung einer Brücke vor, sodass neben dem Hafenerundweg entlang des Hafenbeckens auch das Rheinufer durchgängig für die Bevölkerung erlebbar sein wird.

Ein weiterer Aspekt sind die Planungen für die unmittelbar angrenzende Kulturmeile im Entwicklungsgebiet Zoll- und Binnenhafen. Mit dem Neubau der Kunsthalle konnten erste städtebauliche Akzente gesetzt werden. Das Weinlagergebäude auf der Südmole soll zu einem Weinerlebniszentrum entwickelt werden und im Bereich an der Rheinallee wird die Stadtbibliothek etabliert. Diese öffentlichen Nutzungen werden für Fußgänger und Radfahrer über die Taunusstraße, die Hafensstraße und über die Grüne Brücke angebunden. Dadurch ist mit einer erheblich größeren Frequenzierung des Feldbergplatzes zu rechnen. Diese neuen Funktionalitäten sind bei den Überlegungen zur Umgestaltung des Feldbergplatzes im Kontext mit der axialen Ausrichtung zum Rheinufer zu berücksichtigen.

Feldbergplatz, Blick zur Kaponniere Ausschnitt Rahmenplan Zollhafen - Fortschreibung 2007

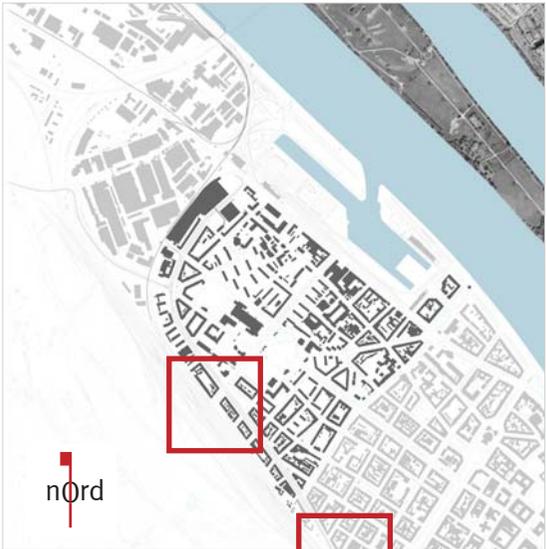


Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

7

Goethetunnel (und
Osteinunterführung)



Goethetunnel und Osteinunterführung

Ausgangssituation -

Die Eisenbahnunterführungen Goethetunnel und Osteinunterführung verbinden die Mainzer Neustadt mit dem Ortsteil Hartenberg-Münchfeld und vor allem mit der Mombacher Straße, die als Tangente der Mainzer Innenstadt stark befahren ist. Beide Unterführungen werden deshalb hoch frequentiert. Trotz ihrer Frequentierung, zentralen Lage und damit der Bedeutung der Verbindungen besitzen die Unterführungen starke Defizite in den Bereichen Gestaltung, Sauberkeit, soziale Kontrolle (Sicherheitsgefühl) und Funktionalität.

Der Goethetunnel

In Richtung Neustadt läuft der Goethetunnel auf die Goethestraße, die die verbindende Achse zur Rheinallee und dem zukünftigen Stadtquartier „Zoll- und Binnenhafen“ darstellt. In Richtung Hartenberg-Münchfeld stößt der Goethetunnel auf die Mombacher Straße. Hier befinden sich weitgehend gewerbliche Nutzungen. Goethetunnel und Mombacher Straße werden überwiegend von motorisiertem Individualverkehr genutzt.

Mit dem Rahmenplan „Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen“ hat die Stadt Mainz in Zusammenarbeit mit der Stadtwerke Mainz AG die Grundlage für ein neues, urbanes Stadtquartier in zentraler, innerstädtischer Lage geschaffen. Das neue Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen wird seine zentrale Anbindung an der Rheinallee in Höhe der Goethestraße erhalten. Die Charakteristik und Funktion der Goethestraße und des Goethetunnels wird sich in Folge dessen von einer Durchgangsstraße zu einer wichtigen Verbindung der Mainzer Neustadt mit dem Rhein wandeln.

Der Goethetunnel besitzt keine gestalterische Qualität. Die relativ schmalen Gehwege und die Länge des Tunnels (bis zu den Kreuzungen) und die hohe Geschwindigkeit der Autos verursachen beim Nutzer ebenfalls ein unbehagliches Gefühl. Hinzu kommt die hohe Geräuschentwicklung.

Die Osteinführung

Die Osteinunterführung befindet sich ca. 200 m unweit des Mainzer Hauptbahnhofes. Sie spielt insbesondere für Fußgänger und Radfahrer eine übergeordnete Rolle. In unmittelbarer Umgebung befinden sich auf Seite der Mainzer Neustadt Geschäfte und Kneipen sowie bahnhofsnahe Funktionen wie Taxistand, Bus- und Straßenbahnhaltestellen. Darüber hinaus gelangt man von hier aus fußläufig zum Haupteingang des Hauptbahnhofes (Bahnhofplatz) sowie in die Mainzer Citymeile (Geschäftslagen), in die Altstadt und Richtung Rhein. Für den Autofahrer bestehen lediglich Verbindungsmöglichkeiten in die Mainzer Neustadt, da Bahnhofplatz und Bahnhofstraße für Kraftfahrzeuge weitgehend gesperrt sind.

Ziele -

Mit einem Farb-, Werbe-, und Lichtkonzept sollen die Unterführungen attraktiver gestaltet werden. Auch von Fußgängern und Radfahrern subjektiv empfundene Behaglichkeitsdefizite muss entgegengesteuert werden. Insgesamt soll die städtische Situation entsprechend dem städtischen Kontext und der Funktion als Stadteingang und verbindendem Element aufgewertet werden.

Die Tunnelkonstruktionen, sowie die Querschnitte sind nach heutigem Wissensstand als gegeben und unveränderbar anzunehmen.

Für beide Projekte liegen Honorarangebote von renommierten Architekten und Lichtplanern vor.

Ausblick, Akteure, Finanzierung -

Im Rahmen des Projektes „Soziale Stadt - Neustadt“ bietet sich nun die Chance, die Projekte zu realisieren.

Aufgrund der Eigentumsverhältnisse ist die Deutsche Bahn AG ein wichtiger Akteur bei den Projekten. Weitere Akteure sind Werbepartner z.B. Eisenbahnreklame (bzw. Ströer), die Stadt Mainz (Stadtplanungsamt, Wirtschaftsbetrieb), die Stadtwerke Mainz AG, Abt. Beleuchtung sowie das Projekt „Soziale Stadt - Neustadt“.

Die Finanzierung der Maßnahme sollte durch Beteiligung mehrerer Akteure gesichert werden.

Goethestraße, Kreuzungsbereich Kaiserringe

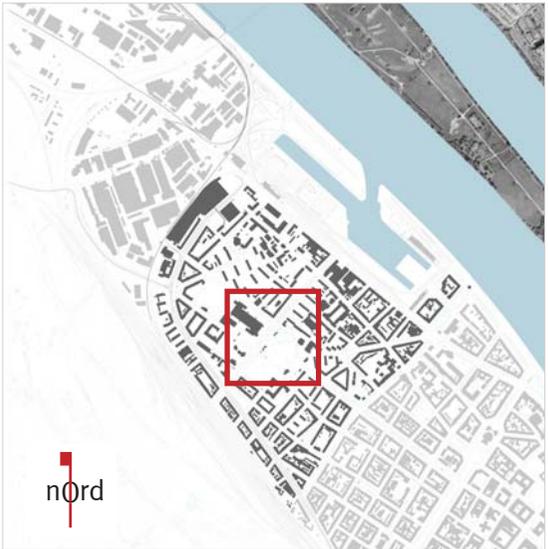


Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

8

Goethestraße /
Nahestraße



Goethestraße / Nahestraße

Situation -

Die Goethestraße ist als Haupteerschließungsstraße eine zentrale Nord-/Südachse innerhalb der Neustadt. Bereits im Planungskonzept von Stadtbaumeister Kreyßig stellte die Goethestraße eine wichtige Verbindung zwischen der Rheinallee und der Mombacher Straße im heutigen Stadtteil Hartenberg/Münchfeld dar. Diese historisch angelegte Quartiersachse beschreibt auch heute noch in stadträumlicher Hinsicht eine Zäsur zwischen dem nördlichen Bereich (historisch: Bruch) und südlichen Bereich (historisch: Gartenfeld) der Neustadt. Eine funktionale Barriere ist nicht vorhanden. Die vorhandenen Querungsmöglichkeiten im Bereich der Straßeneinmündungen sind jedoch gestalterisch nicht ausformuliert.

Goethestraße



Heute ist die Goethestraße insbesondere dadurch gekennzeichnet, dass sie durch die Nutzung des ruhenden Verkehrs dominiert wird. Neben dem Längs- und teilweise Schrägparken entlang der Fahrbahn wurden gerade auch die Mittelinseln der Goethestraße zu Parkflächen umfunktioniert.

Durch die städtebauliche Entwicklung des Zoll- und Binnenhafenareals wird sich die Funktion der Goethestraße/Nahestraße verändern. Als zentrale Erschließungsachse in das neue Quartier wird sie an Bedeutung gewinnen. Hier wird die aufgeweitete Straße auf die zukünftige Marina führen.

Der Goetheplatz wurde in den letzten Jahren mit Mitteln aus dem Programm Soziale Stadt zu einem attraktiven Park mit hohem Naherholungswert und Möglichkeiten der Freizeitgestaltung aufgewertet. Er besitzt als größter Platz der Neustadt und durch seine zentrale Lage eine herausgestellte Bedeutung und wird von der Bevölkerung stark frequentiert.

Goetheplatz



Ziele -

Für das Planungsziel - der Aufwertung der Aufenthaltsqualität der Goethestraße/Nahestraße - bedeutet dies, dass in einer ersten Planungsphase der Versuch unternommen werden muss, die vorhandene Mittelinsel in den stadträumlich bedeutenderen Abschnitten vom ruhenden Verkehr freizuhalten und als grüne Insel zu reaktivieren. Der Abschnitt am Goetheplatz und der Einmündungsbereich der Nahestraße in die Rheinallee sind hier mit Priorität zu benennen.

Allerdings ist im Gesamtkontext der Aufwertung der Quartiersachse Goethestraße das gravierende Parkplatzproblem in der Neustadt zu berücksichtigen. Vertiefende Lösungsansätze werden im Zusammenhang mit der Erstellung eines Parkraumkonzeptes Mitte 2009 erwartet.

Goethestraße

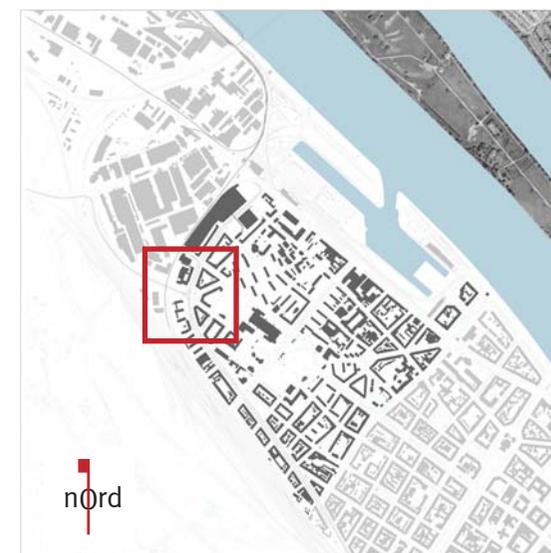


Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

9

Bismarckplatz



Bismarckplatz

Ausgangssituation -

In den Planungen von Eduard Kreyßig war der Bismarckplatz noch als zentraler Platz mit strahlenförmigen Zufahrtsstraßen vorgesehen. Die Haupterschließungsstraßen wie der Kaiser-Karl-Ring als Art äußerer Ring der Neustadt, die Hardenbergstraße (heute Hattenbergstraße) sowie die Moltkestraße führten verkehrlich direkt auf den Platz. Die breit angelegten Moltkestraße und Richard-Wagner-Straße waren als Verbindungen zu den beiden Platzanlagen Kaiser-Friedrich-Platz (heute Goetheplatz) und Beethovenplatz konzipiert, wovon der Beethovenplatz jedoch nicht ausgeführt wurde.

Städtebaulich sollte dieser zentrale Platz durch eine mehrgeschossige Blockrandbebauung gefasst werden. Realisiert wurde jedoch nur der östliche Bereich des Kaiser-Karl-Ringes, der heute durch die Rechtsverordnung Denkmalzone „Bismarckplatz“ geschützt ist. Die Bebauung des nördlichen Randgebietes begann zunächst zögernd. Erst in den 1920er Jahren entstanden rund um den Bismarckplatz größere Wohnblöcke. Der Bismarckplatz präsentiert sich in seiner Anlage als typische städtebauliche Lösung des 19. Jahrhunderts. Seinen Namen erhielt der Platz im Jahr 1901.

Seine heutige Ausgestaltung ist in seiner Funktion als hoch frequentierte Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs begründet. Bus- und Straßenbahnlinien benötigen große Flächen des zentralen Straßenquerschnitts und beeinträchtigen den visuellen Kontakt und die fußläufigen Verbindungen der Platzränder. Zukünftig wird auch das neue Stadtquartier Zoll- und Binnenha-

fen über den Bismarckplatz mit dem Hauptbahnhof verbunden sein, sodass die Funktion als Umschlagplatz des ÖPNV weiter verstärkt wird. Potenziale zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bestehen im östlichen Bereich. Durch die Ausbildung der Moltkestraße und der Richard-Wagner-Straße als Sackgasse sind hier bereits in der Vergangenheit zusammenhängende, ruhigere Bereiche entstanden. Defizite bestehen jedoch in der Detaillierung, Gestaltung und Möblierung dieses Bereiches.

Ziele -

Neben der Behebung gestalterischer Defizite im Platzbereich selbst sind im weiteren Planungsprozess insbesondere die Verkehrsabläufe und Verkehrsbeziehungen auf den angrenzenden Haupterschließungsachsen zu untersuchen, um die Wechselbeziehungen besser bewerten zu können und gegebenenfalls Potenziale für eine Aufwertung des Bismarckplatzes als ein „Eingangstor“ zur Neustadt und Innenstadt herausarbeiten zu können.

*Luftaufnahme Stadteingang Bismarckplatz;
Stadt Mainz - Bildagentur Keiper*

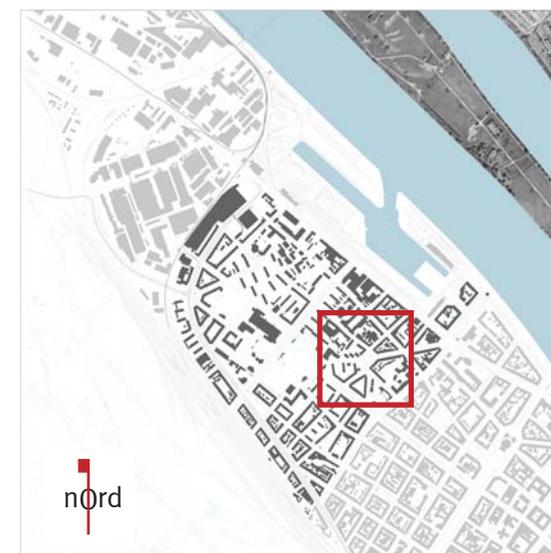


Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

10

Sömmerringplatz



Sömmerringplatz - Aufwertung der historischen Platzanlage

Ausgangssituation -

Der Sömmerringplatz ist ein typischer Stadtplatz in der ehemals als Blockbebauung angedachten Mainzer Neustadt. Im Raster der unterschiedlichen Neustadtplätze bildet der Sömmerringplatz vor allen Dingen einen Knotenpunkt in der Achse ‚Feldbergplatz - Grüne Brücke - Goetheplatz‘.

Der Sömmerringplatz zeichnet sich vor allem durch einen großen Baumbestand und seine kompakte, rechteckige Form aus. Bedingt durch die Lockerung der Blockbebauung im nordwestlichen Teil der Neustadt in Folge des Neuaufbaus nach dem zweiten Weltkrieg fehlt dem Sömmerringplatz nach Südwesten die eigentliche Rahmung durch eine Blockzeile. Dies wurde in der Vergangenheit versucht zu lösen durch eine mehrreihige Anpflanzung unterschiedlichster Bäume.

Der Platz wurde in den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts letztmals grundlegend gestaltet. Bis dahin noch „verkehrsamt“ wurde die Verlängerung der Neckarstraße verkehrsberuhigt und das Straßenprofil durch einen Grünstreifen um die Hälfte reduziert, der mit einer Baumreihe ausgestattet wurde. So entstand auch hier eine dreizeilige Baumreihe als Abgrenzung zwischen Bebauung und Platzinnerem.

Gemäß dem Zeitgeist der siebziger Jahre wurde der Stadtplatz als Grünanlage ausgelegt, sodass viele Wildsträucher gepflanzt und teilweise auch durch wilden Eintrag kultiviert wurden, sodass der ursprüngliche Gedanke eines urbanen Freiraumes immer weniger ablesbar war. Eine kleinteilige

Aufteilung der eigentlichen Platzfläche schuf verschiedene Verweilbereiche, die in der Vergangenheit jedoch nicht immer „artgerecht“ genutzt wurden (in der Öffentlichkeit Alkohol konsumierende Menschen, in Büschen verrichtete Notdurft vom Menschen und Hunden). Die Gestaltung verhinderte zudem eine schlüssige Orientierung zu oben genannten Verbindungspunkten der Neustadt.

Letztendlich wurde aus dem Sömmerringplatz trotz regelmäßiger Pflege am Ende ein stark verschmutzter Stadtraum mit gewissem ökologischem Charme, jedoch ohne ein klares Raumgefüge und vielen dunklen und undifferenzierten Bereichen, die gerade im Winterhalbjahr als Angsträume wahrgenommen wurden.

Planungsschritte -

Seit Anfang des aktuellen Jahrhunderts gab es Bemühungen innerhalb eines Bürgerforums und somit bereits mehrere Ideen, dem Platz ein neues Gesicht zu geben. Was allerdings zu diesem Zeitpunkt noch an den finanziellen Mitteln scheiterte, konnte mit der Aufnahme des Platzes im Jahr 2006 in das Programm „Soziale Stadt“ letztendlich verwirklicht werden.

Entsprechend den Forderungen des Neustadtrats wurden Mittel aus dem Förderprogramm festgelegt, die eine Umgestaltung des Sömmerringplatzes vorsahen.

Federführend durch das Jugendamt Mainz mit dem Quartiersmanagement der Neustadt wurde gemäß den Vorgaben des Förderprogramms eine Bürgerbeteiligung durchgeführt. Mit der Planung des Platzes wurde das Grünamt Mainz betraut.

Der Stadtvorstand hat im Sommer 2007 in einer Vorlage folgende Eckpunkte für eine Planung festgehalten:

- Grundsätzlicher Erhalt der „Baumoase“, Betonung des Karrees durch Wegnahmen bzw. Ergänzungen
- Betonung der Wegeachse/ Verbindungen von Feldbergplatz und Goetheplatz
- Weiterhin Verzicht auf einen gesonderten Spielbereich
- Einrichtung eines Kunstgegenstandes

Nach insgesamt drei Partizipationsveranstaltungen mit jeweils unterschiedlichen Entwurfsvorschlägen konnte am Ende eine Planung in die Wege geleitet werden, die versucht, allen Nutzern und den Belangen der Verwaltung gerecht zu werden. Die Neugestaltung des Sömmerringplatzes wird noch im Jahr 2009 fertiggestellt.

Sömmerringplatz, Planung Grünamt

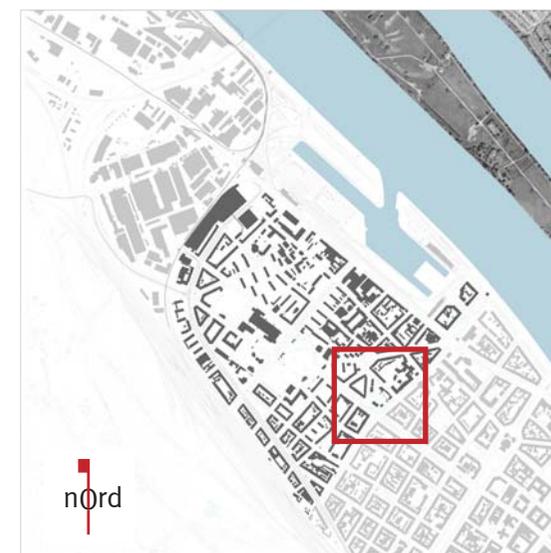


Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

11

Baublock Synagoge



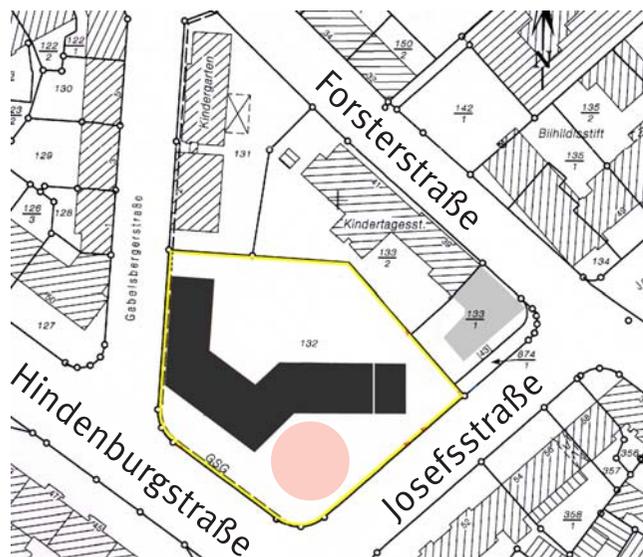
Baublock Synagoge

70 Jahre nach der sogenannten „Reichskristallnacht“, in der die Synagogen Deutschlands entweder zerstört oder schwer beschädigt wurden, entstehen zahlreiche neue Synagogen als ein sichtbares, steinernes Zeichen eines stärkeren, selbstbewußten jüdischen Lebens. Die Jüdische Gemeinde der Stadt Mainz benötigt dringend ein neues Zentrum.

Auslober eines einstufigen Realisierungswettbewerbes im Jahr 1999 war die Jüdische Gemeinde Mainz. Die Vorbereitung, Organisation und Leitung der Vorprüfung erfolgte durch das Stadtplanungsamt.

Ziel des Wettbewerbes war die alternative Suche nach einer städtebaulichen und architektonischen Lösung für das Jüdische Gemeindezentrum

Abb. rechts: Visualisierung der Synagoge - Manuel Herz
Abb. unten Lageplan mit Synagogenplatz



in Mainz im Kreuzungsbereich der Hindenburgstraße und Josefsstraße. An dieser Stelle befand sich bis zur Zerstörung in der Reichspogromnacht das sakrale Hauptzentrum der Jüdischen Gemeinde. Das Raumprogramm beinhaltet eine neue Synagoge mit 400 Plätzen, einem Veranstaltungssaal für 500 Besucher sowie entsprechende Räume für Versorgung, Schulung, Verwaltung und Wohnen.

Zugelassen waren Architekten aus dem Stadtgebiet von Mainz sowie acht zusätzlich eingeladene, zum Teil internationale Teilnehmer. Unter der Leitung von Professor Peter Kulka, Köln/Dresden beurteilte das Preisgericht die 36 eingereichten Arbeiten und empfahl einstimmig, die Arbeit des Kölner Architekten Manuel Herz zu realisieren.

Der nach Osten gerichtete Synagogenraum wird durch den überhöhten Lichttrichter zentriert. Die fünf Buchstaben des hebräischen Wortes für Segensspruch geben dem Gebäude seine Form. Durch die Aufnahme des Baukörpers aus der Blockrandbebauung und die nachfolgende abknickende Orientierung der Synagoge in Richtung Osten entsteht ein unverwechselbarer Ort mit einem extrovertierten, öffentlichen Vorplatz mit Hauptzugang. In Abstimmung mit der Jüdischen Gemeinde wurde festgelegt, den Vorplatz als „Synagogenplatz“ zu benennen.

Nach Abriss des Zollamtgebäudes aus den 1950er Jahren konnte im November 2008 die Grundsteinlegung der Synagoge gefeiert werden.

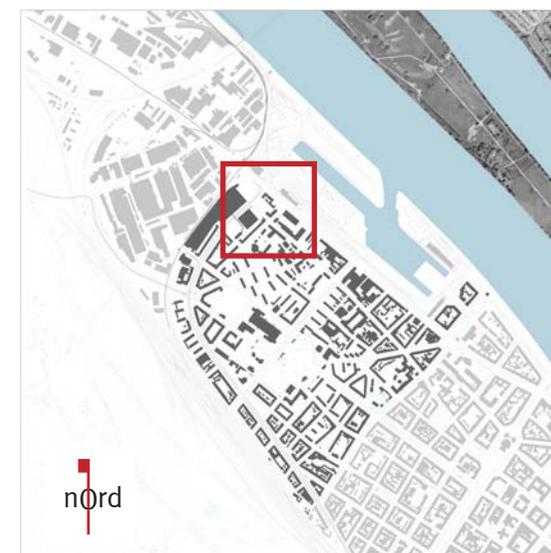
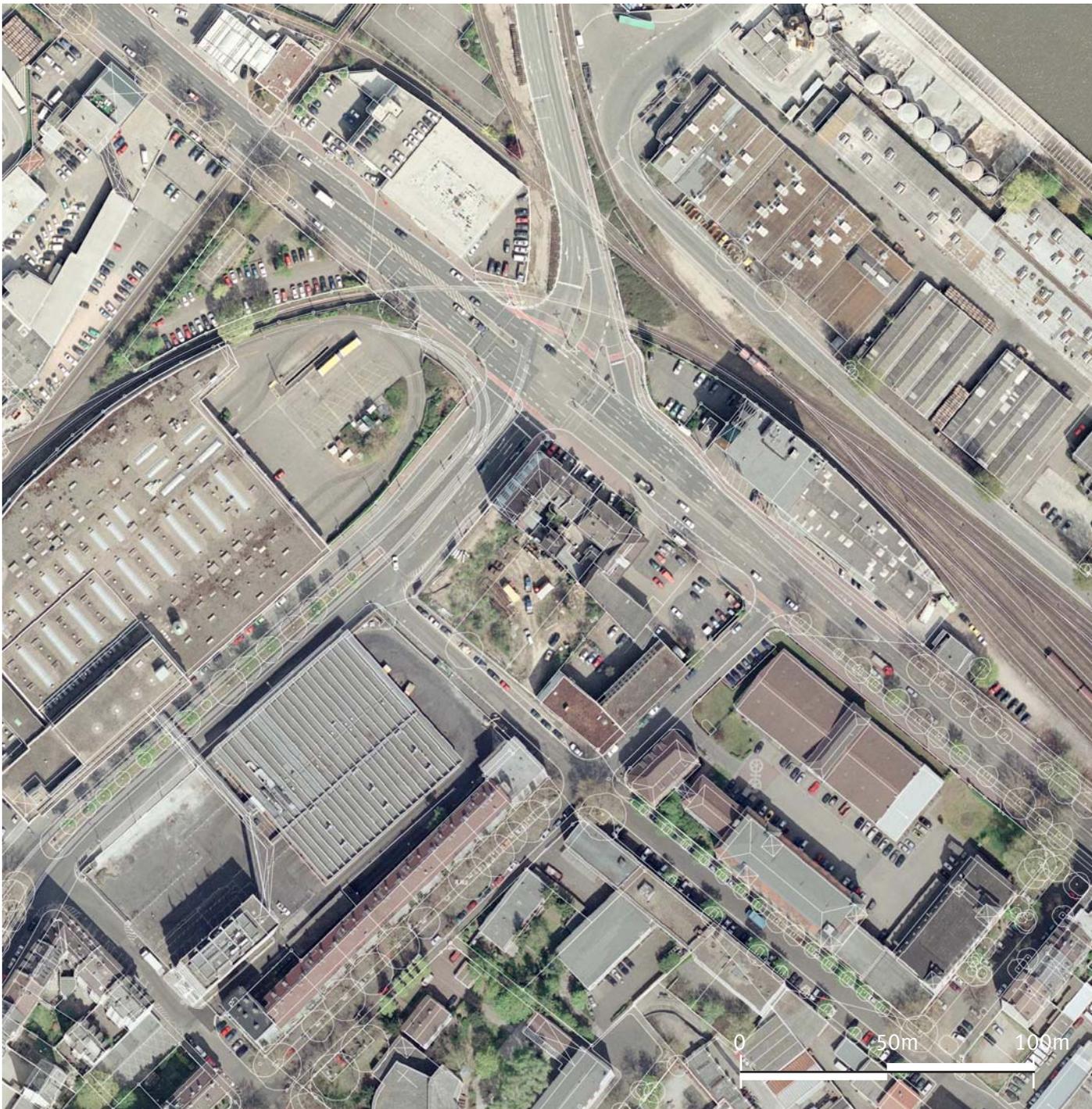


Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

12

Feuerwache II neu -
Standort Rheinallee



Feuerwache II neu - Standort Rheinallee

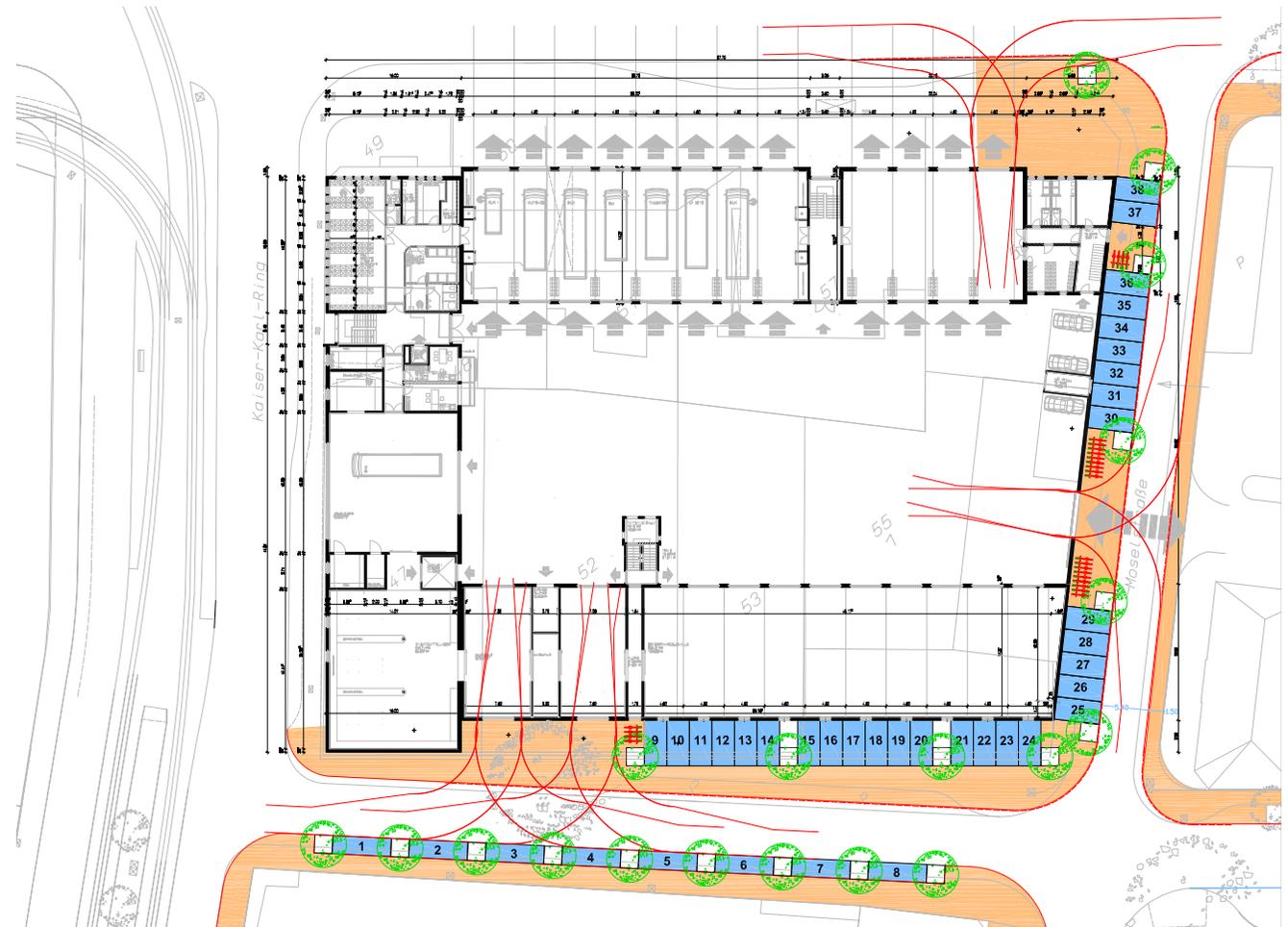
Das städtische Amt für Projektentwicklung und Bauen erhielt 2006 den Auftrag zur Planung einer neuen Feuerwache II.

Die bestehende Feuerwache II am Barbarossaring wurde in den Jahren 1959 – 1962 erbaut. Die vorliegenden Gutachten zeigen eine stark sanierungsbedürftige Gebäudesubstanz mit z. T. eingeschränkter Tragfähigkeit und gesperrten Teilbereichen. Schlussfolgernd kommen die Gutachten zu dem Ergebnis, dass eine Sanierung zumindest des Werkstattgebäudes wirtschaftlich nicht sinnvoll und eine Sanierung des Hauptgebäudes sehr aufwendig ist.

Des weiteren führten fehlende Erweiterungsmöglichkeiten und sanierungsbedürftige Räumlichkeiten der Freiwilligen Feuerwehr / Stadt in der Neubrunnenstraße zu der Überlegung, diese mit an den neuen Standort der Feuerwache II zu verlegen.

Aufgrund der einzuhaltenden Einsatzzeiten ist eine Verlagerung beider Feuerwehren nur an einem verkehrstechnisch sinnvollen Standort möglich. Als potenzieller Standort kommt ein Grundstück am Kaiser-Karl-Ring/Rheinallee mit einer Grundstücksgröße von ca. 6.200 m² in Frage. Das Areal liegt im nördlichen Teil der Neustadt und in unmittelbarer Nähe zum Entwicklungsgebiet Zollhafen sowie zum Industriegebiet Mainz-Mombach. Über die Rheinallee und den Kaiser-Karl-Ring sind die Feuerwehren zu den Einsatzgebieten gut verbunden.

Im Rahmen der planerischen Voruntersuchungen wurde eine Blockrandbebauung mit einer Eckbetonung an der Kreuzung Kaiser-Karl-Ring und Rheinallee entwickelt.

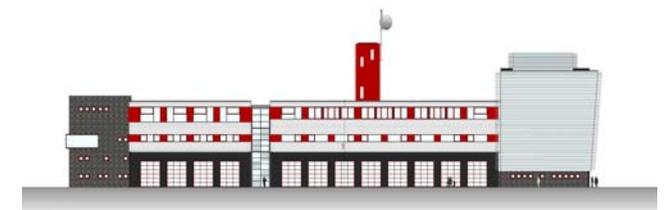


Lageplan mit Darstellung des ruhenden Verkehrs

Da für die Planung einer Feuerwache kein vorgegebenes Raumprogramm existiert, wurde die vorliegende Planung in Bezug auf Organisation und Raumprogramm in enger Zusammenarbeit mit der Feuerwehr und in Abstimmung mit den Aufsichtsbehörden erarbeitet.

Dem Entwurf liegt eine U-Form zugrunde. Das Hauptvolumen mit 3 Geschossen ist zur Rheinallee hin angeordnet. Die Ecksituation an der Kreuzung Rheinallee - Kaiser-Karl-Ring wird betont.

Ansicht Rheinallee





Mit dem Stadtteilrahmenplan Nördliche Neustadt liegt ein Konzept mit konkreten Empfehlungen zur kurz-, mittel-, langfristigen und perspektivischen Entwicklung des Plangebiets vor. Es ist vorgesehen, dass der Stadtteilrahmenplan Nördliche Neustadt - zusammen mit dem integrierten Entwicklungskonzept (IEK) Neustadt - durch den Stadtrat der Stadt Mainz als städtebaulicher Entwicklungsleitfaden beschlossen wird.

Der Stadtteilrahmenplan zeigt Projekte, Maßnahmen und Handlungsfelder, die für die zukünftige städtebauliche Entwicklung sowohl des Stadtteils Neustadt als auch für die Stadtentwicklung insgesamt von zentraler Bedeutung sind. Zusammen mit dem IEK bildet der Rahmenplan die Grundlage für die Fördermöglichkeiten durch das Land zum Themenfeld „Soziale Stadt“ und „Stadtumbau“.

Neben der Priorisierung einzelner Handlungsfelder / Projekte wird für den nördlichen Bereich der Mainzer Neustadt als weitere Umsetzungsstrategie die Durchführung eines städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens empfohlen. In diesem Bereich wurden die größten städtebaulichen Defizite und sozialen Problemlagen identifiziert.

Andererseits werden in unmittelbarer Nachbarschaft durch die Umnutzung des Zollhafenareals hochwertige Wohnlagen entwickelt. In der Konsequenz bedeutet dies, dass mit der Bündelung von Maßnahmen innerhalb des Vertiefungsbereiches das Zusammenwachsen von bestehender Stadtstruktur und neuem Quartier am Zollhafen gefördert und gestärkt wird. Es sollte deshalb eine geordnete Vorgehensweise zur erfolgreichen Umsetzung der erarbeiteten Inhalte des Stadtteilrahmenplans definiert und verankert werden.

Ein zentraler Aspekt der zukünftigen Entwicklung der Mainzer Neustadt ist dabei eng mit dem Themenkomplex des schulischen Angebotes verbunden. Hintergrund ist die Erkenntnis, dass die Qualität der Schulen einen wichtigen Faktor bei der Wahl des Wohnstandortes von Familien mit schulpflichtigen Kindern darstellt. Zugleich sind Schulen für viele Bewohner wichtige Anlaufstellen im Stadtteil. Durch die Entwicklung des Zollhafenareals mit seinen hochwertigen Wohnlagen ist mit einer weiteren Nachfrage nach einem qualifizierten Schulangebot zu rechnen.

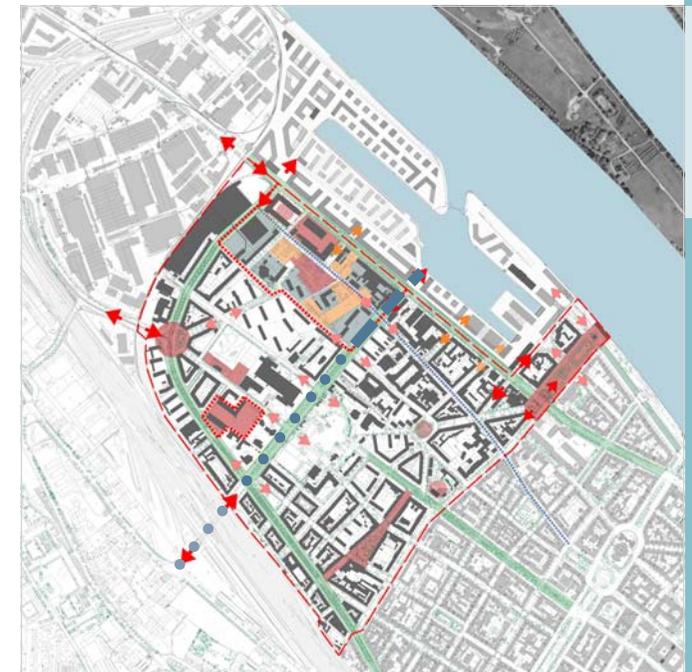
Bei der Standortdiskussion zum weiteren Ausbau des schulischen Angebotes in der Neustadt ist die grundsätzliche Raumbedeutsamkeit innerhalb der gewachsenen Quartiersstruktur hervorzuheben. Der Flächenbedarf für den Neubau beispielsweise einer Integrierten Gesamtschule von ca. 1.0 bis 1.5 ha ist innerhalb der Neustadt nur schwer darzustellen; hier müssen Lösungskonzepte in Kombination mit dem Baubestand entwickelt werden. Grundsätzliches Potenzial hierfür wird im Gebäudekomplex der ehemaligen Kommissbrotbäckerei in Verbindung mit dem südlich angrenzenden Umstrukturierungsgebiet gesehen. Zur Konkretisierung ist allerdings eine grundsätzliche Entscheidung zum weiteren schulischen Angebot und den damit verbundenen Standorten durch die Politik erforderlich.

Mit der vorgeschlagenen städtebaulichen Intervention in der nördlichen Neustadt bietet sich die Chance, dass Quartier „Nördliche Neustadt“ zu stabilisieren und langfristig mit dem neuen Zollhafenareal zu verknüpfen sowie mit dem Landschaftsraum Rhein zu verbinden.

Stadtteilrahmenplan „Nördliche Neustadt“

Stadtplanungsamt Mainz

Abbildung linke Seite:
Luftaufnahme Neustadt 2008;
Stadt Mainz - Bildagentur Keiper



Weiteres Vorgehen