



Landeshauptstadt
Mainz

Städtebaulicher Rahmenplan *„Südliche Neustadt“*

Bereich Boppstraße/Hauptbahnhof

Inhalt

1.	<i>Erfordernis der Planung</i>	3
2.	<i>Betrachtungsraum</i>	3
3.	<i>Historische Entwicklung</i>	4
4.	<i>Planungsrechtliche Situation</i>	7
4.1	<i>Darstellung des Flächennutzungsplanes</i>	
4.2	<i>Rechtskräftige Bebauungspläne</i>	
4.3	<i>Planungsrelevante Satzungen</i>	
4.4	<i>Landschaftsplan</i>	
5.	<i>Konzepte und Planungen</i>	11
5.1	<i>IEK Mainz-Neustadt (Soziale Stadt)</i>	
5.2	<i>IEK Innenstadt (Aktive Stadtzentren)</i>	
5.3	<i>Projekte im Plangebiet und Umgebung</i>	
6.	<i>Bestandssituation</i>	15
6.1	<i>Bau- und Nutzungsstruktur</i>	
6.2	<i>Grün- und Freiraumstruktur</i>	
6.3	<i>Verkehrsstruktur</i>	
7.	<i>Städtebaulicher Rahmenplan</i>	20
7.1	<i>Zielsetzung</i>	
7.2	<i>Maßnahmen/Handlungsbedarfe</i>	

Anlagen

Plan Bestandsanalyse

Plan Rahmenplan





Abgrenzung des Betrachtungsraums



1. Erfordernis der Planung

Der südwestliche Teilbereich des Mainzer Stadtteils Neustadt ist von besonderer Bedeutung. Zum einen durch den Hauptbahnhof mit Bahnhofplatz, der insbesondere für viele Besucher oftmals den ersten Kontakt mit der Stadt Mainz darstellt sowie auch für viele Mainzer als Eingang zur Innenstadt und als zentraler Verteilungsknoten (ÖPNV) in die verschiedenen Stadtteile von Mainz dient. Zum anderen durch den Geschäftsbereich Boppstraße als Stadtteilzentrum für die Mainzer Neustadt.

In diesem Teilbereich des Stadtteils Mainz-Neustadt ist die gestalterische und funktionale Situation des Bahnhofsumfeldes und der Boppstraße ein immer wieder diskutiertes Thema. Auch im IEK Mainz-Neustadt werden diese Bereiche als Projekte bzw. sogar Schlüsselprojekte aufgezeigt.

In diesem Umfeld liegen jedoch auch noch weitere Handlungsbedarfe, wie zum Beispiel die Gestaltung der Bonifaziusstraße als ein wichtiger Stadtteileingang in die Neustadt, der problematische Standort der Fernbushaltestelle oder die funktionale Situation der Alicaenstraße zwischen Bahnhofplatz und Binger Straße.

Um die einzelnen Projekte und Handlungsfelder in einen städtebaulichen Zusammenhang zu bringen, wurde dieser Rahmenplan erarbeitet, in dem Rahmenbedingungen, Restriktionen und Zielsetzungen für das Gebiet darstellt werden. Der Fokus liegt hierbei insbesondere auf dem öffentlichen Raum.

Der Rahmenplan soll bereits bestehende Konzepte und Planungen für diesen Teilbereich nicht ersetzen, sondern vielmehr eine Zusammenfassung und Ergänzung darstellen.

2. Betrachtungsraum

Der Betrachtungsraum liegt im südwestlichen Teilbereich des Stadtteils Mainz-Neustadt. Er wird umfasst von dem Kaiser-Wilhelm-Ring im Westen, der Boppstraße im Nordosten sowie der Kaiserstraße und dem Bahnhofplatz als südlichen Abschluss.

Das erweiterte Untersuchungsgebiet umfasst zusätzlich noch die Flächen westlich des Kaiser-Wilhelm-Rings bis zum Bahngelände, die Flächen westlich des Hauptbahnhofs mit dem ehemaligen Postlager und dem Vorplatz zum Westeingang sowie die Fläche zwischen den Gleisen und der Alicaenstraße.

3. Historische Entwicklung¹

Der Bereich des heutigen Mainzer Stadtteils Neustadt teilte sich bis 1880 – vor der geplanten Stadterweiterung durch Eduard Kreyßig – in das bereits mit Handwerkshöfen, kleinen Gärten und privaten Häusern dicht und ungeordnet bebaute „Gartenfeld“ im Süden und den tieferliegenden und sumpfigen „Bruch“ im Norden.

Die Planung von Kreyßig Ende des 19. Jahrhunderts sieht eine klare gründerzeitliche Struktur mit geschlossenen Blocks und gewerblicher Innenhofbebauung vor. Das Gebiet ist in 3 Rayons (Abschnitte) gegliedert: das erste reicht von der Kaiserstraße bis zur Josefsstraße, das zweite von der Josefsstraße bis zur Goethestraße und das dritte von der Goethestraße bis zum Kaiser-Karl-Ring.

Auf der sog. „Gartenfeldfronte“, dem planierten Wall entlang der Kaiserstraße und der heutigen Adam-Karrillon-Straße werden städtische Grundstücke für den Bau von öffentlichen Gebäuden als

stilistische Vorbilder für die nachfolgende Bebauung bereitgestellt. Den Auftakt bildet 1884 der Centralbahnhof mit repräsentativem Vorplatz. Die katholischen Gemeindekirchen – zuerst die Bonifaziuskirche am gleichnamigen Platz im oberen Gartenfeld – entstehen im neugotischen Stil.

Die westliche Grenze der Neustadt nimmt Ende des 19. Jahrhunderts mit der Entwicklung der Bahnanlagen an der Mombacher Straße ihre endgültige Gestalt an. Lediglich drei Durchlässe unter der Bahn verbinden diesen Bereich westlich der Bahnanlagen noch mit der Neustadt.

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 heutige Adam-Karrillon-Straße auf den Turm der Bonifaziuskirche.

Die Blockbebauung schreitet von Süd nach Nord voran. Wie in einer Umklammerung werden die bereits vor der Entwicklung vorhandenen Gewerbebetriebe umgangen.

¹ Auszugsweise Darstellung der historischen Entwicklung auf Grundlage des Berichts zur Geschichte des Gartenfeldes des Instituts für Projektentwicklung und angewandte Bauforschung in der Denkmalpflege (IProD) der Hochschule Mainz im Rahmen des Rahmenplanes Nördliche Neustadt.



Caspar Schneider, Ansicht der Stadt Mainz um 1815, Stadtarchiv Mainz





Plan der Stadt Mainz 1891, Ausschnitt, Stadtarchiv Mainz

Ein weiterer Teil des Kreyßig-Plans stellt das bipolare Konzept markanter Quartiersplätze für jedes der drei Rayons dar. Damit sind prinzipiell $3 \times 2 = 6$ Stadtplätze für die Neustadt ausgewiesen. So kommen bis 1910 im ersten Rayon der Frauenlobplatz und der Gartenfeldplatz als streng geometrische „squares“ mit anspruchsvollen Bürgerhäusern zur Ausführung.

Erschlossen wird das wachsende Baugebiet durch Pferdebahnen. Das Netz der Mainzer Straßenbahn AG aus den 1880er Jahren wird immer weiter ausgebaut. Ab 1904 wird der innerstädtische öffentliche Personennahverkehr von der Pferdebahn ganz auf die später umstrittenen dampfbetriebenen Straßenbahnlinien umgestellt. 1923 wird die Straßenbahn elektrifiziert.

Die Nachkriegszeit (I. Weltkrieg) unter französischer Besatzung bringt für Mainz einen bemerkenswerten Schub in der städtebaulichen Entwicklung. Vom Bismarckplatz ausgehend werden große genossenschaftlich organisierte Wohnblocks durch die damals gegründete „Mainzer Wohnbaugesellschaft“ mit gemeinschaftlicher Innenhofbegrünung umgesetzt.

Das „bewohnbare Grün“ der Innenhöfe, das Licht und Luft in die Hinterhöfe bringt löst das unbetret-

bare gestaltete Grün der Alleen, Plätze und Vorgärten ab. Für die nördliche Neustadt zwischen Josephsstraße und Kaiser-Karl-Ring erzeugt diese neue Konzeption eine bemerkenswerte Wohnqualität, die sich in den dicht bebauten gründerzeitlichen Blocks der südlichen Neustadt nicht findet. Im Zuge dieser Entwicklung gibt man in der nördlichen Neustadt das Bipol-Konzept stadtteilprägender Plätze auf.

Während des II. Weltkrieges zwischen 1942 und 1945 wird die südliche Neustadt – die eigentliche Kreyßig'sche Neustadt – in ihrer Substanz nahezu vollständig zerstört, wogegen die moderneren Bereiche in der nördlichen Neustadt jenseits der Goethestraße erhalten bleiben.

Für die Wiederaufbauplanung wird ab 1946 der Architekt und Stadtplaner Marcel Lods von der französischen Militärverwaltung beauftragt. Seine visionäre Neubauplanung – die Mainzer Wohnstadt auf dem Gebiet der Neustadt und dem Hartenberg als moderne „Ville Verte/Grüne Stadt“ wieder entstehen zu lassen und die Trennung dieser Stadtteile durch Verlegung des Hauptbahnhofs auf die Kasteller Rheinseite aufzuheben – scheitert nach erheblichem Widerstand in der Bevölkerung.

Zwischen 1950 und 1960 haben der Aufbau von Wohnhäusern und die Reparatur öffentlicher



Gebäude oberste Priorität. Der Aufbau und die Reparatur von Wohnhäusern auf vorhandenen Parzellen und altem Stadtgrundriss vollziehen sich sodann zunächst pragmatisch und kaum geplant. Im Wesentlichen gelten die Vorkriegs-Baulinien, z.T. unter Aufgabe der Vorgartenzone. Insbesondere die Vorgartenzone der Boppstraße wird nicht wieder hergestellt. 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 ein 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 Innenhofbebauung.

Einfacher als in der stark zerstörten südlichen Neustadt stellt sich der Wohnungsbau in der nördlichen Neustadt dar. Hier werden Zeilenwohnhäuser mit offenem Wohngrün auf den noch weiten Brachen errichtet. Die Gebäude folgen nicht mehr der Blockkante des Straßenrasters, sondern sind entsprechend dem modernen Städtebau nach Licht, Luft und Sonne zur Himmelsrichtung orientiert.

Die Grundlage der baulichen Entwicklung nach dem weitgehend planlosen ersten Jahrzehnt der Nachkriegszeit bildet ein Flächennutzungsplan von Ernst May. So entsteht in den Jahren bis 1980 das Bild der heutigen Mainzer Neustadt. Neben der

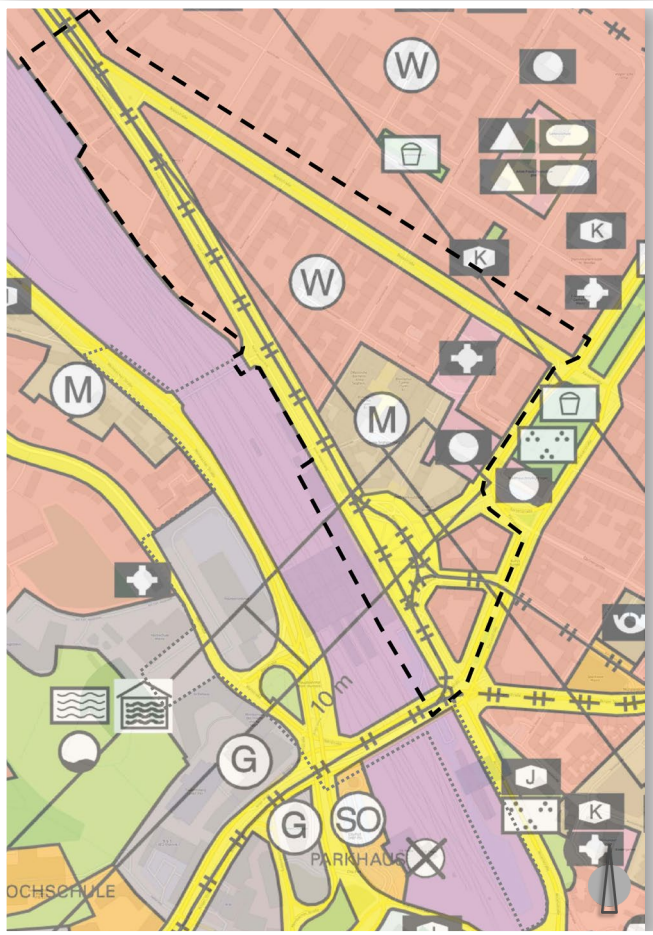
Arrondierung unvollständiger Baublocks und der Schließung von Baulücken prägen insbesondere große Solitäre die bauliche Entwicklung. Im Block zwischen Frauenlobstraße und Bonifaziusstraße entstehen die sog. „Bonifazius-Türme“, zwei Punkthochhäuser für gewerbliche Nutzung, die die Silhouette der Stadt nachhaltig verändern.

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 Durchfahrtstraßen 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.

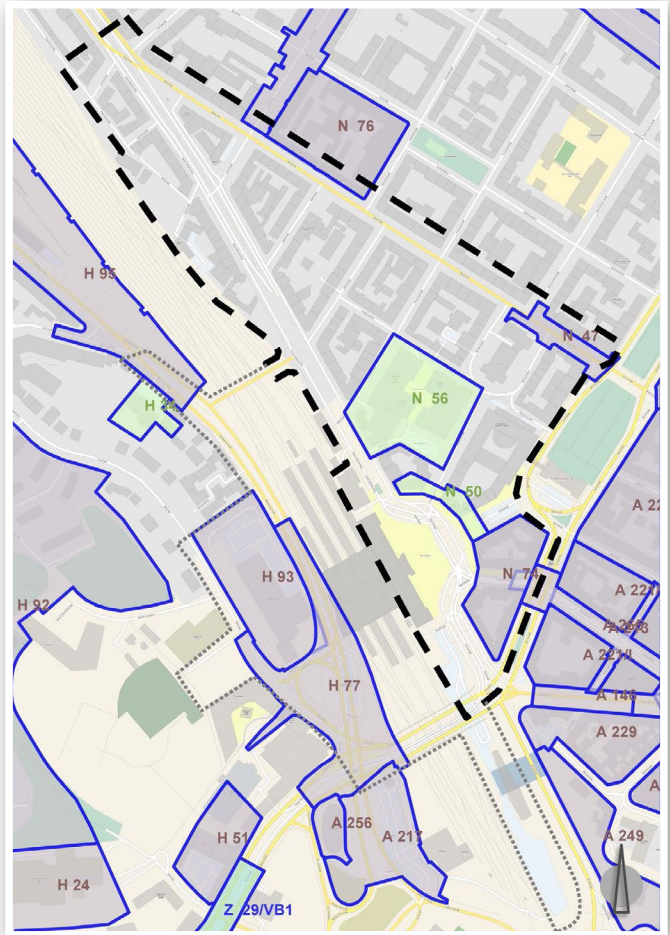


Historische Ansicht der Boppstraße, Blick in Richtung Dom Postkarte, Sammlung Wiesenberger





Ausschnitt aus dem FNP 2000



Abgrenzung Bebauungsplangebiete

4. Planungsrechtliche Situation

4.1 Darstellung des Flächennutzungsplanes

Der überwiegende Teil des Betrachtungsraumes des Rahmenplanes wird im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Mainz aus dem Jahr 2000 als „Wohnbaufläche“ dargestellt. Nördlich des Bahnhofplatzes stellt der FNP „gemischte Baufläche“ dar. Zudem werden „Flächen für den Gemeinbedarf“ mit der Zweckbestimmung „Kirche“ und „öffentliche Verwaltung“ dargestellt.

Für den erweiterten Betrachtungsraum westlich des Hauptbahnhofes stellt der FNP überwiegend „gewerbliche Bauflächen“ und „gemischte Bauflächen“ dar.

4.2 Rechtskräftige Bebauungspläne

Der Betrachtungsraum ist überwiegend unbeplanter Innenbereich. Lediglich im südlichen Teilbereich existieren rechtskräftige Bebauungspläne.

„Verbreiterung der Boppstraße (N 47)“

Rechtskraft: 1991

„Baublöcke zw. Bahnhofplatz, Schottstraße, Parcusstraße (N 74)“

Rechtskraft: 1988

Zielsetzung: Steuerung von Vergnügungsstätten und „Rotlicht-Betrieben“

Das erweiterte Untersuchungsgebiet westlich der Bahnflächen ist mit folgenden Bebauungsplänen überplant.

„Bahnhofsvorfahrt West (H 77)“

Rechtskraft: 2000

Zielsetzung: Neuordnung der Bereiche Bahnhofseingang-West und unterhalb der Hochbrücke Mombacher Straße

„Postareal westlich Hauptbahnhof (H 93)“

Rechtskraft: 2014

Zielsetzung: Steuerung von Einzelhandel/städtebauliche Verknüpfung zwischen dem Stadtteil Hartenberg-Münchfeld, Wallstraße und Hauptbahnhof

„Bahnfläche Mombacher Straße (H 95)“

Rechtskraft: 2015

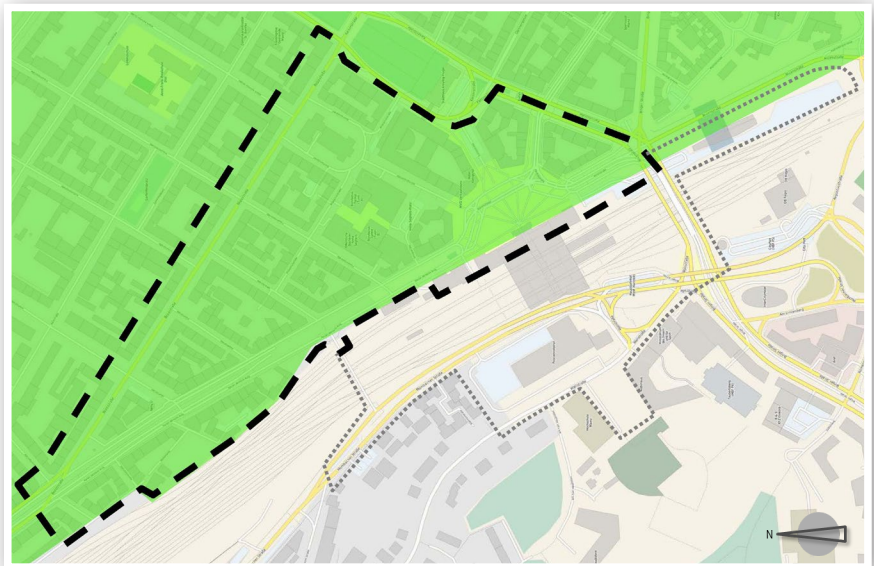
Zielsetzung: Umnutzung ehemaliger Bahnflächen in ein gemischtgenutztes Stadtquartier u.a. mit Büros und studentischem Wohnen sowie gewerblicher Nutzung (u.a. Hotel)

4.3 Planungsrelevante Satzungen

Dachbegrünungssatzung

Rechtskraft: 1993

Ziel der kommunalen Umweltplanung ist die Verbesserung der stadtklimatischen Bedingungen. Ein wichtiger Beitrag zum Erreichen dieses Ziel 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.

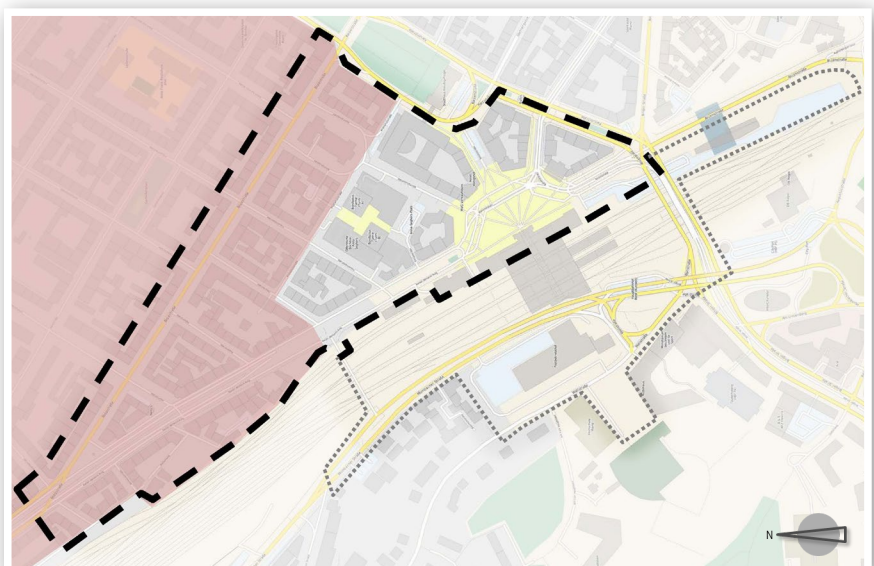


Ausschnitt des Geltungsbereiches der Dachbegrünungssatzung

Erhaltungssatzung Mainzer Neustadt (N 81 S)

Rechtskraft: 2000

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.

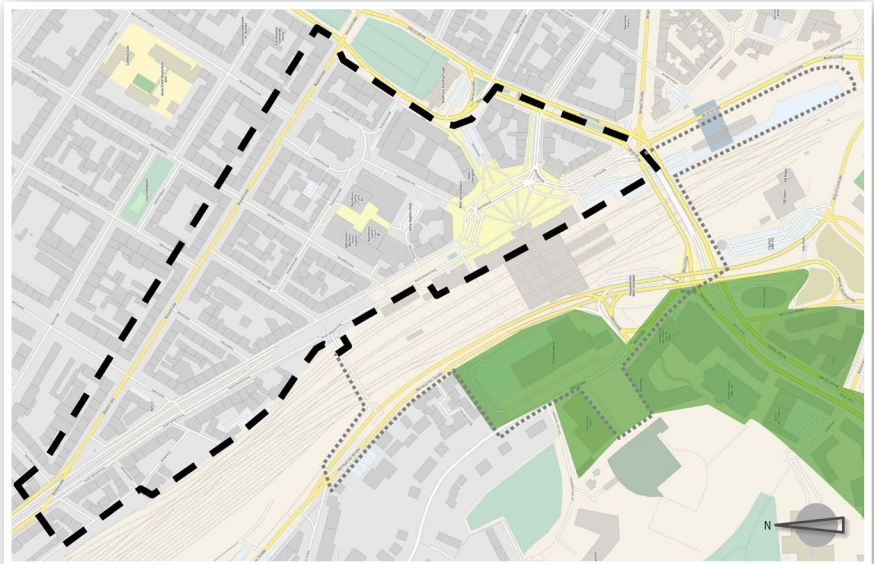


Ausschnitt: Geltungsbereich der Erhaltungssatzung Mainzer Neustadt (N 81 S)

Gestaltungssatzung Stadteingang West (H 91 S)

Rechtskraft: 2008

Die Gestaltungssatzung verfolgt das Ziel die städtebauliche Aufwertung des Stadteingang West zu unterstützen, eine gestalterische Beeinträchtigung durch Werbeanlagen zu unterbinden und somit gleichzeitig auch die Gestaltqualität des öffentlichen Raumes zu erhöhen. Hierfür werden mit dieser Satzung besondere gestalterische Anforderungen an bauliche Anlagen, Werbeanlagen und Warenautomaten gestellt.



Ausschnitt: Geltungsbereich der Gestaltungssatzung Stadteingang West (H 91 S)

Grabungsschutzgebiete

Rechtskraft: 1987

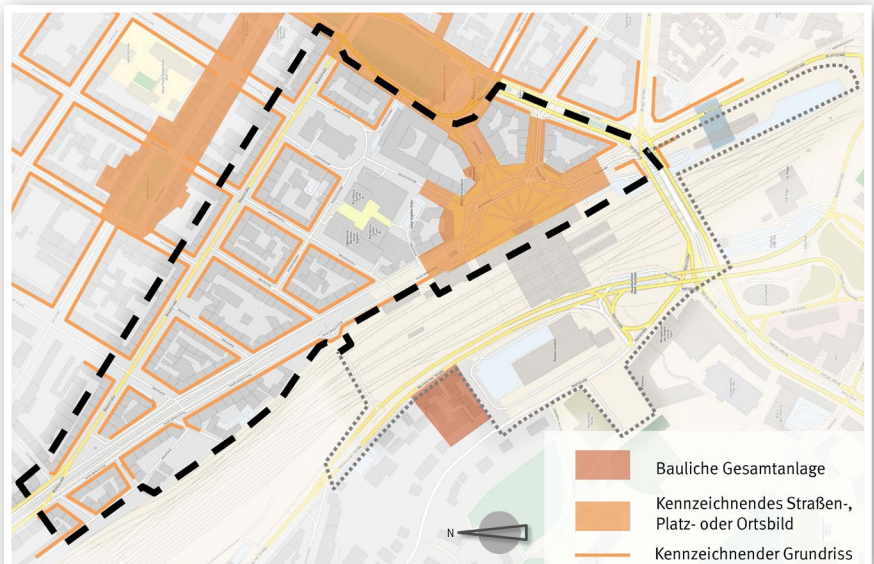
Schutzzweck der Grabungsschutzgebiete ist die Erhaltung und Sicherung der römischen Siedlungsspuren und der römischen Gräber, die aufgrund von bisherigen Einzelfunden und Bedarfsgrabungen mit hinreichender Gewissheit zu erwarten sind. Es soll verhindert werden, dass durch nicht genehmigte Ausgrabungen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



Ausschnitt: Geltungsbereich der Gestaltungssatzung Stadteingang West (H 91 S)

Denkmalpflege

Auszug aus der Denkmaltopographie
www.gdke-rlp.de



Auszug: Denkmaltopographie

4.4 Landschaftsplan²

Der Landschaftsplan der Stadt Mainz liegt seit Oktober 2015 vor. Er beschreibt den Zustand und die Entwicklung von Natur und Landschaft, zeigt die Ziele der zukünftigen Landschaftsentwicklung auf und konkretisiert die dazu notwendigen Maßnahmen.

Für den Betrachtungsraum und das erweiterte Untersuchungsgebiet formuliert der Landschaftsplan u.a. folgende wesentliche Ziele

- Schaffung und Optimierung von begrünten, strukturreichen Grünräumen zur Verbesserung des Wohnumfeldes bzw. der wohnungsnahen Erholungsfunktion sowie zur Minderung der klimaökologischen Belastungen; öffentliche und halböffentliche Flächen sind dabei zu präferieren.
- Enge Vernetzung der eher kleinflächigen Freiräume durch Grünverbindungen einschließlich einer Anbindung an das Rheinufer sowie Vernetzungen über den Planungsraum hinaus, mit dem Inneren und Mittleren Grüngürtel bzw. dem Gonsbachtal – auch zur Optimierung der Grünzäsur des Inneren Grüngürtels. Insbesondere schattenspendende und stadtbildprägende Baumreihen und Alleen können dabei

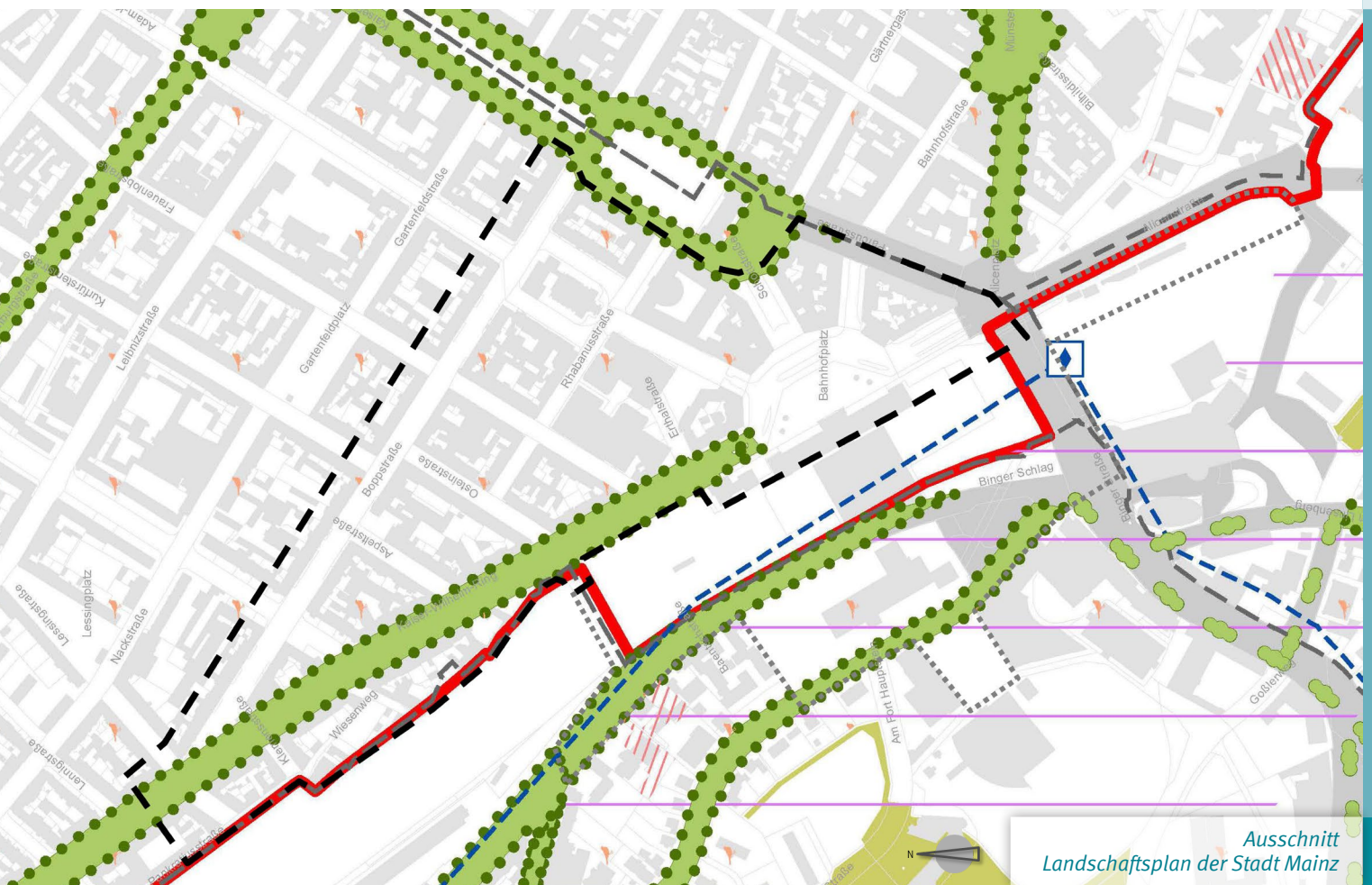
vielfältige Funktionen als Leitstrukturen nicht nur für die Menschen, sondern auch für die Fauna übernehmen (Verbindungselemente des Lokalen Biotopverbundes).

- Erhalt und Entwicklung von Grünstrukturen auch hinsichtlich der mikroklimatischen Wirksamkeit. Hierzu gehören auch Fassaden- und Dachbegrünungen sowie Abstandsgrünflächen oder begrünte Innenhöfe.
- Vermeidung weiterer Versiegelungen.
- Maßnahmen zur verstärkten Vernetzung der Grünflächen durch Grünstrukturen, v.a. innerhalb der Grünzäsuren, aber auch zwischen diesen zur Herstellung einer Verbindung zu den angrenzenden Planungsräumen sowie zur Innenstadt (Schaffung durchgängiger Wegeverbindungen)
- Sicherung und Schaffung von Nistmöglichkeiten für Gebäudebrüter, der begrünten Innenhöfe/Fassaden und Brandmauern sowie die Vermeidung von Vogelschlag an Glas.

Im Landschaftsplan werden den Betrachtungsraum betreffende Maßnahmen formuliert, die in den Rahmenplan einfließen.

(Siehe 6.2 Maßnahmen/Handlungsbedarfe)

² Landschaftsplan der Stadt Mainz, TRIOPS - Ökologie & Landschaftsplanung GmbH; im Auftrag der Landeshauptstadt Mainz, Oktober 2015





5. Konzepte und Planungen

5.1 IEK Mainz-Neustadt (Soziale Stadt)³

Die „Soziale Stadt“ als städtebauliches, investives Förderprogramm, welches sich durch Maßnahmen und gleichzeitiger Unterstützung weiterer Bereiche (Soziales, Bildung, ...) gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern der Entwicklung des Stadtteils annimmt, legt mit dem Integrierten Entwicklungskonzept IEK Mainz-Neustadt die Zielsetzungen, die konkreten Maßnahmenkataloge und somit die Grundlage für das weitere Vorgehen in dem Regionalfenster Mainz-Neustadt vor. Das IEK Mainz-Neustadt dient dabei als Leitlinie für den Stadtteil und bedarf auch weiterhin konkreter Ausgestaltungen und Festlegungen und somit auch Fortschreibungen. Mit dem IEK Mainz-Neustadt werden die gesetzliche Vorgaben für das Programm „Soziale Stadt“ erfüllt.

Im Januar 2009 wurde das IEK Mainz-Neustadt veröffentlicht. Besondere Berücksichtigung fand sowohl die Bedeutung des Stadtteils für die Ge-

samtstadt als auch die innere Differenzierung des Quartiers. An der Erarbeitung waren wesentliche lokale Akteure, Bewohnerinnen und Bewohner sowie die öffentlichen Aufgabenträger wie Behörden und Träger öffentlicher Belange beteiligt. Verfolgt wurde eine interdisziplinäre, fachbereichsübergreifende Bearbeitung der einzelnen Untersuchungs-, Handlungs- und Entwicklungsfelder.

Die Fortschreibung des IEK Mainz-Neustadt fand im Zeitraum von Juni 2014 bis März 2015 in einem interdisziplinären Prozess unter Beteiligung der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Mainz und wesentlicher lokaler Akteure des Fördergebietes statt.

Maßnahmen im Plangebiet

Gestalterische und funktionale Aufwertung der Boppstraße als Geschäftsstraße (Schlüsselprojekt)

Die Boppstraße ist als Geschäftsstraße mit wichtigen Angeboten der Nahversorgung zu stärken. Die funktionale und gestalterische Aufwertung des Straßenraumes (u.a. Parkierung, Fahrradstellplätze, Gestaltung der Gehwege, Beleuchtung) soll in enger Verknüpfung mit dem Bahnhofsumfeld erfolgen.⁴

³ Integriertes Entwicklungskonzept Mainzer Regionalfenster „Soziale Stadt“ Neustadt, Freischlad + Holz / Herwarth + Holz, im Auftrag der Landeshauptstadt Mainz, Januar 2009 Fortschreibung, Juli 2015

⁴ Fortschreibung IEK Mainz-Neustadt, S.32

Städtebauliche Aufwertung und Entwicklung des Stadtteileingangs Neustadt sowie des Bahnhofsumfeldes in Verbindung mit dem Umfeld Bonifazius-türme (Potenzielles Projekt)

Bei der Entwicklung stehen das Ausschöpfen der Potenziale der Bahnhofsnähe sowie der damit verbundene hohe Publikumsverkehr in diesem Bereich, im Vordergrund. Viele der Ankommenden und Abreisenden haben hier den ersten bzw. letzten Kontakt zur Stadt.

Das Bahnhofsumfeld, hier insbesondere der Bereich Erthalstraße/Bonifaziusstraße/Kaiser-Wilhelm-Ring, weist erhebliche stadtgestalterische Defizite auf. Die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume ist gering, Sauberkeit und Pflege lassen zu wünschen übrig.

Das zu erarbeitende Gestaltungskonzept für den seitlich des Bahnhofplatzes gelegenen Bereich verfolgt das Ziel, dem öffentlichen Raum eine neue Bedeutung und ein neues Image zu verleihen, die Sicherheit im gesamten Bereich u.a. durch eine Verbesserung der Beleuchtung (Kontext Osteinunterführung) zu erhöhen und die Straßen und Plätze (Parkplatz Erthalstraße) als repräsentativen Teil des Städteingangs Hauptbahnhof zurückzugewinnen.

Im Rahmen der Bearbeitung ist die Nähe zur Boppstraße als Hauptgeschäftsstraße der Neustadt

zu beachten.⁵

Aufwertung Osteinunterführung (Potentielles Projekt)

Die Osteinunterführung befindet sich in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs. Sie spielt insbesondere für Fußgänger und Radfahrer eine übergeordnete Rolle, da sich auf Seite des Stadtteils Hartenberg-Münchfeld öffentliche Einrichtungen wie Bildungseinrichtungen, das Taubertsbergbad und große Arbeitgeber aus Verwaltung, Medien und Gesundheit befinden.

Die Unterführung hat eine Länge von ca. 90 m, eine Breite von ca. 16 m und einer Durchfahrtshöhe von 3,70 m. Durch dicht stehende Stahlstützen werden Sichtbeziehungen zur gegenüberliegenden Seite bzw. zur Fahrbahn verhindert. Die Osteinunterführung wirkt daher trotz DIN-gerechter Beleuchtung dunkel. Sie vermittelt aufgrund einer hohen Geruchs- und Lärmbelastigung ein gravierendes Unbehaglichkeitsgefühl.

Ein Konzept zur Aufwertung und Umgestaltung der Osteinunterführung, ähnlich der des Goethetunnels liegt vor. Zu Gunsten der Fertigstellung des Goethetunnels wurde die Umsetzung zunächst zurückgestellt.⁶

- 5 Fortschreibung IEK Mainz-Neustadt, S.20
6 Fortschreibung IEK Mainz-Neustadt, S.49



Aufwertung Bereich Kreuzung Boppstraße/Kaiser-Wilhelm-Ring (Potentielles Projekt)

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 Gestaltung mit wassergebundenem Belag.

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 realisiert werden. Der Platz wird heute überwiegend als ÖPNV-Haltepunkt genutzt. Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität des kleinen Quartiersplatzes ist über kleinere Umgestaltungsmaßnahmen möglich. Dabei ist insbesondere die Aufenthaltsqualität, u.a. durch Möblierung und Bedeutung des Wartebereiches zu unterstützen. Bei der Aufwertung des Bereichs sollte die Bedeutung für die Geschäfte der anliegenden Boppstraße bedacht werden.⁷

5.2 IEK Innenstadt (Aktive Stadtzentren)⁸

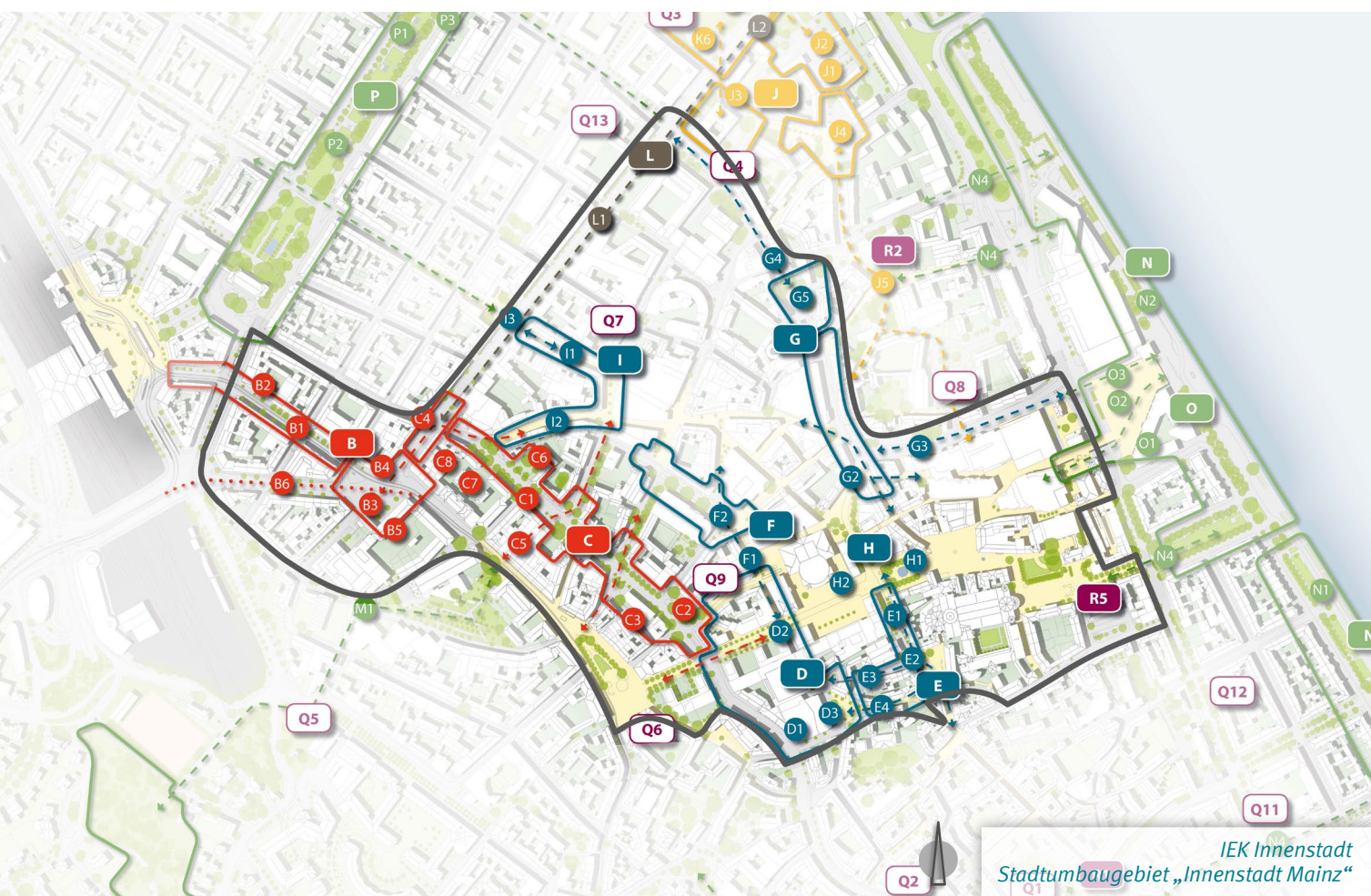
Das IEK Innenstadt definiert die Ziele und Handlungsfelder zur Stärkung und Entwicklung der Mainzer Innenstadt und beschreibt die dafür notwendigen Projekte und Maßnahmen.

Unter Berücksichtigung bestehender umfassender Planungen sowie vorhandener Konzeptionen und Gutachten, wurde eine thematisch übergreifende Gesamtperspektive für die Entwicklung der Mainzer Innenstadt erarbeitet. Mit dem IEK Innenstadt wurde ein breit angelegtes Handlungsprogramm zum Umgang mit funktionalen, städtebaulichen, verkehrlichen und freiraumplanerischen Entwicklungen aufgestellt.

Die Erarbeitung erfolgte in einem intensiven partizipativen Prozess. Im Rahmen der Gestaltung des Planungsprozesses nahm die aktivierende Beteiligung von Schlüsselakteuren der Innenstadtentwicklung wie auch weitere Teile der Mainzer Bevölkerung einen hohen Stellenwert ein. Es ging darum, gemeinsam zentrale Handlungsfelder der Innenstadtentwicklung zu identifizieren, ein Bewusstsein zu fördern, zusammen an der künftigen Entwicklung, Profilierung und Gestaltung der Mainzer Innenstadt zu arbeiten und künftige Projekte und Maßnahmen

⁸ Integriertes Entwicklungskonzept Innenstadt Mainz, scheuwens + wachen mit Unterstützung von Runge und Küchler sowie BBE Handelsberatung GmbH, im Auftrag der Landeshauptstadt Mainz, August 2015

⁷ Fortschreibung IEK Mainz-Neustadt, S.27



zu formulieren. Es ging um das Wecken von Interesse, um das Aufzeigen von Handlungsoptionen und um die Initiierung von Aktivitäten und die Förderung bürgerschaftlichen Engagements. Dies bedingte das enge Verweben von planerisch/konzeptioneller Arbeit und den Aufbau eines intensiven Dialogs mit der Mainzer Stadtgesellschaft.

Mit dem Stadtratsbeschluss von Juli 2015 in Verbindung mit der Beschlussfassung über die Priorisierung und die Umsetzungszeiträume der Projekte und Maßnahmen im Mai 2016 liegt nun ein Entwicklungskonzept vor, das zum einen als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für die Öffentlichkeit, die Innenstadtakteure und die politischen Gremien dienen soll. Zum anderen stellt es u.a. die rechtliche Voraussetzung für die weitere Förderung im Rahmen des Bund-Länder-Programmes „Aktive Stadtzentren“ dar.

Stärkung der Eingänge zur Innenstadt

Zentrale Aufgabe im Rahmen der künftigen Innenstadtentwicklung ist es, die Eingangsbereiche in die Mainzer Innenstadt gestalterisch und funktional zu qualifizieren und insbesondere die Erschließungsqualität für Fußgänger zu verbessern sowie eine komfortable, verkehrssichere und attraktive Gestaltung zu erwirken. (...) Die Erschließung der Mainzer Innenstadt aus Richtung des Hauptbahnhofes kommt eine besondere Bedeutung zu, da sie eine hoch frequentierte Verbindungsachse nicht nur für die Mainzer Bürgerinnen und Bürger sondern auch für auswärtige Besucher der Stadt Mainz darstellt, die mit der Bahn, dem Bus oder der Straßenbahn anreisen und am Hauptbahnhof aussteigen. Ziel zur Verbesserung der fußläufigen Erschließungsqualität ist es diesen Eingangskorridor ausgehend vom Bahnhofplatz, über die Bahnhofstraße und den Münsterplatz bis hin zum Schillerplatz so zu entwickeln, dass dieser eine deutliche Verbesserung in der Orientierungs- und Leitfunktion zur Innenstadt aufweist. Darüber hinaus soll das Hineinführen in die Geschäftsbereiche der Kernhandelslagen verbessert werden. Dazu wird es notwendig sein, dem Raum entlang der Großen Langgasse eine verstärkte Aufmerksamkeit in der künftigen Entwicklung der Mainzer Innenstadt beizumessen.⁹

Projektbündel B: Aufwertung der Verbindungsachse Hauptbahnhof - Einkaufsinnenstadt

Zur Umgestaltung der Bahnhofstraße und des Münsterplatzes erfolgte im Jahr 2015 ein Wettbe-

werbsverfahren. Die Umsetzung des Gewinnerentwurfes wird zurzeit vorbereitet.

Projektbündel C: Neuordnung der Großen Langgasse

Die Planungen zur Neuordnung der Großen Langgasse haben November 2015 begonnen.

5.3 Projekte im Plangebiet und Umgebung

Entwicklung Blockinnenbereich Josefsstraße

Es wird zurzeit von privater Seite aus an einem Konzept gearbeitet, das den mit Nebengebäuden flächig bebaute Blockinnenbereich an der Josefsstraße 11 überplant. Die bisherigen Konzepte sehen eine rd. 3 geschossige Wohnbebauung im Blockinnenbereich vor. Eine Bebauung an dieser Stelle könnte eventuell auch zum Teil im Rahmen eines Baugemeinschaftsprojekts umgesetzt werden.

Projekte Deutsche Bahn

Zum einen plant die Deutsche Bahn aus funktionalen und statischen Gründen den Abriss und Neubau der Osteinunterführung.

Zum anderen hat die Deutsche Bahn die Möglichkeit einer städtebaulich/hochbaulichen Entwicklung ihrer Flächen südöstlich des Hauptbahnhofs zwischen den Gleisflächen und der Alicenstraße (zurzeit Pendlerparkplatz) angefragt.

Bebauungsplangebiete: „Bahnflächen Mombacher Straße (H 95), „Postareal westlich Hauptbahnhof (H 93)“

Für die Flächen entlang der Mombacher Straße und östlich der Bahngleise bestehen rechtskräftige Bebauungspläne. Eine Bebauung hat entsprechend deren Festsetzungen zu erfolgen.

(Zielsetzungen der Bebauungspläne in Kapitel 3.2)

Baulücke Wallstraße

Für eine Bebauung der Baulücke westlich der Wallstraße wurde im Jahr 2012 eine Baugenehmigung erteilt. Eine Umsetzung erfolgte bisher nicht.





Blick von den Bonifaziustürmen in Richtung Norden



le muss auch im Betrachtungsraum besondere Berücksichtigung finden. Auch die Schulwege zu den weiterführenden Schulen in der näherer Umgebung (Anne-Frank-Realschule plus, Rabanus-Maurus-Gymnasium und Frauenlob-Gymnasium) kreuzen den Betrachtungsraum und sind zu berücksichtigen.

Baulücken/Leerstand

An der Ecke Boppstraße und Aspeltstraße ist die ansonsten im Betrachtungsraum geschlossene Blockstruktur geöffnet. Auf dem unbebauten Grundstück befindet sich zurzeit ein Parkplatz.

Nördlich des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofes befindet sich ein heruntergekommenes und leer stehendes Nebengebäude. Das Erscheinungsbild des nördlichen Zugangs des Bahnhofplatzes wird dadurch abgewertet.

Westlich des Hauptbahnhofes befindet sich das zurzeit noch mindergenutzte Grundstück des ehemaligen Postlagers. Für diesen Bereich besteht der rechtskräftige Bebauungsplan „Postareal westlich Hauptbahnhof (H 93)“.

Für eine Bebauung der Baulücke westlich der Wallstraße wurde im Jahr 2012 eine Baugenehmigung erteilt. Eine Umsetzung erfolgte bisher nicht.



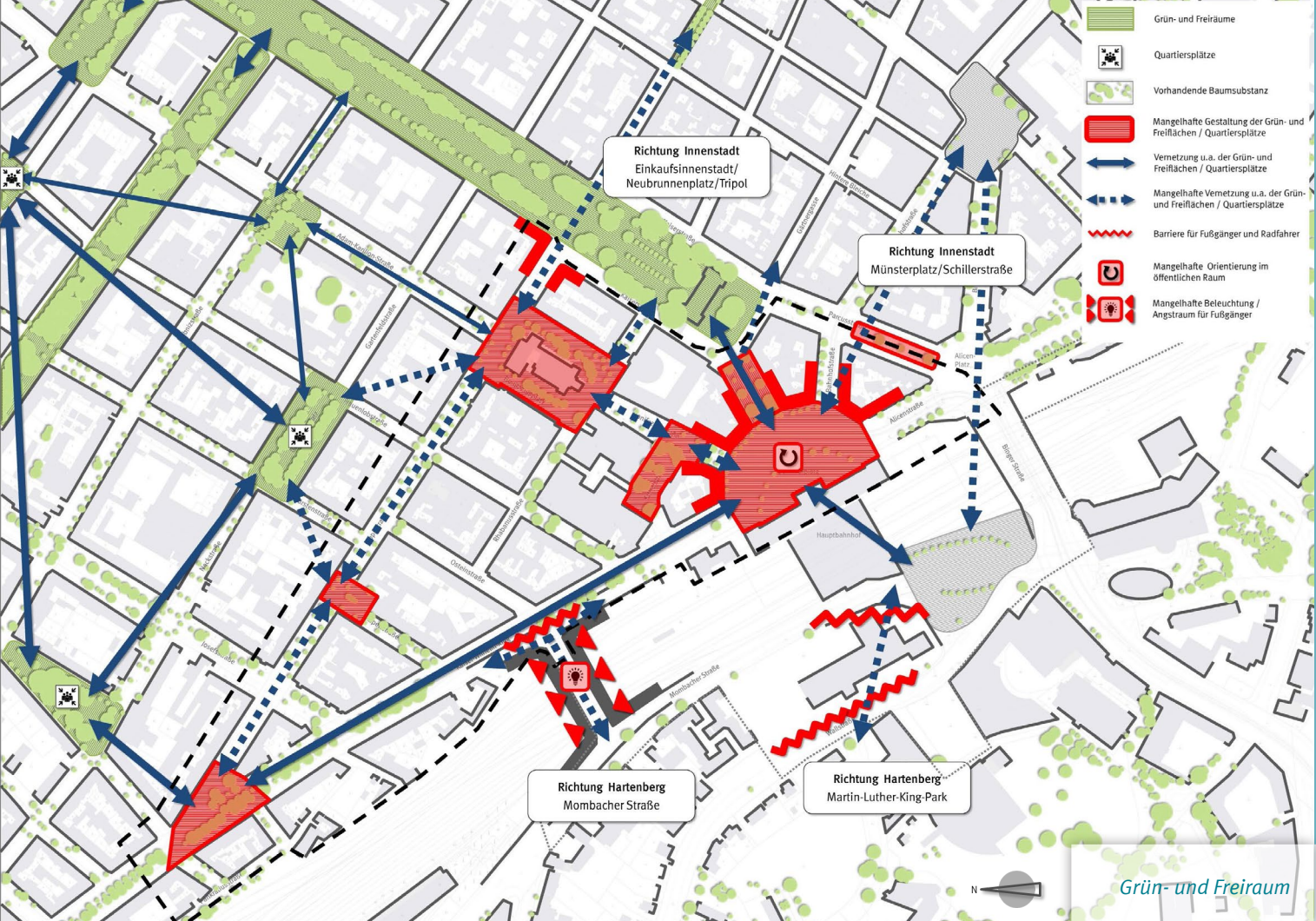
Boppstraße/Aspeltstraße



Bonifaziuskirche



Hauptbahnhof



6.2 Grün- und Freiraumstruktur

Die südliche Grenze des Stadtteils Neustadt bildet die Denkmalzone Kaiserstraße mit einer großzügigen Mittelpromenade, die mit Baumreihen, Rasenparterres und Blumenbeeten bepflanzt ist. Sie stellt die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Rheinufer dar.

Die Grün- und Freiraumstruktur der Mainzer Neustadt ist geprägt von größeren und kleineren Quartiersplätzen mit unterschiedlichen Funktionen. In unmittelbarer Nähe zum Betrachtungsraum befindet sich zum Beispiel der belebte Gartenfeldplatz und der Spielplatz Lessingplatz mit dem Büro der Ortsverwaltung. Die Straßenräume sind überwiegend durch Bäume begrünt.

Diese Grün- und Freiraumstruktur findet sich im wesentlichen auch im Betrachtungsraum wieder.

Plätze

Die Plätze im Betrachtungsraum weisen jedoch überwiegend eine mangelhafte Gestaltqualität auf. Hierzu zählen:

Bahnhofplatz

Die halbkreisförmige Platzanlage mit dem Ansatz der fünf strahlenförmig davon abgehenden Straßen ist als Denkmalzone „Bahnhofplatz“ geschützt. Der Bahnhofplatz wurde im 19. Jhd. als repräsentativer Stadteingang angelegt. Jedoch fällt heute die Orientierung auf dem Platz schwer. Dies wird durch saisonale Sondernutzungen noch verstärkt.

Erthalstraße/Anna-Seghers-Platz

Die Gestaltung des heutigen Parkplatzes Erthalstraße in Verbindung mit dem angrenzenden Teilbereich der Bonifaziusstraße mit der öffentlichen Toilettenanlage wird gerade im Hinblick der Funktion als





Boppstraße Ecke Frauenlobstraße



Boppstraße/Kaiser-Wilhelm-Ring



Osteinunterführung

Eingang in die Mainzer Neustadt vom Bahnhofplatz aus nicht gerecht.

Bonifaziusplatz

Der öffentliche Raum um die Bonifaziuskirche herum macht einen ungeordneten und sanierungsbedürftigen Eindruck.

Ecke Bopp-/Aspeltstraße

Die Ecke Boppstraße und Aspeltstraße wird zurzeit als Parkplatz genutzt. Diese Fläche hat jedoch das Potential evtl. ein kleiner Quartiersplatz zu werden.

Kreuzung Boppstraße/Kaiser-Wilhelm-Ring

Der Platz wird zurzeit hauptsächlich durch den Haltepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs geprägt. Die Aufenthaltsqualität des kleinen Quartiersplatzes mit Kiosk ist trotz kleinerer bereits erfolgter Maßnahmen jedoch noch optimierbar. (Siehe 4.1 IEK Neustadt)

Straßenräume

Die Straßenräume sind bis auf die Osteinstraße und Teile der Frauenlob- und Rhabanusstraße überwiegend mit Baumreihen begrünt. Jedoch ist anzumerken, dass besonders in den Hauptverbindungsachsen Bopp- und Bonifaziusstraße viele unterschiedliche Baumarten mit unterschiedlicher Qualität und Größe stehen, was das Erscheinungsbild und die Leitfunktion etwas beeinträchtigt.

Durch die mangelhafte Ordnung und Gestaltqualität der Straßenräume ist die **Vernetzung der Grün- und Freiflächen** bzw. der Quartiersplätze im Betrachtungsraum nicht optimal. Dieser Mangel macht sich besonders in der Bonifazius- und Boppstraße bemerkbar.

Stadtteileingänge

Bonifaziusstraße

Die Bonifaziusstraße stellt den Eingang zum Stadtteil Mainz-Neustadt vom Hauptbahnhof kommend aus dar. Dieser Stadtteileingang ist momentan jedoch nur schwer als solcher erkennbar. Die defizitäre Gestaltung der Bonifaziusstraße mit dem direkt anschließenden Parkplatz Erthalstraße wird dieser Funktion nicht gerecht.

Boppstraße

Aus Richtung Innenstadt ist u.a. die Boppstraße ein wichtiger Zugang in die Mainzer Neustadt, gerade auch im Hinblick ihrer Funktion als Geschäftsstraße.

Osteinunterführung

Die Osteinunterführung ist eine wichtige Verbindung zwischen den Stadtteilen Neustadt und Hartenberg-Münchfeld. Die Unterführung wirkt durch die dicht stehenden Stützenreihen trotz DIN-gerechter Beleuchtung dunkel. Sie vermittelt aufgrund einer hohen Geruchs- und Lärmbelästigung ein gravierendes Unbehaglichkeitsgefühl. (Siehe 4.1 IEK Neustadt)

Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße ist der Hauptzugang vom Hauptbahnhof in die Innenstadt. Der Abschnitt zwischen Parcusstraße und Münsterplatz wird aktuell mit Unterstützung des Förderprogramms „Aktive Stadtzentren“ zur Stärkung der fußläufigen Wegeverbindung neu geordnet und umgestaltet. (Siehe 4.2 IEK Innenstadt)

Der Abschnitt vom Bahnhofplatz bis zur Parcusstraße, der Antritt vom Hauptbahnhof aus, wird der Funktion als Stadtteileingang in seiner jetzigen Gestaltung nicht gerecht.



Bahnhofplatz

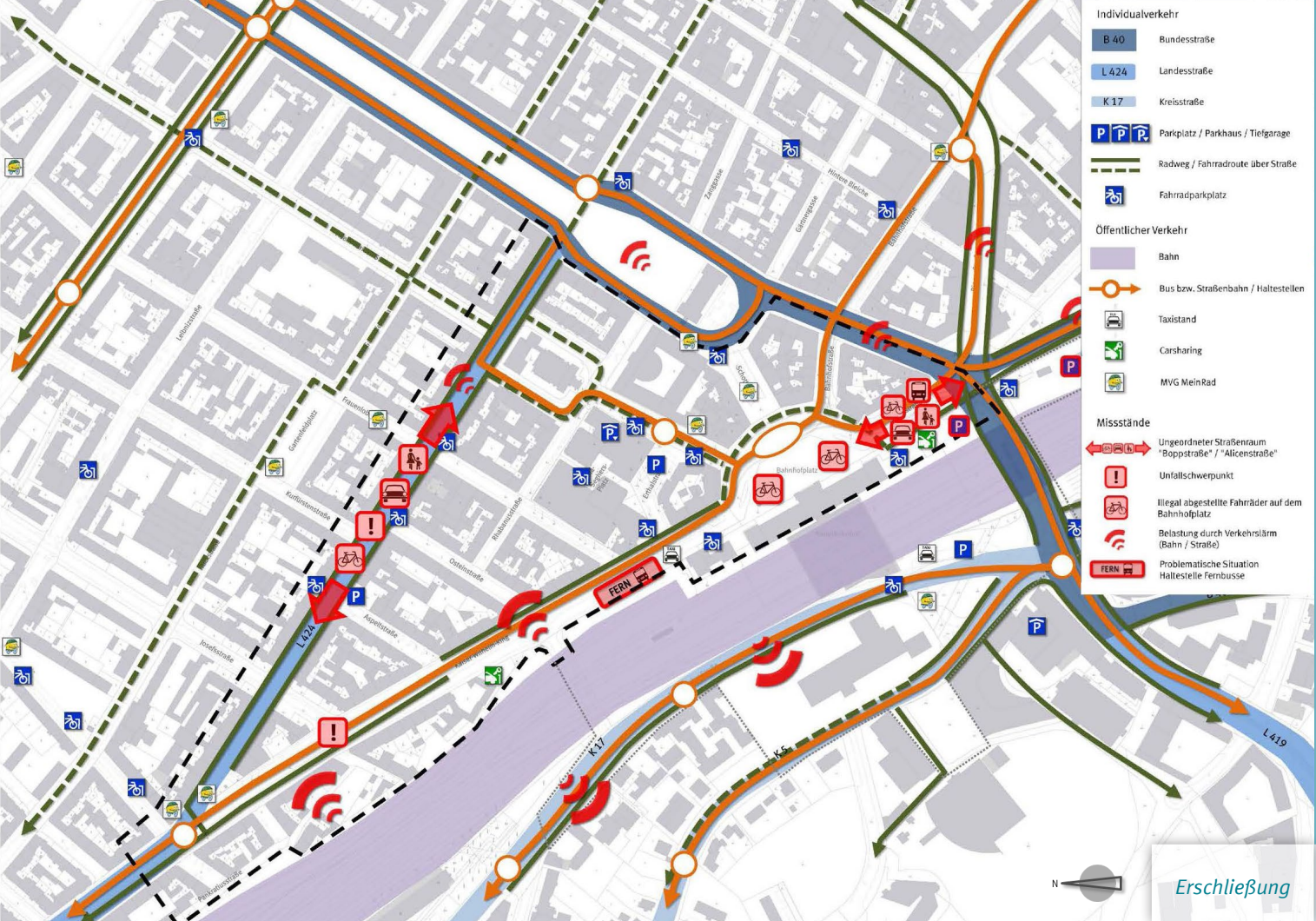


Bonifaziusstraße



Erthalstraße





Parcusstraße

Die Parcusstraße mit dem Alicenplatz stellt den Eingang zur Innenstadt und auch zur Neustadt für die Personen dar, die mit ihrem eigenen Fahrzeug in diese Stadtteile fahren. Die Gestaltung des begrünten Fahrbahnmittelstreifens mit seinen desolaten Hochbeeten ist hier jedoch als mangelhaft zu beurteilen.

6.3 Verkehrsstruktur

Boppstraße

Der Straßenraum der Boppstraße ist auch in verkehrlicher Hinsicht ungeordnet. Das Nebeneinander von Fußgängern, Radfahrern auf dem Radweg, parkenden Autos, abgestellten Fahrrädern, Fahrradfahrern auf der Fahrs pur und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sorgt dafür, dass die Boppstraße einen Unfallschwerpunkt darstellt.

Alicenstraße

Ähnliches gilt auch für die Alicenstraße. Sie zeigt sich zwischen Bahnhofplatz und Alicenplatz durch den hohen Nutzungsdruck ungeordnet:

- ÖPNV-Haltestelle (Schulbushaltestelle),
- KFZ-Verkehr in und von Richtung Pendlerparkplatz zw. Alicenstraße und Bahngleise (Zufahrt kurz vor Bahnhofplatz),
- Fahrradfahrer,
- Fußgänger (Hauptsächlich Ein-/Aus-/Umsteiger ÖPNV).

Bahnhofplatz

Am Bahnhofplatz stellt schon seit längerer Zeit die Häufung von wild abgestellten Fahrrädern ein Problem dar.





Bahnhofplatz



Kaiser-Wilhelm-Ring



Kaiser-Wilhelm-Ring

Kaiser-Wilhelm-Ring

Bei den Straßeneinmündungen in den Kaiser-Wilhelm-Ring zwischen Boppstraße und Bahnhofplatz entstehen immer wieder Konfliktsituationen zwischen dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem die ÖPNV-Trasse querenden Individualverkehr (IV). Ein Unfallschwerpunkt stellt hier insbesondere die Kreuzung mit der Josefsstraße dar.

Ein weiteres Konfliktpotential stellt der Radverkehr auf dem schmalen Fußweg unter den Bäumen im Kaiser-Wilhelm-Ring dar.

Fernbushalt

Bei der bestehenden Fernbushaltestelle (Rampe Osteinunterführung) besteht Handlungsbedarf. Die MVG hat schon seit geraumer Zeit verstärkten Bedarf hinsichtlich Aufstellflächen im unmittelbaren Bahnhofsumfeld angemeldet. Ein weiteres, zunehmend gravierender werdendes Problem ist der Umstand, dass viele Fernbusse den Bahnhofsvorplatz und andere ÖPNV-Trassen (z.B. Bahnhofstraße) benutzen und dadurch die MVG behindern.

Verkehrliche Probleme bestehen an diesem Standort (Rampe Osteinunterführung) durch die zu schmale Fahrgasse zwischen haltenden Bussen und den nachrückenden Taxen, sodass die Gefahr besteht, dass Rettungsdienstfahrzeuge behindert werden. Doch auch ohne solche Ausnahmesituationen gestaltet sich das Be- und Entladen auf der linken Fahrzeugseite des Busses als gefahrenträchtig.

Durch eine Baumaßnahme am Bahnhofplatz im Sommer 2016 ergab sich kurzfristig die Option die planerischen Überlegungen zur Verlegung der Fernbushaltestelle zum Alternativstandort Vorfahrt Hauptbahnhof-West zu erproben. Der Standort hat

sich in dieser Probezeit bewährt und wird auch vom Fernbusbetreiber und dem Taxenverband befürwortet. Die zuständigen Gremien haben im Herbst 2016 einer dauerhaften Verlegung der Fernbushaltestelle an die Vorfahrt Hauptbahnhof-West zugestimmt.

Lärm

Der Teilbereich des Stadtteils Neustadt, der entlang der Bahngleise liegt, ist besonders durch Bahnlärmimmission belastet. Das gleiche gilt auch für den an der Bahn gelegenen Teilbereich des Stadtteils Hartenberg-Münchfeld. Hier kommt noch die Belastung durch die stark befahrene Mombacher Straße hinzu.

Durch Straßenverkehrslärm sind insbesondere die Parcusstraße, Binger Straße und Kaiserstraße belastet. Aber auch in der Boppstraße ist das Verkehrslärmniveau sehr hoch und wird als verbesserungsbedürftig eingestuft.



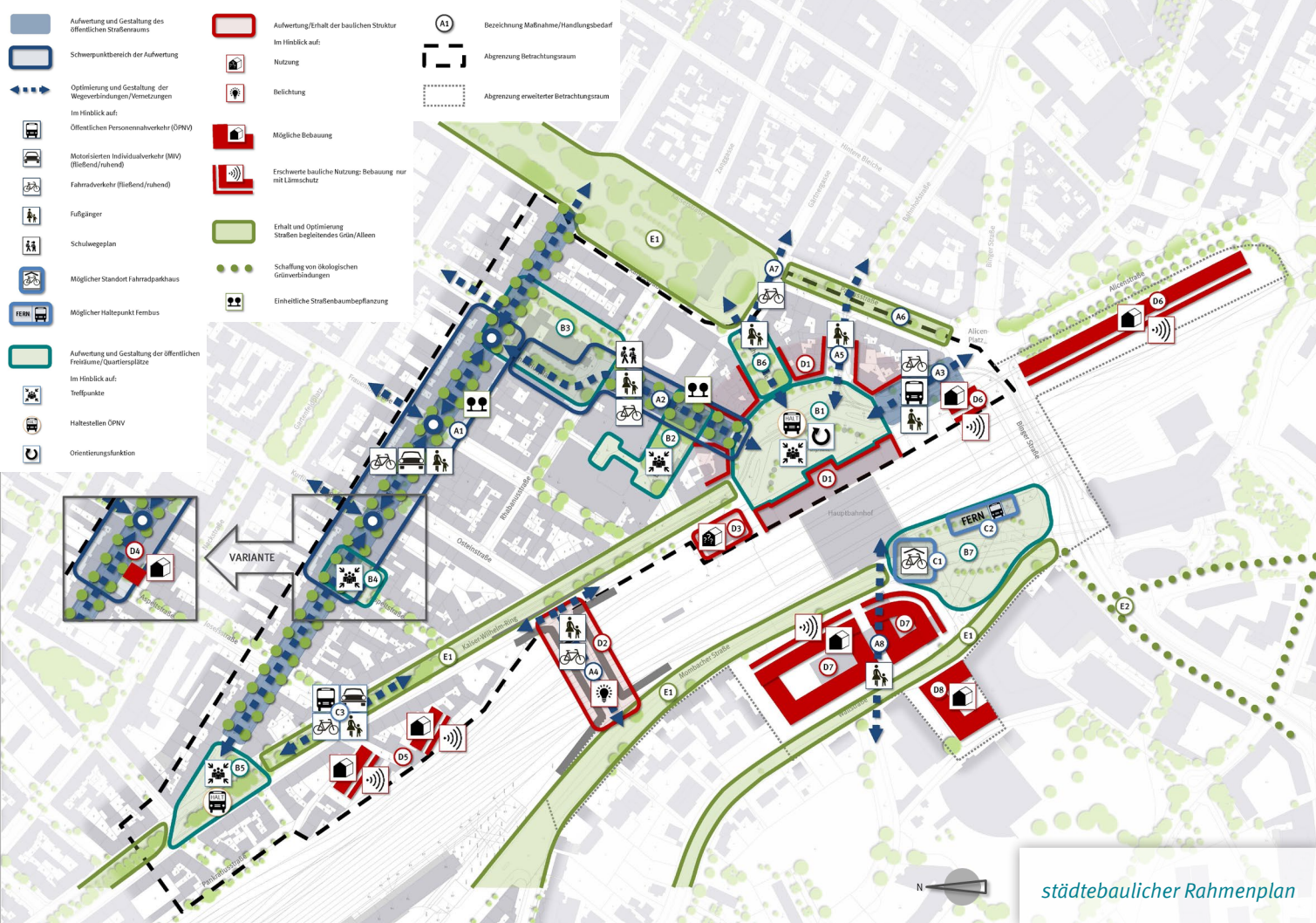
Fußweg Kaiser-Wilhelm-Ring



Fernbushalt Kaiser-Wilhelm-Ring



Taxistand Kaiser-Wilhelm-Ring



7. Städtebaulicher Rahmenplan

7.1 Zielsetzung

Besonderer Wert wird auf die Stärkung der Eingangssituationen vom Hauptbahnhof aus in die Stadtteile Neustadt, Innenstadt und Hartenberg-Münchfeld gelegt. Der Hauptbahnhof ist für die Besucherinnen und Besucher der Stadt Mainz wie auch für die in diesen Stadtteilen Lebenden von hoher Bedeutung. Hier haben viele den ersten bzw. letzten Kontakt zur Stadt.

Neben der Stärkung der Eingangssituationen in die Stadtteile ist eine weitere Zielsetzung die öffentlichen Räume (Straßen- und Platzräume), insbesondere in der Neustadt zu ordnen, zu qualifizieren und zu stärken, damit sie für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie für Besucherinnen und Besucher einladender und besser nutzbar sind.

Die Stärkung der öffentlichen Räume trägt ebenfalls zur Stärkung des Wohnumfeldes bei. Hierbei ist es von besonderer Bedeutung, dass die vorhandene Grün- und Freiraumstruktur erhalten bleibt bzw. qualifiziert wird.

7.2 Maßnahmen/Handlungsbedarfe

A Straßenraum/Verknüpfungen

- 1| Neuordnung und Gestaltung der Boppstraße als Geschäftsstraße, besonders im Hauptgeschäftsbereich zwischen Aspeltstraße und Bonifaziusplatz. Es sollen die Bedingungen für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer) sowie die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Hierzu kann die Herstellung einer einheitlichen Straßenbaumbepflanzung unterstützend wirken. Bei der Gestaltung des Straßenraumes sollte eine lärmindernde Konzeption verfolgt werden.
- 2| Neuordnung und Gestaltung der Bonifaziusstraße im Hinblick auf die Funktion des Stadtteileneingangs vom Hauptbahnhof aus. Eine einheitliche Straßenbaumbepflanzung kann Verbindungs- bzw. Vernetzungsfunktion unterstützen.
- 3| Neuordnung und Aufwertung der Alicenstraße zwischen Hauptbahnhof und Alicenplatz unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche. Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs aus diesem Bereich. Neuordnung und Ausbau des ÖPNV-Haltebereichs.

4| Stärkung der Fuß- und Radwegeverbindung zwischen den Stadtteilen Neustadt und Hartenberg-Münchfeld durch die Osteinunterführung. Stärkung des Sicherheitsempfindens durch entsprechende Gestaltung und Belichtung der Unterführung.

5| Stärkung der fußläufigen Wegeverbindung in die Innenstadt durch die Bahnhofstraße. Anpassung der Gestaltung der Bahnhofstraße im Bereich zwischen Hauptbahnhof und Parcusstraße entsprechend der geplanten Gestaltung der übrigen Bahnhofstraße.

6| Gestaltung des begrünten Straßenmittelstreifens der Parcusstraße entsprechend der Funktion der Straße als Stadteingang.

7| Stärkung und Ausbau der Fahrradachse Hauptbahnhof - Innenstadt über die Schottstraße und Gärtnergasse.

8| Stärkung der Wegeverbindung Hauptbahnhof - Hartenberg-Münchfeld im Zuge der Entwicklung am Westeingang des Hauptbahnhofes.

B Plätze

1| Ordnung und Gestaltung des Bahnhofplatzes im Hinblick auf die Orientierungsfunktion sowie hinsichtlich einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

2| Neuordnung und Gestaltung des derzeitigen Parkplatzes Erthalstraße zu einem Platz mit Aufenthaltsqualität insbesondere im Hinblick auf die Funktion als Antritt in den Stadtteil Neustadt vom Hauptbahnhof aus. Der Anna-Seghers-Platz ist in die Aufwertung mit einzubeziehen.

3| Aufwertung und Sanierung des Bonifaziusplatzes.

4| Aufwertung und Neugestaltung der Freifläche Kreuzung Boppstraße/Aspeltstraße zu einem Quartiersplatz mit Aufenthaltsqualität. Langfristig könnte dieser Bereich eine Ergänzung der bereits vorhandenen Quartiersplätze darstellen. Alternative Entwicklungsmöglichkeit unter D4.

5| Aufwertung und Gestaltung des Kreuzungsberichts Boppstraße/Kaiser-Wilhelm-Ring im Hinblick auf Aufenthaltsqualität.

6| Aufwertung und Gestaltung der Schottstraße als Platz mit Aufenthaltsqualität.

7| Neuordnung und Gestaltung des Eingangsbereiches Hauptbahnhof West im Hinblick auf die funktionellen und baulichen Änderungen in diesem Bereich. (Siehe C Verkehrsanlagen)

C Verkehrsanlagen

1| Errichtung eines Fahrradparkhaus am Westeingang des Hauptbahnhofes zur Entspannung der aktuellen Fahrradabstellsituation am Hauptbahnhof und als ein zusätzliches Angebot zur geschützten Aufbewahrung von Fahrrädern.

2| Dauerhafte Verlegung der Fernbushaltestelle an die Vorfahrt Hauptbahnhof West (Binger Schlag).

3| Reduzierung der Konfliktpunkte zwischen ÖPNV und IV sowie dem Rad- und Fußverkehr im Kaiser-Wilhelm-Ring.

4| Förderung eines entspannten Miteinanders von Rad-, Fuß- und Autoverkehr durch Information und Aufklärung hinsichtlich der geltenden Verkehrsregeln, wie z.B. der Radwegebenutzungspflicht und dem Radfahren auf der Fahrbahn.

D Hochbau

1| Erhalt der denkmalgeschützten städtebaulichen/hochbaulichen Struktur am Bahnhofplatz.

2| Erhalt und Ertüchtigung des historischen Bauwerks Osteinunterführung.

3| Ertüchtigung und Nutzung des Gebäudes nördlich des Empfangsgebäudes Hauptbahnhof. Denkbar wäre hier eine Erweiterung und Qualifizierung der Radabstellmöglichkeiten und/oder eine gastronomische, kulturelle oder soziale Nutzung.

4| Hochbauliche Ergänzung Ecke Boppstraße/Aspeltstraße zur Schließung des Baublocks als Variante zur Maßnahme B4.

5| Schließung der offenen Baublöcke zur Bahn unter Berücksichtigung der Lärmimmission durch die Bahn.

6| Hochbauliche Entwicklung westlich der Alicenstraße auf dem heutigen Pendlerparkplatz unter Berücksichtigung der Lärmimmissionen durch die Bahn.



7| Hochbauliche Entwicklung des Postareals am Hauptbahnhof West unter Berücksichtigung der Lärmimmissionen durch die Bahn und die Hochstraße Mombacher Straße.

8| Hochbauliche Entwicklung der Baulücke westlich der Wallstraße.

E Grün- und Umwelt¹⁰

1| Erhalt und Verbesserung von Alleen

Erhalt und Optimierung der stadtbildprägenden und ökologisch wertvollen Alleen als Grünachsen, die auch zur Aufwertung der Fuß- und Radwegverbindungen entsprechend gestaltet werden sollten. Die Grünstrukturen sind möglichst strukturreich zu gestalten. Grundsätzlich sind standortangepasste, heimische Pflanzenarten zu verwenden, prioritär aus regionaler Herkunft. Gegebenenfalls sind die Alleen an angrenzende Grünanlagen/weitere Grünstrukturen anzubinden.

2| Schaffung von ökologischen Grünverbindungen Verbesserte Begrünung bzw. Gestaltung als Alleen/ Grünachsen mit Anbindung an die umgebenden Alleen/Grünanlagen

3| Artenschutz im Siedlungsbereich

Schutz bestehender Strukturen und/oder Entwicklung neuer bzw. zusätzlicher Strukturen (z.B. Nistmöglichkeiten) zur Förderung von gebäudebewohnenden Arten (insbesondere Vögel, Fledermäuse). Vermeidung von Vogelschlag an Glasflächen.



Mainz, Februar 2017
61 - Stadtplanungsamt

¹⁰ Maßnahmen aus dem aktuellen Landschaftsplan, siehe auch Kapitel 3.4 Landschaftsplan.