



INTEGRIERTES ENTWICKLUNGS- UND HANDLUNGS-
KONZEPT WIESBADENER STRASSE Mainz-Kastel, Wiesbaden

IMPRESSUM

Herausgeber:

Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden
vertreten durch das Stadtplanungsamt
Kirsten de Veer (V. i. S. d. P.)

Landeshauptstadt Wiesbaden
Stadtplanungsamt
Gustav-Stresemann-Ring 15
65189 Wiesbaden
E-Mail: stadtplanungsamt@wiesbaden.de
www.wiesbaden.de

Projektleitung:

Stadtplanungsamt

Katerina Kucera
Sandra Borniger
Marcus Vaupel

Bearbeitung und Redaktion:

RHA REICHER HAASE ASSOZIIERTE GMBH
Oppenhoffallee 74
52066 Aachen

Prof. Christa Reicher
Holger Hoffschröder
Johanna Schlack
Carsten Göhring
Fabian Deckel
Benjamin Vossen

Unterstützt durch:

Stabsstelle Wiesbadener Identität. Engagement. Bürgerbeteiligung.

co.city lab, Carolin Holzer und Laura Popplow

RHA  **REICHER HAASE ASSOZIIERTE**
ARCHITEKTEN STADTPLANER INGENIEURE
Wiesbaden/Aachen/Dortmund, April 2018

Abbildungsnachweis:

Fotos – REICHER HAASE ASSOZIIERTE GMBH
Luftbild und Katasterplan – Tiefbau- und Vermessungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden

Alle Rechte vorbehalten

TEIL I ANALYSE

1. EINLEITUNG.....	11
1.1 Anlass	11
1.2 Das Instrument IEHK.....	11
1.3 Aufbau der Broschüre	11
2. DIALOGORIENTIERTER PROZESS.....	13
2.1 Ämter- und Akteursgespräche.....	13
2.2 StadtQuartiers-Tour.....	14
2.3 Planen im Freien	15
2.4 Workshop „Urbanität & Dichte“	16
2.5 Ideenwerkstatt und Planungslabore	16
2.6 Planning for real KranSand.....	17
3. PLANUNGSRAUM KASTEL-WEST.....	19
3.1 Stadträumliche Einbindung	19
3.2 Gebietsgeschichte.....	20
3.3 Bevölkerungsstruktur	21
3.4 Gesamtstädtische und teilräumliche Planungskonzepte.....	22
4. PROFIL DES STADTQUARTIERS.....	27
4.1 Stadtstruktur und Stadtbild.....	27
4.2 Infrastruktur und Nahversorgung	31
4.3 Wohnen	35
4.4 Wirtschaft und Gewerbe	39
4.5 Mobilität und Verkehr.....	43
4.6 Freiraum und Stadtklima.....	49
5. FAZIT: POTENZIALE UND HERAUSFORDERUNGEN	55
5.1 Situative Kartierung	55
5.2 Sicht der Bürgerschaft auf ihr Stadtquartier	56
5.3 Potenziale.....	59
5.4 Herausforderungen und Defizite.....	61

6. LEITLINIEN UND ENTWICKLUNGSZIELE.....	64
6.1 Leben und Arbeiten am Rhein attraktivieren	65
6.2 Eigenständiges Profil als Stadtquartier stärken: attraktiv – dynamisch – vielfältig	67
6.3 Die Wiesbadener Straße als Rückgrat des Quartiers entwickeln.....	69
6.4 Rheinufer und Freiräume aufwerten und vernetzen.....	71
6.5 Kastel-West als vernetzenden Stadtraum zwischen Wiesbaden und Mainz ausbilden	73
6.6 Räumliches Leitbild Kastel-West	75
7. ENTWICKLUNGSPLAN KASTEL-WEST	76
8. POTENZIALFLÄCHEN UND IMPULSPROJEKTE	80
8.1 Clemens-Areal.....	83
8.2 Kastel Housing	91
• Baugemeinschaften, Bauherrengruppen und gemeinschaftliche Wohnprojekte	96
• Nachhaltige Quartiersentwicklung am Beispiel Kastel Housing	97
8.3 Rampenstraße.....	99
8.4 KranSand	105
8.5 Wiesbadener Straße.....	113
9. PROJEKT- UND MASSNAHMENÜBERSICHT	118
10. WEITERE SCHRITTE.....	122

VORWORT

Liebe Bewohnerinnen und Bewohner von Kastel-West.

Der vielfältig geprägte Kasteler Westen befindet sich seit Jahren in einer Umbruchsituation und stellt sich als heterogene Gemengelage dar. Unterschiedliche Nutzungen mit verschiedenen Charakteren, Dichten und gestalterischen Ansprüchen prägen den Stadtteil mit seinen ebenso unterschiedlichen Quartieren. So gibt es von Bahnlärm oder von Gewerbe geprägte Bereiche, die in Nachbarschaft zu Bereichen in unmittelbarer Lage zum Rheinufer liegen und damit ein enormes Potenzial zur Entwicklung bergen. Ebenfalls gibt es seit geraumer Zeit zur Diskussion stehende Nachnutzungen von Gewerbebrachen, wie die ehemalige Papierfabrik Clemens oder die Konversionsflächen von Kastel Housing. Zudem bewegen den Stadtteil seit langem Fragen zur Ausrichtung einer in die Zukunft gerichteten Mobilität ebenso wie die zur Sicherung und Entwicklung der örtlichen Nahversorgung. Die konsequente Weiterentwicklung von Freizeitmöglichkeiten und Naherholung am Rheinufer darf dabei ebenfalls nicht fehlen. Diese Situation verdeutlicht den planerischen Handlungsbedarf für diesen Teil von Mainz-Kastel.

Unter Berücksichtigung der sich im Stadtteil vollziehenden sozialen und demografischen Veränderungen und des wirtschaftlichen Wandels wurde in einem dialogorientierten Planungsprozess das hier nun vorliegende integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße in

Mainz-Kastel unter der Federführung des Stadtplanungsamtes erstellt.

Ziel dieser prozessorientierten Vorgehensweise war es, im Dialog mit der Politik, der Verwaltung, den Grundstückseigentümerinnen/-eigentümern sowie Investorinnen/Investoren und insbesondere mit den Bürgerinnen und Bürgern ein in die Zukunft gerichtetes, fortschreibbares Konzept gemeinsam zu erarbeiten. Hierbei war es allen Beteiligten wichtig, die relevanten Projekte und Maßnahmen als Einzelbausteine für eine strategische Gesamtkonzeption zu verstehen, welche jedoch auch jeweils für sich allein stehen und entwickelt werden können.

Mit dem hier nun vorliegenden Abschlussbericht zum Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße in Mainz-Kastel, wird auf eindrucksvolle Weise dokumentiert, wie die rege und kreative Auseinandersetzung aller Beteiligten mit den aktuellen Fragestellungen und Herausforderungen des Stadtteils sowie den Zukunftswünschen seiner Bewohnerinnen und Bewohner stattgefunden hat.

Auf Basis der herausgearbeiteten Potenziale und Herausforderungen formuliert das vorliegende Konzept eine fachlich übergreifende Strategie für ein dynamisches Quartier, dessen soziale, wirtschaftliche und räumliche Veränderung gemeinsam positiv gesteuert werden kann.



In Anknüpfung an die übergeordneten Fachplanungen sowie die laufenden Entwicklungsprozesse vor Ort benennt es Leitlinien und Entwicklungsziele. Die daraus abgeleiteten Potenzialflächen und Impulsprojekte sollen für den Kasteler Westen Leuchtturmcharakter haben. Damit soll es gelingen Stadtentwicklungsprozesse, Stadtkultur und urbane Lebensstile zu fördern.

Mein Dank gilt allen Akteuren und Autoren, die mit diesem integrierten Konzept eine wichtige Voraussetzung für die Weichenstellung eines Stadtumbaus sowie für die Umsetzung von konkreten Projekten und Maßnahmen im Kasteler Westen geschaffen haben.

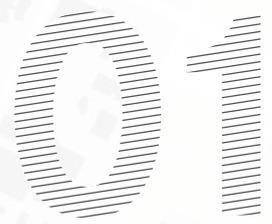
Ich freue mich auf die weiteren Gespräche mit Ihnen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hans-Martin Kessler', written in a cursive style.

Hans-Martin Kessler
Stadtrat für Stadtentwicklung und Bau



TEIL I: ANALYSE



Bereitschaftspolizei

Otto-Suhr-Ring

ehemalige Kaserne

Rhein

Wiesbadener Straße

Eleonorenstraße

Rathenausplatz

Lageplan



1. EINLEITUNG

1.1 ANLASS

Der Stadtraum entlang der Wiesbadener Straße in Mainz Kastel konnte sich bislang, trotz der unmittelbaren Lage am Rhein, nicht als wahrnehmbarer Stadtteilbereich mit eigenständigen, identitätsstiftenden Qualitäten entwickeln. Vor dem Hintergrund zunehmend brach fallender gewerblicher und militärischer Nutzungen befindet sich das städtebauliche Bild des Kasteler Westens seit geraumer Zeit im Umbruch. Einerseits liegen hier unvermittelte Nutzungscharaktere, Dichten und Gestaltungen sowie von Bahnlärm überzeichnete Bereiche nebeneinander. Andererseits weist das Gebiet ein enormes Lagepotenzial am Rheinufer mit bestehenden Wohn- und Naherholungsgebieten auf.

Für den Bereich um die Wiesbadener Straße in Mainz-Kastel zwischen Kaiser- und Theodor-Heuss-Brücke wurde im Auftrag des Stadtplanungsamtes der Landeshauptstadt Wiesbaden ein Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept (IEHK) durch das Büro REICHER HAASE ASSOZIIERTE erstellt. Das Konzept ist im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern, der Verwaltung und der Politik entwickelt worden und zeigt Perspektiven für die zukünftige Stadtteilentwicklung auf. Unter Berücksichtigung der sich vollziehenden sozialen und demografischen Veränderungen und des wirtschaftlichen Wandels werden deshalb mit einem IEHK Perspektiven für die zukünftige Stadtteilentwicklung „Wiesbadener Straße“ aufgezeigt. Das Konzept ist fortschreibbar angelegt und bildet den Rahmen für einen nachhaltigen Stadtumbau.

Dies geschieht vor allem durch eine zukunftsorientierte Weiterentwicklung der Siedlungsstrukturen, eine Adressbildung im öffentlichen Raum, die Stärkung der Grünen und Blauen Infrastruktur sowie die Förderung lokaler Initiativen und Partnerschaften.

Die entwickelten Leitlinien, Ziele, Maßnahmen und Impulsprojekte münden in eine vernetzende Gesamtstrategie, die sich in das gesamtstädtische, integrierte Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ einbettet und relevante Potenzialräume als „Flächen im Wandel“ vertiefend ausarbeitet.

Prozessorientiert angelegt, ist das Integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept in engem Austausch mit der Bürgerschaft und den Eigentümerinnen/Eigentümern sowie der Verwaltung und der Politik erarbeitet worden. In der Phase der Grundlagen-ermittlung wurden u. a. Akteursgespräche geführt sowie eine zweitägige Veranstaltung mit Ideenwerkstatt und Planungslaboren durchgeführt. Dies hatte den Zweck, die Akteure und Initiativen vor Ort in den Prozess einzubinden und ihre Sichtweisen, Meinungen und Wünsche als Expertenwissen in die Konzeption einfließen zu lassen.

Das IEHK Wiesbadener Straße soll durch die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden beschlossen werden und als öffentlich und politisch legitimer Planungskorridor für weitere Bauleitplanungen in diesem Gebiet dienen.

1.2 DAS INSTRUMENT IEHK

Das Integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept (IEHK) ist ein informelles, strategisches Entwicklungsinstrument der Stadtplanung. Es

formuliert auf Basis einer Bestandsanalyse Leitlinien und Ziele und entwickelt daraus notwendige Maßnahmen sowie Impulsprojekte. Informell bedeutet, dass die Ergebnisse nicht rechtlich bindend sind, sondern Leitlinien für die städtische Verwaltung darstellen. Durch den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung wird das IEHK als Grundlage der weiteren Entwicklung von Kastel-West anerkannt. Die Projekte und Entwicklungen in Kastel-West sollen anhand der Leitlinien vertieft und weiterentwickelt werden. Sofern einzelne Projekte durch die Städtebauförderung gefördert werden, bildet das IEHK hierzu die Grundlage.

1.3 AUFBAU DER BROSCHÜRE

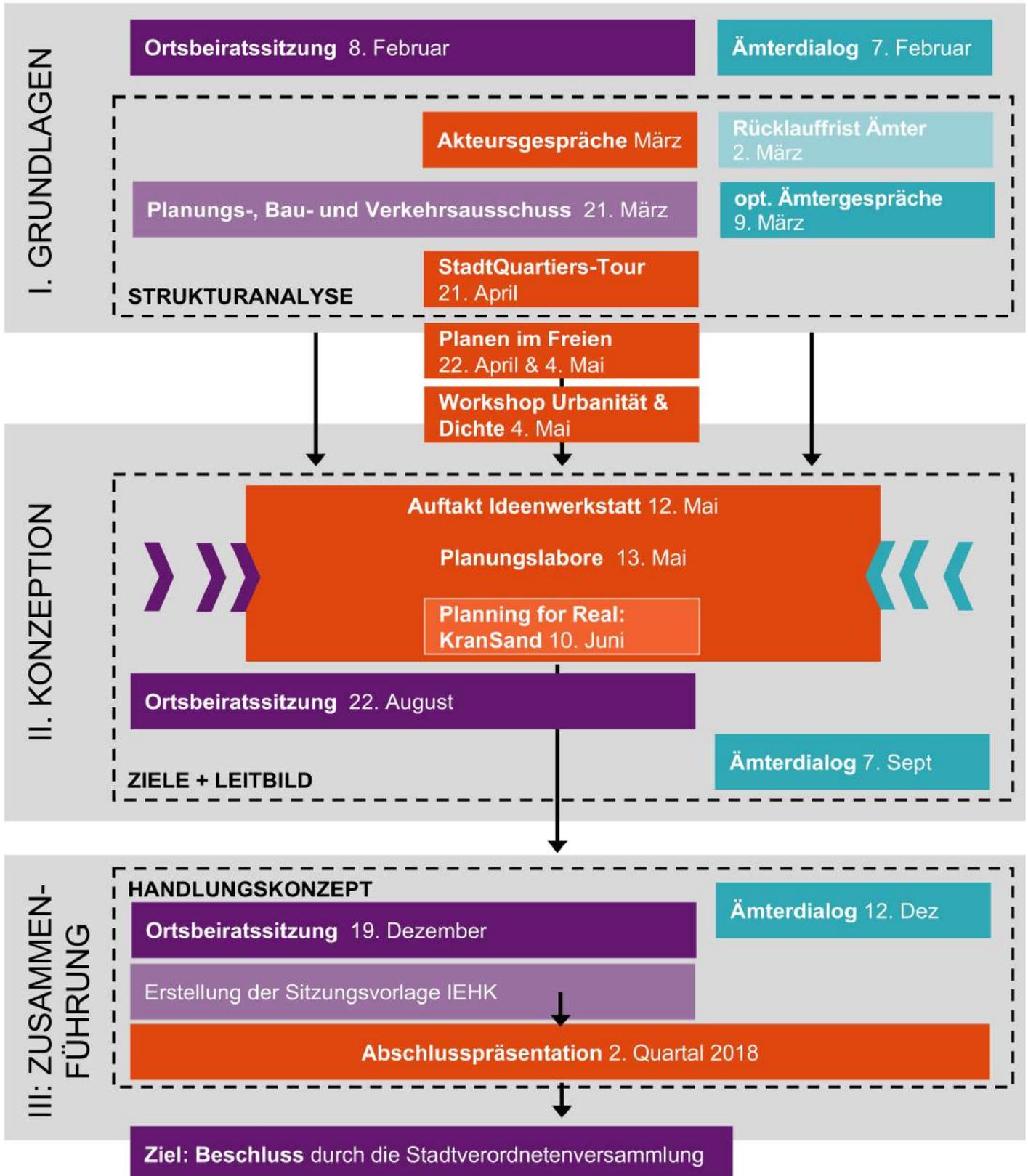
Die Broschüre ist in zwei Teile gegliedert. Teil I trifft Aussagen zur Zielsetzung und Prozessstruktur des IEHK. Des Weiteren umfasst Teil I eine Einführung in Ausgangslage und Rahmenbedingungen sowie eine umfängliche Analyse räumlicher, struktureller und sozialer Herausforderungen und Potenziale; zudem werden in diesem Teil Leitlinien und Ziele formuliert. In Teil II wird u. a. ein aus der Analyse und den Zielen abgeleitetes Leitbild dargestellt, das die Kernaussagen der weiteren Entwicklung plakativ veranschaulicht. Darauf aufbauend werden detaillierte Aussagen zu Potenzialflächen, Maßnahmen und Impulsprojekten formuliert und in einem städtebaulichen Perspektivplan zusammengeführt. Abschließend folgt eine Übersicht über weitere Schritte.

Blaue Kästen beinhalten jeweils eine Übersicht von Bürgermeinungen, pinkfarbene Kästen die essenziellen Punkte eines Kapitels als zusammenfassendes Fazit.

POLITIK

ÖFFENTLICHKEIT

ÄMTER





2. DIALOGORIENTIERTER PROZESS

Der dialogorientierte Prozess legte besonderen Wert auf den Austausch zwischen den Akteursgruppen Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung (Ämter).

Er ist gegliedert in die drei Phasen:

- Grundlagenermittlung
- Konzeption
- Zusammenführung.

Eine besondere Herausforderung bildeten die unterschiedlichen Entwicklungsstadien verschiedener Teilprojekte und damit einhergehende unterschiedliche Anforderungen an Kommunikation und Planung.

In jeder Phase wurden dementsprechend unterschiedliche Formen für die Beteiligung durch Politik, Öffentlichkeit und Ämter gewählt.

In der ersten Phase, der Grundlagenermittlung, wurden erste Ämter- und Akteursgespräche geführt. Eine Strukturanalyse wurde erarbeitet – u. a. zu den Themen „Bevölkerungsstruktur“ und „Wohnen“ sowie „Freiraum und Stadtklima“.

Die Strukturanalyse und erste Konzeptansätze stellten eine Diskussionsgrundlage für die darauf folgenden Beteiligungsformate dar. Die aus dem Dialog und der Analyse gewonnenen Erkenntnisse wurden genutzt, um anschließend übergeordnete und konkrete Ziele zu definieren.

Im dritten Schritt wurden alle Erkenntnisse in ein übergeordnetes Entwicklungs- und Handlungskonzept übertragen.

BÜRGERBETEILIGUNG

Das Beteiligungskonzept wurde nach den „Wiesbadener Leitlinien der Bürgerbeteiligung“ entwickelt und mit der Stabsstelle "Wiesbadener Identität. Engagement. Bürgerbeteiligung." abgestimmt. Die Bürgerbeteiligung im Sinne der „Wiesbadener Leitlinien für Bürgerbeteiligung“ umfasst jede Form von Initiative, aktiver Teilhabe und Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürgern bei kommunalen Vorhaben, Planungen und politischen Entscheidungsprozessen.

Ein bedeutender Bestandteil der Wiesbadener Leitlinien der Bürgerbeteiligung ist der Dialog zwischen Bürgerschaft, Politik und Verwaltung. Im Prozess wurden die Bürgerinnen und Bürger nicht nur informiert, sondern hatten darüber hinaus die Möglichkeit, in einen Austausch mit Planerinnen/Planern, Ämtern und Politik zu treten und sich aktiv in den Prozess einzubringen.

Die Beteiligungsformate wurden durch die Einbindung des Wiesbadener Büros co.city lab weiter ergänzt. Co.city lab diente als Partner vor Ort, aktivierte die Menschen in den Quartieren und generierte mithilfe sehr niederschwelliger Formate weitere ortsbezogene Informationen, die im weiteren Planungsprozess Berücksichtigung fanden.

Der Ortsbeirat, als politisch legitimes Gremium vor Ort, wurde von Beginn an eingebunden. Darüber hinaus wurde auch der Planungs-, Bau- und Verkehrsausschuss in den Prozess einbezogen.

Ziel der Beteiligung

Das Hauptziel des Beteiligungskonzeptes des IEHK war es, mit dem Wissen der Bürgerschaft sowie der Politik und Ämter die Planung zu qualifizieren. Dabei sollten die Interessen der Akteure vor Ort herausgefunden und Konflikte nach Möglichkeit gelöst werden. Ferner sollte die Transparenz von Projekten und politischen Entscheidungsprozessen erhöht und bürgerschaftliches Engagement aktiviert sowie die politische Partizipation gefördert werden.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung fanden von März bis Juni 2017 verschiedene Veranstaltungen und Formate statt, die die Möglichkeit boten, sich mit eigenen Ideen in den Planungsprozess einzubringen:

- Akteursgespräche
- StadtQuartiers-Tour
- Planen im Freien
- Workshop Urbanität & Dichte
- Ideenwerkstatt und Planungslabore
- Planning for Real KranSand

2.1 ÄMTER- UND AKTEURSGESPRÄCHE

Während des gesamten Prozesses wurden diverse Ämter der Landeshauptstadt kontinuierlich eingebunden, um die fachspezifischen Perspektiven und Bedarfslagen zu ermitteln und einzuarbeiten. So hat beispielsweise das Tiefbauamt aktuelle Bedarfe hinsichtlich der Verkehrsführung sowie eigene Planungen auf der Wiesbadener Straße eingebracht. Nach einem Ämterauftakt zur Information über den Gesamtprozess im Februar 2017 gab es verschiedene Rückkopplungsschleifen in den einzelnen Arbeitsphasen, um eine abgestimmte und zielführende Gesamtentwicklung zu gewährleisten.



StadtQuartiers-Tour



Planen im Freien



Urbanität durch Dichte

Im März 2017 fanden fünf Akteursgespräche mit als wichtig identifizierten Akteursgruppen sowie weitere Einzelgespräche statt. Die beteiligten Akteure waren u. a. Vertreterinnen und Vertreter von Vereinen, sozialen Organisationen, Schulen, Geschäften und Gewerbebetrieben. Des Weiteren wurden Investorinnen/Investoren und Eigentümerinnen/Eigentümer expliziter räumlicher Bereiche, wie beispielsweise dem Clemens-Areal, in Gespräche eingebunden.

Die Akteure wurden themenspezifisch zu den folgenden Themenfeldern eingeladen und befragt:

- Bildung und Jugend
- Stadtleben

- Kastel Housing
- Clemens-Areal
- Unternehmen und Handel

Die Ämter- und Akteursgespräche dienten der Konkretisierung laufender Projekte und haben dem Verfahren neue Impulse verliehen.

Fragestellungen für das Themenfeld „Bildung und Jugend“ waren beispielsweise: Wo liegen Versorgungsdefizite? Welche Bedarfe gibt es in Bezug auf Kindergärten und Kindertageseinrichtungen? Welche Bedarfe gibt es in Bezug auf Schulen und Ganztagsbetreuung? Gibt es genug Freizeitmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche in Wohnungsnahe?

2.2 STADTQUARTIERS-TOUR

Unter dem Motto „Erfahre dein Stadtquartier“ fand am 21. April 2017 die öffentliche StadtQuartiers-Tour mit dem Fahrrad statt. Ziel der Veranstaltung war der Austausch zwischen Bürgerinnen und Bürgern (als Expertinnen/Experten des Ortes), dem Planungsbüro REICHER HAASE ASSOZIIERTE und dem Stadtplanungsamt. „Den Stadtteil erfahren“ bedeutete in diesem Zusammenhang, sich den Ort bewusst zu machen und im gegenseitigen Austausch neue Blickwinkel auf das Quartier zu gewinnen. Darüber hinaus wurde der Bürgerschaft das Aufsuchen von Orten ermöglicht, die sonst nicht zugänglich sind, wie z. B. das Gelände der Bereitschaftspolizei.



Planungslabor Kastel Housing

Ca. 45 interessierte Bürgerinnen und Bürger gaben zahlreiche Hinweise und Anregungen zu den vier Haltepunkten:

- KranSand
- Rathenau-Platz
- Clemens-Areal
- Kastel Housing

Am Rathenau-Platz wurde insbesondere über die Wiesbadener Straße gesprochen. Wir haben uns unter anderem gefragt: Wie nehmen wir die Wiesbadener Straße wahr? Was gefällt uns gut, was nicht? Welche Entwicklung und Gestaltung wünschen wir uns für die Wiesbadener Straße? Was soll in Hinblick auf Querungsmöglichkeiten und Sicherheit im Straßenverkehr beachtet werden? Und was muss für den Fuß- und Radverkehr getan werden?

2.3 PLANEN IM FREIEN

Das Team von co.city lab war im April und Mai 2017 mit dem „Planungstep-pich“ im Kasteler Westen unterwegs, um Ideen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zu ihrem Stadtteil zu sammeln. Auf einer fast 7m langen, begehbaren Karte des Planungsbereichs rund um die Wiesbadener Straße wurde dazu eingeladen, Ideen und eigene Vorstellungen mitzuteilen. Mit Klebepunkten wurden die jeweiligen Orte auf der Karte markiert und ergänzende Informationen (positive und negative Eindrücke sowie Ideen) auf dazugehörigen Postkarten festgehalten. Die Erfahrungen und die Perspektive der Menschen vor Ort gaben authentische Einblicke in ihre

Bedürfnisse. Durch den großen Maßstab des Plans konnten auch Laien Entfernungen und Relationen einzelner Gebäude oder Strecken besser erkennen und verstehen. So entstand ein ganz neues Gefühl für die eigene Umgebung, der Blick wurde geschärft und der eigene Stadtteil bewusster wahrgenommen. Die Planerinnen und Planer gewannen aus diesem Blick durch die Alltagsbrille neue Erkenntnisse, die sie in die Planungen einfließen lassen konnten. Die Ansprache vor Ort – in der Eleonorenanlage oder beim Tag der offenen Tür in Kastel Housing – erfolgte spontaner und zufälliger als bei herkömmlichen Formaten, sodass ein anderer, sehr viel breiterer Adressatenkreis erreicht werden konnte.

2.4 WORKSHOP „URBANITÄT & DICHTE“

Beim Workshop „Urbanität & Dichte“ mit dem Team von co.city lab ging es am 4. Mai 2017 um verschiedene Fragen zum Thema Dichte. Was ist eigentlich Dichte? Und was bedeutet dieser Begriff, wenn wir von der Entwicklung neuer Quartiere sprechen? Gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern wurden Quartiersmodelle entwickelt. Im ständigen Dialog miteinander wurden Gebäude aufgebaut und in verschiedenen Konstellationen angeordnet. Es wurden Straßen verschoben, Plätze eingefügt und Grünflächen platziert. Dabei entstand ein reger Austausch verschiedener Ideen und Sichtweisen zum Leben im Kasteler Westen. Vom Einfamilienhaus bis hin zum Hochhaus, von besonders dichten Quartieren mit städtischer Struktur bis hin zur aufgelockerten Siedlung mit freistehenden Häusern und eigenen Gärten wurden intensiv die jeweiligen Vor- und Nachteile für die Entwicklung in Kastel diskutiert und mit dem Material an den Tischen in spielerischer Atmosphäre eigenhändig begriffen. Insgesamt entwickelten die Teilnehmenden ein Gespür für die verschiedenen Bedürfnisse der unterschiedlichen Menschen im Stadtteil und es gelang eine Annäherung an Visionen für die Zukunft des Kasteler Westens aus verschiedenen Perspektiven. Auch die Komplexität eines solchen Planungsprozesses – mit allen zu beachtenden fachlichen, in Abhängigkeit zueinander stehenden Aspekten – wurde in der Interaktion miteinander, in den einsetzenden Aushandlungsprozessen am Modell schnell deutlich.

2.5 IDEENWERKSTATT UND PLANUNGLABORE

Die Ideenwerkstatt und die Planungs-labore am 12. und 13. Mai 2017 waren sehr gut besucht. In regen Diskussionen konnten gute Ergebnisse erzielt werden, die zum Teil auch in konkrete Skizzen mündeten. In der freundlichen Atmosphäre der Schulräume der Gustav-Stresemann-Schule im Haus der Bildung und Begegnung wurde in Kastel Housing zwei Tage lang kreativ und sehr konstruktiv miteinander gearbeitet.

Ziel der Veranstaltungen war neben der Information der Bürgerinnen und Bürger vor allem, in einen gemeinsamen Austausch zu treten, um Ideen und Anregungen zu sammeln und gemeinsam erste Konzeptansätze zu entwickeln.

In der Ideenwerkstatt wurden folgende impulsgebende Themen für die städtebauliche Entwicklung zur Diskussion gestellt:

- Umgebung
- Lebensumfeld
- Wohnen und Arbeiten
- Verkehr
- Freiraum

In einer Dialog-Galerie hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit mit den Plannerinnen/Planern sowie Vertreterinnen/Vertretern der Ämter und Politik ins Gespräch zu kommen und über Potenziale und Herausforderungen des Stadtquartiers zu sprechen. Als Diskussionsgrundlage standen jeweils drei Plakate mit Informationen und Analysen zum jeweiligen Themenfeld, welche wie in einer Galerie ausgestellt wurden, zur Verfügung. Die Anregungen aus der Bürgerschaft wurden schriftlich und zeichnerisch festgehalten und sind in den weiteren Prozess eingeflossen.

Am darauf folgenden Tag fanden drei Planungs-labore im Anschluss an die vorhergehende Ideenwerkstatt statt.

In den Planungs-laboren

- Kastel Housing
- Clemens-Areal
- KranSand

wurde intensiv über die Entwicklung der einzelnen Teilbereiche gesprochen. Als Diskussions- und Bewertungsgrundlage von Qualitäten und Anforderungen an Planungsräume dienten verschiedene Entwicklungsszenarien, die besprochen und gemeinsam weiter ausgearbeitet wurden.

Konkrete Pläne sind dabei im Planungs-labor Kastel Housing entstanden. Hier wurde sich u. a. damit beschäftigt, wie man mit den angrenzenden Lärmquellen umgehen kann, welche Nutzungen sinnvoll sind und benötigt werden und wie man ein Quartierszentrum ausbilden kann.

Für das Clemens-Areal wurden verschiedene Nutzungsszenarien zur Flächenentwicklung auf Basis der verschiedenen Restriktionen durchgespielt. Hier wurde sich gefragt, wie Wohnen und Arbeiten kombiniert werden können, welche neuen Arbeitsformen am Standort denkbar wären und wie ein neues Nahversorgungszentrum aussehen müsste.

Im Planungs-labor KranSand wurden konkrete Ideen für den dritten Bauabschnitt der Fläche KranSand gesammelt, in welchem der östliche Teil des ehemaligen Kies-Menz-Geländes in einen Sportbereich umgewandelt werden soll. Es wurden diverse Sportmöglichkeiten diskutiert und weiter fokussiert. Hierbei wurde bereits eine erste Flächenverteilung vorgenommen, die in einem weiteren Arbeitsschritt zu einem Vorentwurf entwickelt wurde.



Die Flächen, zu denen die Planungs-labore stattfanden, wurden im Verlauf der weiteren Planung für das IEHK als Vertiefungsbereiche detaillierter bearbeitet. Die Ergebnisse sind unter „8. Potenzialflächen und Impulsprojekte“ ab Seite 80 dargestellt.

2.6 PLANNING FOR REAL KRAN-SAND

Der nach dem Planungslabor erarbeitete Vorentwurf für die Fläche Kran-Sand wurde am 10. Juni 2017 beim Planning for Real – während des „Meeting of Styles“ – auf dem Gelände im Originalmaßstab abgesteckt. Das Beteiligungsformat wurde an die Veranstaltung „Meeting of Styles“ angebunden, um bewusst eine jüngere Gruppe aus den umliegenden Stadtteilen anzusprechen.

Ziel war es, den Entwurf gemeinsam mit allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern zu „testen“, zu besprechen und zu überarbeiten, um eine an den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer angepasste Entwicklung zu gewährleisten.

FAZIT – WAS HAT DAS FORMAT FÜR DEN PROZESS GEBRACHT?

Das Beteiligungskonzept wurde auf den Prozess zur Erstellung des IEHK abgestimmt. In der Analysephase wurden die Anmerkungen und die Ideen aus Bürgerschaft, Ämtern und Politik aufgenommen. Sie sind sowohl in die Analyse als auch in den weiteren Prozess der Konzeptentwicklung eingeflossen.

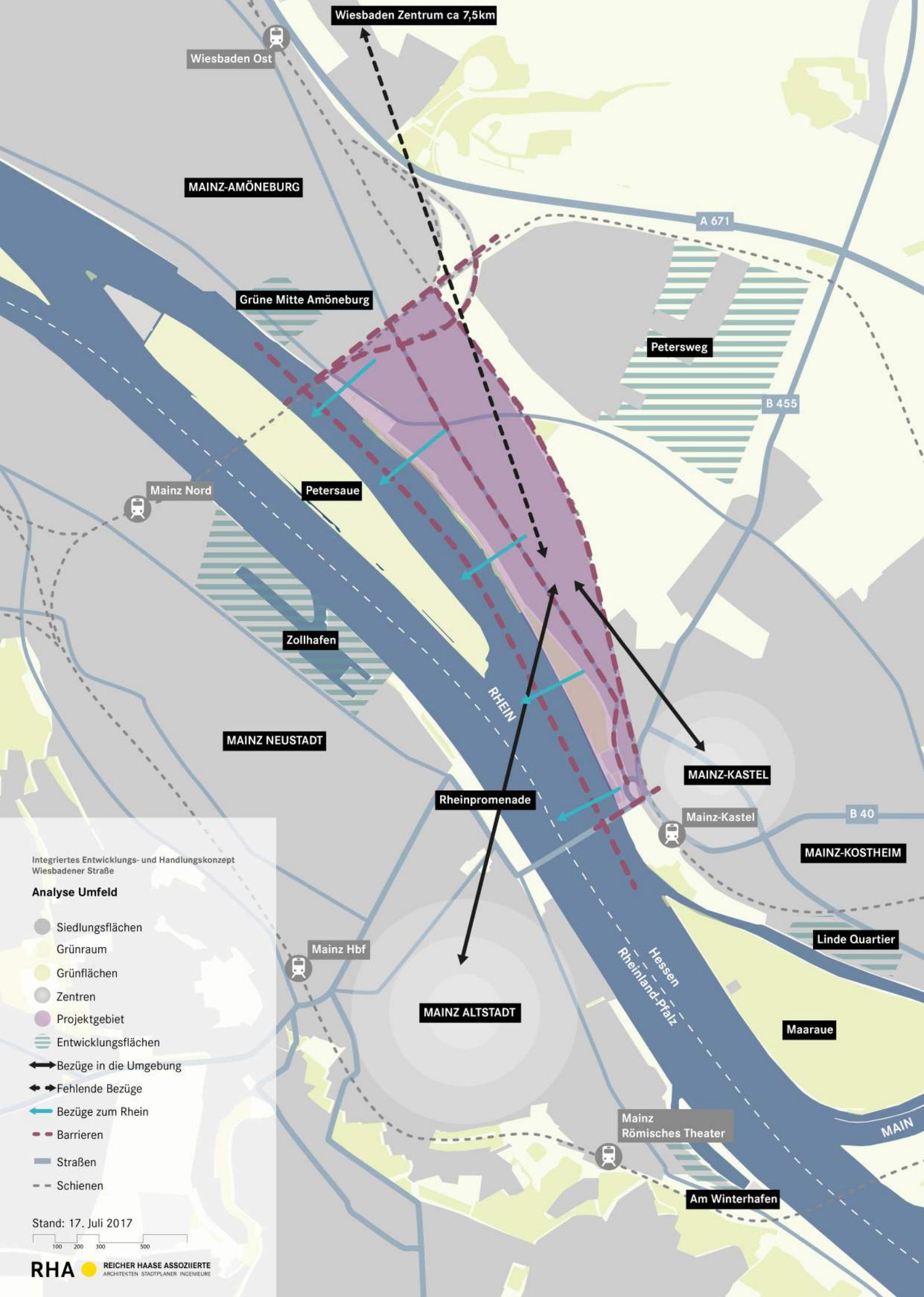
Die unterschiedlichen Formate haben zu einer vielseitigen Auseinandersetzung und Betrachtung mit den Gegebenheiten vor Ort beigetragen. Die Einbeziehung unterschiedlicher Perspektiven von Bürgerinnen und Bürgern sowie Politik und Ämtern ermöglichte eine ganzheitliche Betrachtung von Potenzialen, Herausforderungen und Entwicklungsmöglichkeiten des Gebietes.

DARSTELLUNG DER SICHT DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER

In jedem Unterkapitel wird explizit hervorgehoben, welche Aspekte und Belange für die Bürgerinnen und Bürger von besonderer Bedeutung sind. Die Sicht der Bürgerschaft ist im Folgenden in blauen Kästen hervorgehoben und gliedert sich in Potenziale und Herausforderungen sowie konkrete Ideen zur Entwicklung des Stadtquartiers.

Des Weiteren findet sich unter „5.2 Sicht der Bürgerschaft auf ihr Stadtquartier“ auf Seite 56 ein gesammelter Überblick der wichtigsten Themen aus Bürgerinnen- und Bürgersicht.

- + Potenziale
- Herausforderungen
- * Ideen



Wiesbaden Zentrum ca 7,5km

Wiesbaden Ost

MAINZ-AMÖNEBURG

A 671

Grüne Mitte Amöneburg

Petersweg

B 455

Mainz Nord

Petersau

Zollhafen

RHEIN

MAINZ NEUSTADT

Rheinpromenade

MAINZ-KASTEL

Mainz-Kastel

B 40

MAINZ-KOSTHEIM

Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept
Wiesbadener Straße

Analyse Umfeld

- Siedlungsflächen
- Grünraum
- Grünflächen
- Zentren
- Projektgebiet
- Entwicklungsflächen
- ➔ Bezüge in die Umgebung
- ➔➔ Fehlende Bezüge
- ➔ Bezüge zum Rhein
- - Barrieren
- Straßen
- - Schienen

Stand: 17. Juli 2017



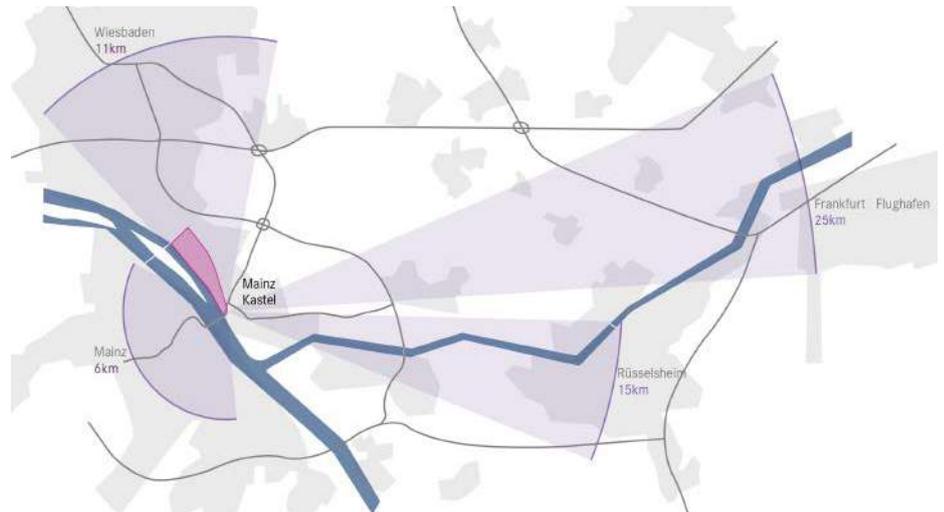
03

3. PLANUNGSRAUM KASTEL-WEST

3.1 STADTRÄUMLICHE EINBINDUNG

Das ca. 103 ha große Plangebiet befindet sich im Süden der hessischen Landeshauptstadt Wiesbaden, im Westen des Stadtteils Mainz-Kastel und damit in direkter Nachbarschaft zur Stadt Mainz. Mainz-Kastel, bis zur Grenzziehung zwischen Hessen und Rheinland-Pfalz im Jahr 1945 ein Stadtteil von Mainz, ist seitdem ein Teil von Wiesbaden.

Der Rhein liegt als naturräumlich trennendes Element zwischen den Städten Mainz und Wiesbaden und bildet hier die Grenze zwischen den Bundesländern Hessen (Wiesbaden) und Rheinland-Pfalz (Mainz).



Einordnung in die Umgebung

Grundsätzlich hat das Plangebiet eine gute Erreichbarkeit, u. a. durch den nahe gelegenen Bahnhof Mainz-Kastel und durch die Anbindung an die Autobahn A671. Von hier sind weitere wichtige, nahe gelegene Städte zu erreichen, wie Frankfurt am Main mit seinem Flughafen in 25 km und Rüsselsheim in 15 km Entfernung.

Der Stadtteil Mainz-Kastel stellt eine wichtige Schnittstelle zwischen Wiesbaden und Mainz dar. Aufgrund der räumlich näheren Lage zur Mainzer Innenstadt und dem geschichtlichen Hintergrund ist der Bezug zu Mainz sehr groß.

Der nahe gelegene Kasteler Ortskern ist durch mangelnde räumliche Anbindungen vom Plangebiet abgegrenzt. Viele Bewohnerinnen und Bewohner orientieren sich deshalb, u. a. zur Freizeitgestaltung und Versorgung, in Richtung Mainzer Innenstadt.

SICHT DER BÜRGERSCHAFT

- + Bezug und Nähe zu zwei Städten (Wiesbaden und Mainz)
- + Gute Erreichbarkeit
- + Attraktive Lage am Rhein
- Vergleichsweise große Entfernung zur Wiesbadener Innenstadt
- Mangelhafte Anbindung an den Kasteler Ortskern

FAZIT

Das Gebiet weist im gesamtstädtischen Kontext eine hohe Standortqualität und großräumige Vernetzung auf. Die Lage zwischen den Städten Mainz und Wiesbaden, am Rhein und Main sowie die Nähe zu Frankfurt am

Main stellen eine große Stärke und Qualität des Gebietes dar. Gleichzeitig ist das Areal jedoch aufgrund diverser Barrieren von seiner direkten Umgebung räumlich isoliert.

3.2 GEBIETSHISTORIE

Die Geschichte Kastels und des Kasteler Westens ist stark geprägt durch die Verteidigungsfunktion Kastels für Mainz. Mainz Kastel war Schauplatz für Machtkämpfe und Besatzung, Zerstörung und Neuordnung. Einige Orte machen noch heute die Geschichte Kastels sichtbar, an anderer Stelle erinnern lediglich die Straßenschilder an vergangene Zeiten.

Die Entwicklung des heutigen Stadtteils Mainz-Kastel ist bis in die Römerzeit zurückzuführen. Im Jahr 10 v. Chr. waren römische Soldaten im befestigten Lager in Mainz stationiert, um von dort zu Felde zu ziehen. Zum Schutz der von ihnen erbauten Schiffsbrücke wurde ein Erdkastell als Brückenkopfbefestigung auf der gegenüberliegenden Rheinseite (Mainz-Kastel) angelegt. Diese Brücke wurde im Laufe der Zeit immer wieder zerstört und neu aufgebaut, heute verbindet sie als Theodor-Heuss-Brücke Mainz-Kastel mit der Landeshauptstadt Mainz.

Der Bau einer Landwehr zum Schutz des rechtsrheinischen Gebietes (Kastel, Kostheim, Hochheim und Flörsheim) wurde ab 1484 vorangetrieben. In den darauf folgenden Jahrhunderten wurden die Schutzmaßnahmen immer weiter ausgebaut. Noch heute erinnert die um 1830 erbaute Reduit am Brückenkopf der Theodor-Heuss-Brücke an die Befestigungszeit Kastels. Neben der Hauptumwallung am Brückenkopf gab es weitere Festungs- und Verteidigungsbauwerke, u. a. weiter nördlich das Fort Montebello, das für den Schutz des nördlichen Flügels der Festung Mainz zuständig war.

Mit Fortschreiten der Industrialisierung wurde auch die Infrastruktur ausgebaut. 1825 verkehrten die ers-

ten Dampfer über den Rhein. Mit der Schiffswerft Christof Ruthof siedelte sich 1871 ein wichtiger Produzent von Güterschiffen und Passagierdampfern in Kastel West, im heutigen Hellingviertel, an. Bis 1976 wurden hier Schiffe verschiedener Art hergestellt. Die Werft war wichtiger Arbeitgeber für zeitweise über 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

1840 wurde die Taunusbahn in Betrieb genommen und Kastel erhielt eine Bahnstation, welche bis 1859 auch von der Bevölkerung der Stadt Mainz genutzt wurde. Damit wurde Kastel wichtige Verkehrsdrehscheibe im Knotenpunkt von Rheinquerung, Sicherheitshafen und Taunusbahn.

Die 1904 eingeweihte Kaiserbrücke ermöglichte eine weitere Verbindung der Eisenbahnnetze beiderseits des Rheins. Straßenbahnlinien über die Straßenbrücke verknüpfen seit 1904 das Mainzer und Wiesbadener Straßenbahnnetz miteinander.

Mit dem Aufbau des Bahnnetzes wurden nicht nur funktionale Verbindungen geschaffen, sondern entstand auch eine trennende Barriere, die noch heute die Entwicklungsmöglichkeiten insbesondere des Kasteler Westens begrenzt.

Das um 1900 errichtete Wasserwerk am Ochsenbrunnen sowie der Ausbau der Kanal-, Gas- und Elektrizitätsversorgung führten zur Ansiedlung von Gewerbe und Industrie.

Die militärische Bedeutung Kastels zeigt sich auch heute noch durch die verschiedenen Kasernengebäude, die den Stadtteil prägen; dies sind zum einen die Mudra-Kaserne sowie zum anderen das heutige Kastel Housing. Die Mudra-Kaserne wurde um 1908 in unmittelbarer Nähe der Kaiserbrücke erbaut, um die schlechte Unter-

kunftslage der in der Festung Mainz stationierten Truppen zu verbessern. Im Laufe der Jahre wurde sie u. a. für zivile Wohnzwecke genutzt, nach dem Zweiten Weltkrieg als Notunterkunft für Vertriebene, Geflüchtete und Ausgebombte. Heute residiert eine Abteilung des Hessischen Bereitschaftspolizeipräsidiums in den ehemaligen Kasernengebäuden.

Auf dem Gelände Kastel Housing befinden sich noch heute die Gebäude der für die Wehrmacht in den 1930er-Jahren gebauten Von-der-Goltz-Kaserne. Nach Kriegsende wurden hier von den Alliierten ehemalige Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene untergebracht; Menschen, die nicht in ihre Heimatländer zurückkehren konnten. Auch derzeit leben hier wieder Geflüchtete.

1944 wurde Kastel durch Bombenangriffe fast vollständig zerstört. Nach dem Kriegsende im Mai 1945 ging Mainz bis auf die rechtsrheinischen Stadtteile an die französische Besatzungszone, Kastel an die amerikanische Zone. In der Folge wurden Amöneburg, Kastel und Kostheim (die so genannten AKK-Bezirke) in den Stadtkreis Wiesbaden eingemeindet.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Alexander-Patch-Brücke als Behelfsbrücke zur Verbindung zwischen der Eleonorenstraße in Kastel und der Kaiserstraße in Mainz erbaut. Reste der Brücke befinden sich noch in der Eleonorenanlage auf dem heutigen Rathenau-Platz.

1947 wurde ein Bebauungsplan für den Kasteler Ortskern erstellt. In den darauf folgenden Jahren wurde mit dem Wiederaufbau begonnen, dabei wurden auch die Rheinbrücken Theodor-Heuss-Brücke und Kaiserbrücke wieder errichtet.

3.3 BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR

Planungsraum

Das Plangebiet ist deckungsgleich mit dem statistischen Planungsraum 522 „Kasteler Rheinufer“. Es liegt westlich des Ortsbezirks 52 „Kastel“ und hat eine Größe von ca. 103 Hektar.

Bevölkerung

Im Gebiet „Kasteler Rheinufer“ leben ca. 3.650 Menschen, das sind ca. 27 Prozent der Bevölkerung Kastels und ca. ein Prozent der Wiesbadener Einwohnerschaft.

Das Kasteler Rheinufer kann als recht gut situiertes Wohngebiet für Mittelschichten bezeichnet werden. Die Bevölkerungsstrukturen sind stabil, viele Bewohnerinnen und Bewohner alteingesessen.

Altersstruktur

Die Altersstruktur des Plangebietes zeigt eine tendenziell jüngere Bevölkerungsstruktur als der städtische Durchschnitt. So liegt z. B. der Anteil der 17- bis 34-Jährigen im Kasteler Rheinufer höher als in der Gesamtstadt, derjenige der 50-Jährigen und Älteren jedoch geringer.

Wanderungsgewinn / -verlust

Im Jahr 2016 hatte die Stadt Wiesbaden einen positiven Wanderungssaldo von gut 4.400 zuziehenden Personen. Untersuchungen der Stadtforschung Wiesbaden gehen von einem großen Wachstum von Kastel in den nächsten acht Jahren aus. Kastel führt in der

Prognose die Spitze der 26 Ortsbezirke an – mit einem prognostizierten Wachstum von 25 Prozent. Die Plätze drei bis sechs werden ebenfalls von AKK-Bezirken belegt. Die Wachstumsprognosen basieren auf den Entwicklungsmöglichkeiten diverser Flächen in Umnutzungserwartung. Aufgrund der Größe und Vielzahl der Potenzialflächen steht Kastel im Ranking auf Platz eins.

Migration

Ca. 42 Prozent der im Untersuchungsraum lebenden Personen haben einen Migrationshintergrund. 29 Prozent besitzen eine ausländische Staatsangehörigkeit; am häufigsten vertreten sind die türkische, polnische und bulgarische Nationalität.

Im Plangebiet befindet sich im Bereich von Kastel Housing eine Gemeinschaftsunterkunft für bis zu 800 Geflüchtete.

Bürgerschaftliches Engagement

Die Bürgerinitiativen „Leben am Fluss“ und „BIQKK“ (Bürger-initiierte Quartiersentwicklung Kastel Kostheim e.V.) stellen wichtige Akteure für die Quar-

tiersentwicklung dar und können die Umsetzung des IEHK Wiesbadener Straße unterstützen.

BIQKK setzt sich für eine partizipative und nachhaltige Quartiersentwicklung ein. Wichtiges Ziel der Initiative ist die Schaffung von individuell gestaltetem und bezahlbarem Lebens- und Wohnraum. Die Bürgerinitiative „Leben am Fluss“ befasst sich mit der nachhaltigen Aufwertung und Verschönerung des Stadtteils und der Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität vor Ort, insbesondere vor dem Hintergrund der anstehenden Entwicklung von Konversions- und Brachflächen im Kasteler Westen.

Das große Maß an bürgerschaftlichem Engagement spiegelt die hohe Identifikation der Bewohnerschaft mit ihrem Stadtteil wider und stellt eine wichtige Ressource dar.

Weitere Informationen

Weitere sozioökonomische und demografische Informationen sind in den folgenden Analysebereichen themenspezifisch enthalten. Dennoch wird bereits hier ein erstes übergeordnetes Fazit gezogen.

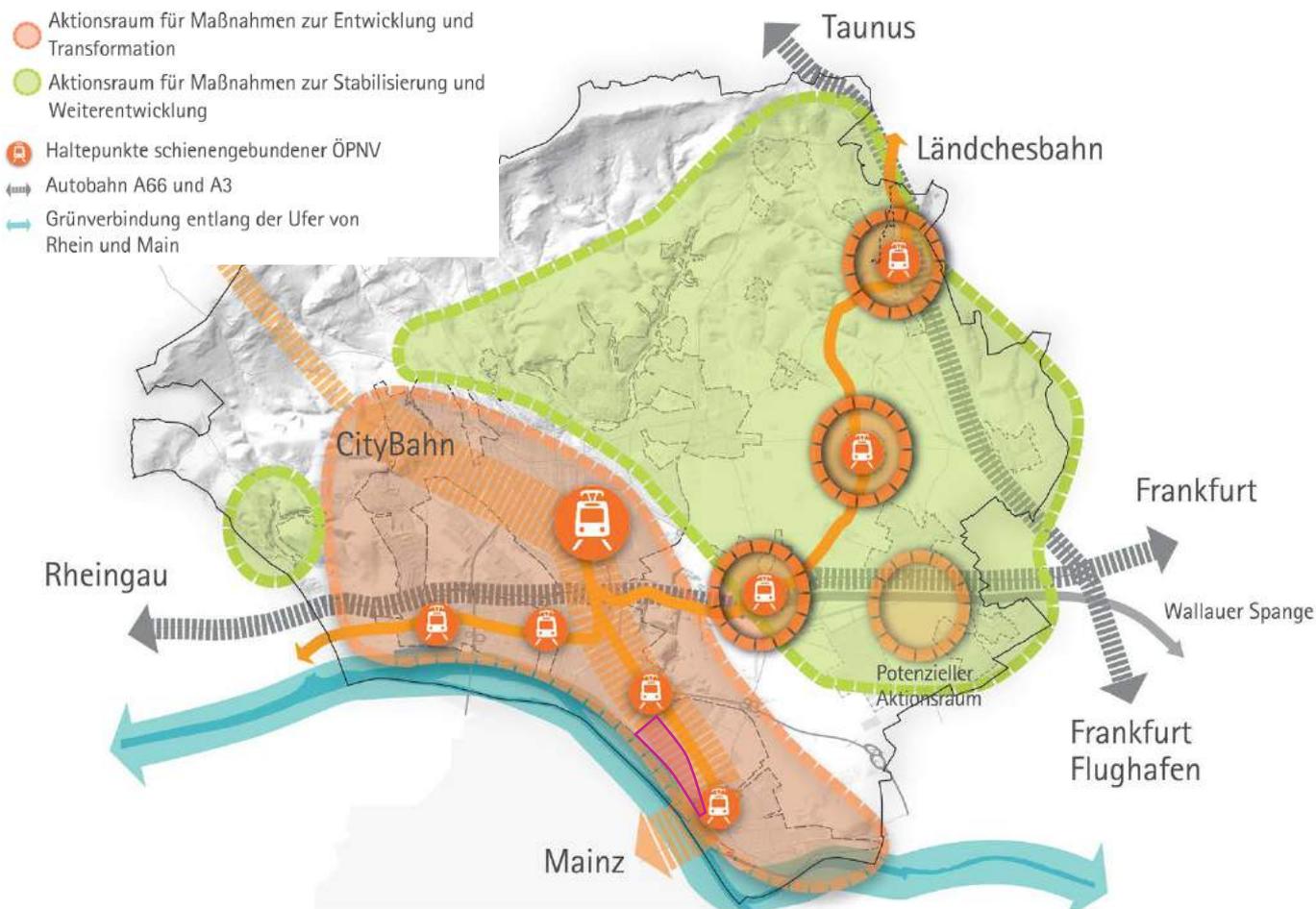
SICHT DER BÜRGERCHAFT

- Entstehung eines demografischen Ungleichgewichtes – teilweise fehlende Auslastung oder Überlastung der sozialen Infrastruktur

FAZIT

Das Gebiet bildet ein vergleichsweise junges, sozial gemischtes, stabiles Stadtquartier, in dem keine sich verfestigenden negativen Strukturen und keine hohen sozialen Bedarfslagen bestehen. Diese Stabilität, Vielfältigkeit und Ausgeglichenheit bietet, vor allem im gesamtstädtischen Vergleich, große Chancen für das soziale Zusammenleben und die Bildung eines eigenständigen Stadtquartiers. In Zukunft wird es eine Aufgabe sein, durch Maßnahmen im Bereich Wohnungsangebot und Infrastruktur die

Stabilität des Gebietes zu erhalten und zu fördern. Eine Chance des Plangebietes liegt deshalb darin, dass es durch die weitere Unterstützung von Integrationsmaßnahmen auch eine Vorbildfunktion für andere Quartiere einnehmen kann. Das prognostizierte Wachstum von ca. 25 Prozent ist als weitere große Chance für die Entwicklung des Stadtteils zu sehen, da die Wachstumsphase für den Ausbau von neuen Wohnformen und sozialer Infrastruktur genutzt werden kann.



Aktionsräume Wiesbaden 2030+

Verfasser: AS+P Albert Speer + Partner GmbH

3.4 GESAMTSTÄDTISCHE UND TEILRÄUMLICHE PLANUNGSKONZEPTE

WIESBADEN 2030+

Wie soll sich Wiesbaden bis 2030 und darüber hinaus weiterentwickeln? Zu dieser Frage erarbeitet die Landeshauptstadt Wiesbaden derzeit einen umfassenden Plan: Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+.

Unter Beteiligung von Bürgerschaft, Politik und Verwaltung werden damit die Weichen für neue Entwicklungsmöglichkeiten gestellt und wird ein Plan erarbeitet, der auf den Qualitäten der Stadt aufbaut. Das Integrierte

Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+ soll als Leitkonzept für die Entwicklung der Landeshauptstadt zugrunde gelegt werden.

Die räumlich wirksamen Zielaussagen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes sollen im weiteren Prozess die Basis sowohl für den neuen Flächennutzungsplan als auch für weitere teilräumliche und fachspezifische Konzepte bilden.

Das gesamtstädtische Entwicklungskonzept „Wiesbaden 2030+“ vertieft in so genannten „Impulsräumen“ die Betrachtung. Impulsräume sind Bereiche, die sich durch ein besonderes Potenzial für Wachstum, Entwicklung und/oder Umbau auszeichnen und

damit Impulse für die Stadtentwicklung setzen. Der Bereich „Wiesbadener Straße“ in Mainz-Kastel ist als Impulsraum im Stadtentwicklungskonzept aufgenommen worden. Die in „Wiesbaden 2030+“ formulierten Qualitätsziele werden durch das „Integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße“ fortgeführt und umgesetzt.

Diese sind im Einzelnen:

- Wir sind vielfältig.
- Wir sind ein attraktiver Arbeitsstandort.
- Wir wollen nachhaltig mobil sein.
- Wir sind eine gesunde und grüne Stadt.
- Wir sind Partner in der Region.



Ausschnitt Stadtumbau Kastel Kostheim_Leitlinien und Handlungsfelder

Verfasser: scheuven + wachten plus planungsgesellschaft mbh

STADTUMBAU KOSTHEIM/KASTEL

Im November 2005 wurde das Gebiet Kostheim/Kastel in das Förderprogramm „Stadtumbau in Hessen“ aufgenommen. Die Stadtumbaukonzeption beschäftigt sich mit den Problemen der Stadtteile Kostheim und Kastel und setzt sich mit den Zukunftswünschen seiner Bewohnerinnen und Bewohner auseinander. Ziel ist es, die Inhalte des Entwicklungs- und Handlungskonzeptes Stadtumbau Kostheim/Kastel in einzelnen Projekten und Maßnahmen bis zum Jahr 2019 umzusetzen.

Dazu wurden Leitlinien und Handlungsfelder erarbeitet und Schlüssel- und Impulsprojekte identifiziert.

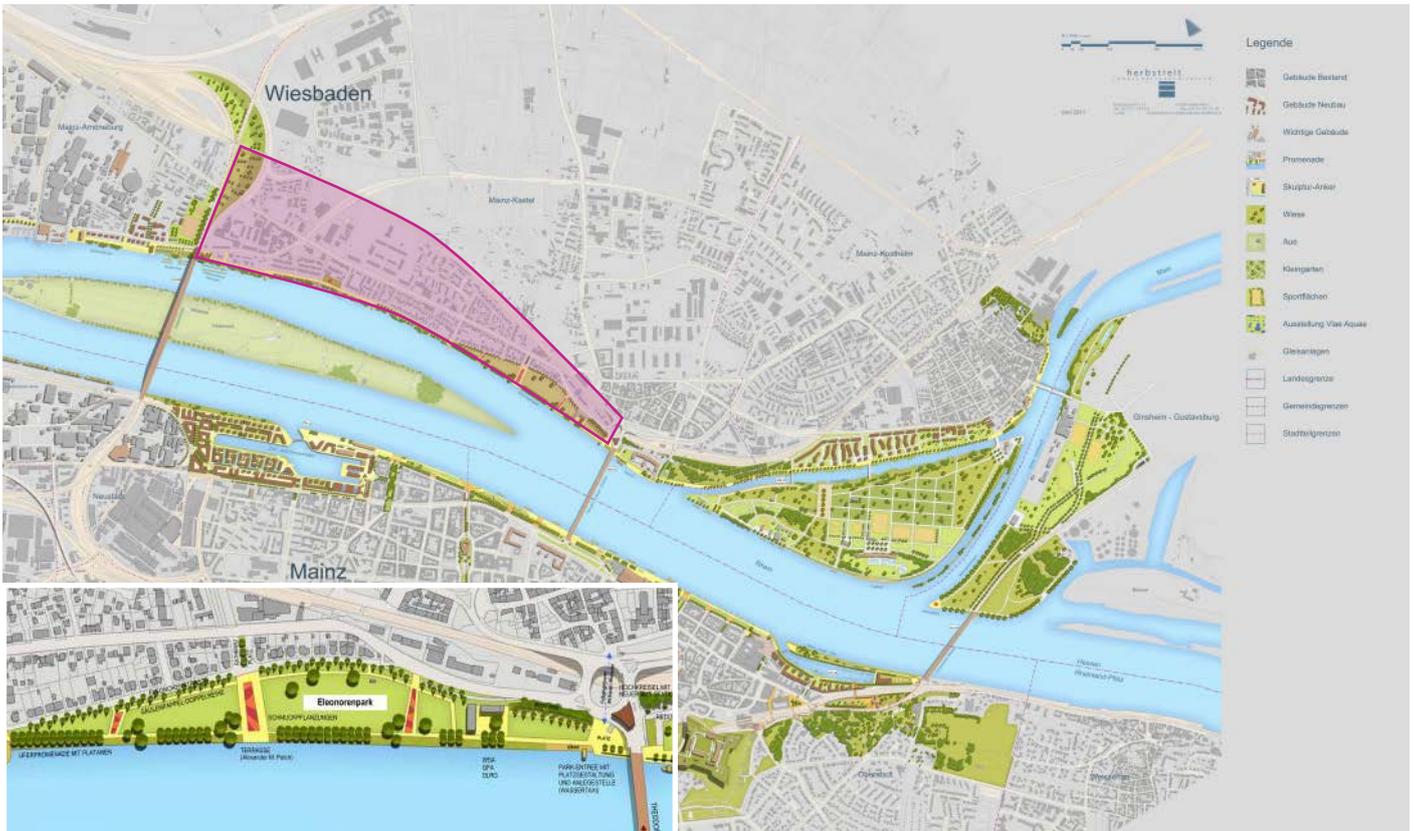
Für das IEHK Wiesbadener Straße sind besonders folgende Leitlinien und Schlüsselprojekte von Belang:

Die Leitlinien lauten:

- Profil ausbilden!
- Wohnqualität fördern!
- Freiräume vernetzen!
- Stadtökologie verbessern!
- Verkehre lenken!
- Arbeitsplätze sichern und entwickeln!
- Stadtteilzentren stärken!
- Zusammenleben fördern!
- Stadtgestaltung fördern!
- Neue Partnerschaften entwickeln!

Schlüsselprojekte sind u. a.:

- Entwicklung einer durchgängigen RheinMainPromenade
- Gestaltung des Brückenkopfes in Kastel zum Eingangstor nach Wiesbaden
- Ausbau der Vernetzung von Freiräumen in den Stadtteilen
- Ein neues Bürgerhaus für Kastel
- Lärmschutz entlang der Bahnstrecke
- Entwicklung der Nahversorgungsstrukturen



Ausschnitt Rheinuferentwicklungskonzept

Verfasser: Herbstreit Landschaftsarchitekten GmbH & Co. KG

RHEINUFERENTWICKLUNGSKONZEPT

Das 2011 erstellte Rheinuferentwicklungskonzept soll den Landeshauptstädten Mainz und Wiesbaden als Grundlage einer langfristigen stadt- und landschaftsräumlichen Entwicklung am Rhein dienen.

Es gibt einen Überblick über eine Vielzahl bestehender Stadt- und Freiraumprojekte und macht ergänzende strukturelle Entwicklungsvorschläge für die bislang noch als „entwicklungsbedürftig“ eingeschätzten Teilräume und Uferabschnitte, die es unter einem übergreifenden Leitbild zusammenfasst.

In Bezug auf das Rheinufer in Mainz-Kastel wurden bereits erste Projekte angeschoben bzw. umgesetzt; dazu zählen u. a. die Neugestaltung des

Rheinuferes Mainz-Kastel mit der Aufwertung des Reduit-Umfeldes, das Konzept „Autofreies Rheinufer“ und die Neugestaltung der Haltestelle „Brückenkopf“ auf dem Hochkreisel.

Für den Planungsraum Kastel-West wird insbesondere die Aufwertung und Attraktivierung der Eleonorenanlage angestrebt, wobei es vor allem um den südlichen Parkeingang mit Unterführung nach Alt-Kastel und den Zugang zur Theodor-Heuss-Brücke geht.

Ideen zur Umgestaltung der Eleonorenanlage sind u. a.:

- Wiederherausarbeitung des repräsentativen Grundcharakters,
- Nutzung zur „stillen“ Erholung,
- Konfliktvermeidung gegenüber aktiven Sportangeboten im Nahfeld,
- Reintegration des südlichen Uferabschnittes (inkl. Kies-Menz),

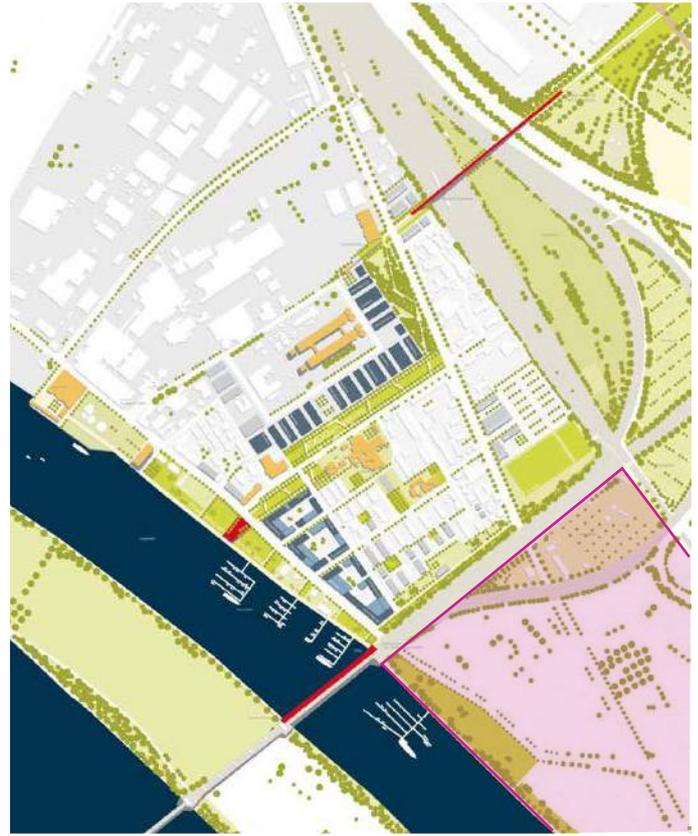
IDEENWETTBEWERB DER DYCKERHOFF-STIFTUNG FÜR AMÖNEBURG

Der 2007 durchgeführte Ideenwettbewerb „Perspektiven für Amöneburg“ hatte die Zielsetzung, das Potenzial des industriell geprägten Arbeiterstadtteils als Standort für Wohnen und Arbeiten zu erarbeiten und darzustellen. Insbesondere der Zugang zum Rhein wurde als Qualität angesehen und damit die Zielsetzung „Amöneburg an den Rhein“ definiert.

Auf Basis dieses Ideenwettbewerbs wurde 2009 ein städtebaulicher Rahmenplan „Südlich der Alexander-von-Engelberg-Straße“ erarbeitet, welcher die wohnbauliche Entwicklung des nördlich des Planungsraumes Kastel-West liegenden Geländes vorsieht.



Ideenwettbewerb Perspektiven für Amöneburg -
Verfasser: Henk Döll atelier voor bouwkunst u. A.



Ideenwettbewerb Perspektiven für Amöneburg -
Verfasser: scheuven + wachten plus planungsgesellschaft mbh u. A.

EINORDNUNG IEHK WIESBADENER STRASSE

Das IEHK Wiesbadener Straße schließt an das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+“ als teilräumliches Entwicklungskonzept an. Es gibt detaillierte Aussagen zur geplanten Entwicklung des westlichen

Bereiches von Mainz-Kastel (im Folgenden Kastel-West genannt). Des Weiteren soll das IEHK Wiesbadener Straße einen konzeptionellen Lückenschluss zwischen den Projekten „Stadtumbau Kostheim/Kastel“, „Rheinuferentwicklungskonzept“ und „Amöneburg an den Rhein“ bilden.

FAZIT

Für den Planungsraum bestehen insbesondere mit dem Stadtumbaukonzept Kostheim/Kastel und den ersten Ergebnissen des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts Wiesbaden 2030+ bereits maßgebliche Planungsvorgaben, die eine wichtige

Grundlage für die Ausarbeitung des IEHK Wiesbadener Straße bilden. Die hier zusammengefassten Ziele und Projekte sind besonders planungsrelevant für das Projekt. In ihnen werden sowohl übergeordnete, großräumige als auch kleinräumige Ziele

definiert und Maßnahmen benannt. Für Kastel-West fehlt bisher eine planerische Konzeption. Das IEHK wird die übergeordneten Vorgaben aufnehmen und die Leitlinien der Entwicklung für den Stadtteil definieren.



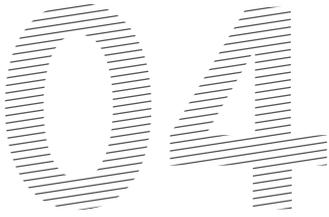
Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept
Wiesbadener Straße

Analyse Geschossigkeiten

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI-VIII

Stand: 4. Mai 2017





4. PROFIL DES STADT- QUARTIERS

Das folgende Kapitel stellt die Zusammenstellung der für das Stadtquartier wichtigsten Aspekte in sechs Themenfeldern dar: Stadtstruktur und Stadtbild, Infrastruktur und Nahversorgung, Wohnen, Wirtschaft und Gewerbe, Mobilität und Verkehr sowie Freiraum und Ökologie.

4.1 STADTSTRUKTUR UND STADTBILD

Die Stadtstruktur und das Stadtbild prägen die Wahrnehmung und das Image des Stadtteils. Sie haben daher Einfluss auf die Aufenthalts- und Wohnqualität sowie auf die Attraktivität des Gebietes für Gewerbe. Neben der städtebaulichen Gesamtstruktur werden Grenzen und Barrieren, Bautypologien, -strukturen und -höhen, Raumkanten, Denkmalschutz sowie die Identität des Stadtteils betrachtet.

Städtebauliche Gesamtstruktur

Der Stadtteil Kastel-West wird maßgeblich durch das Rheinufer im Westen sowie die Wiesbadener Straße und die Bahnlinie im Osten geprägt. Das Gebiet erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung über ca. 2,5 km, wobei es sich von ca. 600 m Breite im Norden auf ca. 150 m Breite im Süden verengt. Innerhalb des Gebietes treffen kleinteilige Wohnstrukturen an vielen Stellen auf gewerbliche Strukturen und

Sonderstrukturen (u. a. Bereitschaftspolizei und Feuerwehr). Insbesondere der südliche Bereich und das Rheinufer sind durch Wohnbereiche geprägt. Im nördlichen Bereich finden sich vermehrt gewerbliche Nutzungen und größere Strukturen.

Von den Bürgerinnen und Bürgern wurden die unattraktiven Gebietseingänge, die fehlende Anbindung an den Kasteler Ortskern sowie die fehlende Beleuchtung der Unterführung des Hochkreisels als Mängel genannt.

Grenzen und Barrieren

Der Betrachtungsraum wird durch diverse Barrieren von seiner Umgebung abgegrenzt: nach Nordwesten durch die Kaiserbrücke, nach Osten durch die Bahntrasse sowie nach Süden durch den Hochkreisel und die Theodor-Heuss-Brücke. Diese Barrieren sind unterschiedlich durchlässig. Der südwestlich des Plangebietes verlaufende Rhein ist sowohl trennendes Element als auch Bindeglied. Die begleitenden Freiräume am Fluss sind Verschmelzungspunkte beider Städte am Rheinufer, sie stellen Portalräume dar und bieten Blickbeziehungen.

Die Wiesbadener Straße ist durch ihre Erschließungsfunktion zum einen verbindendes Element in Nord-Süd-Richtung, zum anderen Grenze zwischen den östlichen und westlichen Teilbereichen. Die Barrierewirkung ist auf die hohe Verkehrsbelastung und die fehlenden Querungsmöglichkeiten zurückzuführen.

Im Plangebiet gibt es eine Handvoll Verknüpfungspunkte für die fußläufige Verbindung in die östliche Umgebung. Es handelt sich vornehmlich um Unterführungen, die für Fußgängerinnen und Fußgänger häufig unattraktiv sind, u. a. aufgrund von mangelnder Beleuchtung.

Orientierungs- und Treffpunkte

Im Gebiet befinden sich verschiedene markante bauliche und freiräumliche Strukturen, die maßgeblich die Orientierung bestimmen. Dies sind, von außerhalb des Gebiets betrachtet, zum einen die Reduit, zum anderen die Theodor-Heuss-Brücke mit dem Hochkreisel sowie die Kaiserbrücke. Innerhalb des Gebietes geben die Wiesbadener Straße, die Eleonorenanlage, die Gebäudekomplexe Kastel Housing und Bereitschaftspolizei sowie die Hochpunkte Fox und Beck Orientierung.

Die Eleonorenanlage ist wichtiger Treff- und Aufenthaltsort für die Bewohnerinnen und Bewohner. Darüber hinaus fehlt es jedoch an Quartiersplätzen als zentrale Kommunikationsorte.

Bautypologien, -strukturen und -höhen

Das Plangebiet weist eine differenzierte Baustruktur auf. Neben überwiegend kleinteiligen Wohnbereichen finden sich einige gewerbliche Funktionen sowie Sonderstrukturen.

Der Stadtraum stellt sich fragmentiert dar, in ihm liegen in sich homogene Wohnquartiere, welche jedoch nicht angemessen durch den öffentlichen Raum miteinander vernetzt werden.

Die Wohngebäudehöhen reichen von zwei bis zu neun Geschossen. Die Durchschnittsgebäudehöhe liegt bei ca. drei Geschossen. Gebäudetypen mit Wohnfunktion sind die Stadtvilla bzw. das freistehende Einfamilienhaus, das Reihen- und Doppelhaus sowie das Mehrfamilienhaus im Geschosswohnungsbau.

Innerhalb der Gebiete mit Wohnbau gibt es einzelne „Ausreißer“, die sich durch Typologie, Höhe und Erscheinungsbild von der Umgebung abheben, grundsätzlich sind die Typo-



logien jedoch in verschiedenen Bereichen gebündelt. Zu den „Ausreißern“ zählen u. a. die zwei Hochpunkte Fox an der Kreuzung Wiesbadener Straße / Biebricher Straße und der Wohnhof Beck an der Kreuzung Wiesbadener Straße / Eleonorenstraße. Die Gebäude Fox und Beck stechen besonders durch ihre Größe aus der Umgebung hervor, dienen jedoch durch ihre Höhe auch der Orientierung.

Bei den Gewerbebetrieben und Dienstleistungseinrichtungen handelt es sich meistens um ein- bis zweigeschossige Solitärbauten mit Flachdach, so z. B. der Supermarkt, das Logistikunternehmen und verschiedene Autohäuser. Im Bereich Anton-Zeeh-Straße und Sankt-Florian-Straße befinden sich kleinteiligere Gewerbebereiche mit Grundstücksgrößen von ca. 1.500 bis 3.000 qm.

Raumkanten

Die Wiesbadener Straße ist nicht einheitlich durch klare Raumkanten gefasst. Insbesondere östlich von ihr verspringen die Gebäude und schaffen somit ein uneinheitliches, unruhiges Straßenbild. Dazu tragen vor allem die diversen Autohäuser bei, die sowohl aufgrund ihrer geringen baulichen Höhe und Breite als auch durch das Zurückspringen von der Straßenflucht keine Raumkanten bilden. Die westliche Seite der Wiesbadener Straße bildet eine aufgelockerte, aber dennoch weitgehend durchgängige Raumkante aus.

Denkmalschutz

Im Plangebiet befinden sich einige unter Denkmalschutz stehende Gebäude und Freiflächen. Dazu gehören unter anderem die Reduit, der Kran auf dem früheren Gelände der Firma Kies Menz am Rhein, die Eleonorenanlage, der Rathenau-Platz sowie eini-

ge Gebäude der Bereitschaftspolizei. An das Plangebiet angrenzend befinden sich die Theodor-Heus-Brücke, als denkmalgeschütztes Bauwerk Teil der „Route der Industriekultur Mainz-Wiesbaden“, sowie das denkmalgeschützte Gebäudeensemble Reduit.

Identität / Profil / Image

Die Identität des Planungsraumes ist stark mit seinem geschichtlichen Kontext verknüpft. Mainz-Kastel als ehemals eigenständige Stadt sowie als einstiger Stadtteil von Mainz und jetziger Stadtteil von Wiesbaden ist noch immer stark mit Mainz verbunden.

Aus der Sicht Außenstehender weist der Planungsbereich Kastel-West kaum ein eigenständiges Profil auf und wird nur ausschnitthaft wahrgenommen. Dominante Prägungen sind der Eindruck von der Wiesbadener Straße als Durchgangsstraße sowie, unabhängig davon, die attraktive Rheinlage der Eleonorenanlage. Aus der Sicht der Bewohnerschaft wird der Planungsraum jedoch als attraktiver und gemischter Wohnstandort mit nur vereinzelt Defiziten empfunden. Es besteht das Potenzial, die städtebau-

lich, kulturell, sozial und wirtschaftlich verankerte Ortsidentität weiter auszubauen und auch in der Außenwahrnehmung zu stärken.

Laut Aussagen der Bürgerinnen und Bürger erfährt Kastel-West derzeit eine „Renaissance“; viele Leute entdecken es wieder für sich.

SICHT DER BÜRGERSCHAFT

Städtebauliche Gesamtstruktur

- Unattraktive Gebieteingänge
- Fehlende Anbindung an den Kasteler Ortskern
- Fehlendes Zentrum in Kastel-West
- „Angsträume“ bei nächtlicher Nutzung, u. a. in der Unterführung am Hochkreisel
- Optisch unattraktive Gestaltung der Wiesbadener Straße

Grenzen und Barrieren

- Diverse Barrieren, die das Gebiet zerschneiden oder von anderen Gebieten trennen

Identität / Profil / Image

- + Doppelidentität durch die Lage zwischen Wiesbaden und Mainz
- + Spannender, bunter Stadtteil
- + Leute entdecken Kastel-West für sich neu
- + Identitätstiftende Gebäude sind zu erhalten
- Kastel ist vielen unbekannt.
- Kastel-West erscheint vielen Leuten unattraktiv (Innenwahrnehmung ≠ Außenwahrnehmung)
- Prostitution kann Image und Wohnstandort beeinträchtigen

FAZIT

Kastel-West stellt sich insgesamt als lebenswertes und attraktives Stadtquartier dar. Auffällig sind jedoch das Nebeneinander sehr hochwertiger und attraktiver städtebaulicher Strukturen (insbesondere an der Eleonorenanlage) einerseits und der Auflösung des städtebaulichen Bildes entlang der Wiesbadener Straße andererseits (durch Maßstabssprünge und wenig attraktive und ungeordnete gewerbliche Baustrukturen). Durch die strukturellen und gestalterischen Schwächen entlang der Wies-

badener Straße und im nördlichen Umfeld der Brachfläche des Clemens-Areals wird das Stadtquartier als Ganzes schlechter wahrgenommen, als es eigentlich ist. Die gute Lage und die kleinteilige, kompakte Struktur des Gebietes ermöglichen zukünftig die Gestaltung attraktiver gewerblicher und wohnbaulicher Strukturen als Ergänzung zum Bestand.

Durch die Vielzahl an Grenzen und Barrieren ist die Anbindung an die Umgebung ausbaufähig, insbeson-

dere der Anschluss an den Kasteler Ortskern bedarf einer Optimierung. Durch die klare Abgrenzung des Raumes sind die Quartierseingänge eindeutig definiert. Hier besteht die Chance, das Profil des Gebietes zu schärfen und den Straßenraum der Wiesbadener Straße in unterschiedlichen Sequenzen aufzuwerten. Grundsätzlich verfügt das Gebiet über eine differenzierte, attraktive Baustruktur und bereichsweise Bündelung von Typologien und Nutzungen, welche weiter ausgebaut werden sollten.



Johann-Hinrich-Wichern Schule

Kirche

FKK-Caribic

Autohaus

Kirche

Sportplatz Amöneburg

ehem. Wasser-schutzpolizei

Hotel

Sportstudio

Bereitschaftspolizei

Logistikunternehmen

EG Kiddy e.V. (Elterngemeinschaft)

Tankstelle

Feuerwehr

Supermarkt

Bäcker

Logistikunternehmen

US-Army

AWO Kinderkrippe Autowerkstatt

Haus der Bildung und Begegnung Schule und Kita

AWO Kita

Tankstelle

Kleingewerbe

Autohäuser

Kiosk

Volksbank

Autowerkstätten

Hotel

Autohaus

Außenstelle Petersweg KT Kastel

Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße

Analyse Nutzungen

- Gesundheit
- Gastronomie
- Nahversorgung
- Sport / Freizeit
- Bildung
- Kultur
- Wohnen
- Dienstleister
- Gewerbe
- Sondernutzung
- Leerstand

Gustav Stresemann Grundschule (GSS)

Deutsch-Albanisches Kulturzentrum

Eleonorenanlage

Türkischer Supermarkt

DLRG & Yachtschule

Bahnhof

Reduit

Kinder und Jugendzentrum
 Karnevalsverein
 Museum Castellum
 Gesellschaft für Heimatgeschichte Kastel e.V.
 Veranstaltungsstätte & Restaurantschiff - Pieter van Aemstel
 Kasteler Strandbar
 Restaurant
 Kasteler Musikanten
 "Rote Husaren" Mainz-Kostheim 1952 e.V.

Stand: 12. Juni 2017



4.2 INFRASTRUKTUR UND NAHVERSORGUNG

Unter dem Themenfeld Infrastruktur werden Aussagen zu den Unterthemen Soziale Infrastruktur, Nahversorgung und Freizeit getroffen.

SOZIALE INFRASTRUKTUR

Südöstlich an das Plangebiet angrenzend befindet sich die Hauptstelle der Gustav-Stresemann-Grundschule, im Norden liegt die Johann-Hinrich-Wichern-Schule für Praktisch Bildbare.

Grundschule

Der Untersuchungsbereich gehört zum Grundschulbezirk der Gustav-Stresemann-Schule in Mainz-Kastel, deren Hauptstelle südöstlich außerhalb des Planbereichs liegt. Sie ist die einzige Grundschule in Mainz-Kastel und versorgt auch die Grundschüler aus Amöneburg.

Durch die Ausweisung von Flüchtlingsunterkünften im Bereich von Kastel Housing und die insgesamt hohe Zahl von Grundschülerinnen und Grundschülern, wurde zum Schuljahresbeginn 2016/17 (im Haus der Bildung und Begegnung) in Kastel Housing eine Außenstelle der Gustav-Stresemann-Schule eingerichtet. In dieser Außenstelle können derzeit vier Klassen (inkl. Nebenräumen) unterrichtet werden. Ein Ausbau um weitere vier Klassen ist geplant.

Die Schaffung zusätzlicher Wohneinheiten im Untersuchungsbereich würde, je nach Anzahl der Wohneinheiten, den Ausbau der Außenstelle der Gustav-Stresemann-Schule zu einer eigenständigen drei- oder vierzügigen

Grundschule notwendig machen. In diesem Falle müsste der Grundschulbezirk aufgeteilt werden, wobei im Wesentlichen der Westteil von Mainz-Kastel und Amöneburg den Schulbezirk der neuen Grundschule bilden würden.

Kindertagesstätten (Kitas)

Im Haus der Bildung und Begegnung befindet sich neben der Grundschulzweigstelle eine Kita, welche bei fortschreitendem Ausbau der Grundschule ihren Standort wechseln müsste.

Derzeit befinden sich in der Kita vier Gruppen mit je 18 Kindern, die sowohl aus dem Stadtteil als auch aus der Gemeinschaftsunterkunft für Geflüchtete stammen. Darüber hinaus gibt es drei weitere Kitas bzw. Kinderkrippen im Plangebiet und der näheren Umgebung. Insgesamt werden ca. 286 Kita- bzw. Krippenplätze bereitgestellt.

Gegenwärtig gibt es eine Unterversorgung an Betreuungsplätzen. Für die Kita auf dem Gelände der Bereitschaftspolizei, ggf. für die Kita im Haus der Bildung und Begegnung sowie für die Krippe der AWO in der Wiesbadener Straße sind neue Standorte im Gebiet zu finden. Infolge des Baus neuer Wohnungen werden weitere Betreuungsplätze benötigt und je nach Anzahl der Wohneinheiten, eine - sofern möglich - bauliche Erweiterung bestehender Einrichtungen oder weitere Kindertagesstätten erforderlich.

Weiterführende Schule

Im Untersuchungsbereich gibt es keine weiterführende Schule; im gesamten AKK-Bereich einzig die Wilhelm-Leuschner-Schule in Mainz-Kostheim.

Die steigenden Einwohner- und Schülerzahlen führen zu einem Engpass bei den weiterführenden Schulen, insbesondere bei den Gymnasien, die ihre Kapazitätsgrenzen erreicht haben. Um eine bessere Verteilung an weiterführenden Schulen in Wiesbaden zu erreichen, müsste eine neue Schule an der „Rheinschiene“ platziert werden.

Sonstige Bildungseinrichtungen

Ein wichtiger Ankerpunkt der sozialen Infrastruktur ist – neben dem Haus der Bildung und Begegnung in Kastel Housing – die Reduit, welche südlich des Plangebietes gelegen ist. Die Reduit beherbergt verschiedene Vereine sowie ein Kinder- und Jugendzentrum, welches vielfältige offene Angebote für Kinder und Jugendliche, wie z. B. Gruppenangebote, Kurse, Ferienprogramme und -freizeiten anbietet.

Im Plangebiet gibt es bereits gute soziale Infrastruktureinrichtungen. Dennoch würden weitere Bildungseinrichtungen (beispielsweise Zweigstellen von Institutionen wie Büchereien und Volkshochschule) das Angebot optimieren.

Perspektivisch gesehen, insbesondere bei einer Erweiterung der Wohnfunktion, wird ein Ausbau der gesamten sozialen Infrastruktur notwendig. Vornehmlich erforderlich ist hierbei der Bau neuer Kitas, ggf. eines Jugendraums mit angrenzender Freifläche, die Erweiterung der Grundschulzweigstelle als eigenständige Grundschule mit einer entsprechenden Ausweitung der Betreuungsplätze sowie der Neuaufbau einer weiterführenden Schule.



Haus der Bildung und Begegnung



Spielplatz Haus der Bildung und Begegnung



Kita und Imbiss



Discounter

NAHVERSORGUNG

Viele der Bewohnerinnen und Bewohner orientieren sich aufgrund der geringen Nahversorgungsmöglichkeiten zum Einkaufen und Ausgehen in Richtung Mainzer Innenstadt. Insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ist die Versorgung schwierig, da die vorhandenen Einrichtungen nicht alle fußläufig zu erreichen sind.

Für die Nahversorgung ist vor allem der an der Wiesbadener Straße liegende Discounter von Belang. Neben der Einkaufsmöglichkeit dient er auch als wichtiger informeller Treffpunkt. Der Kiosk an der Ecke Wiesbadener Straße / Im Sand dient laut Aussage einer Bewohnerin insbesondere den umliegend wohnenden Seniorinnen und Senioren als „Ersatznahversorger“, da er fußläufig zu erreichen ist und neben Kiosk-üblichen Waren auch Obst und Gemüse verkauft.

Essenzielle Nahversorgungseinrichtungen wie Apotheken oder Drogerien fehlen im Plangebiet.

Restaurants gibt es wenige, Kneipen oder Cafés sind nicht vorhanden.

FREIZEIT

Zur Freizeitgestaltung bieten sich im Plangebiet insbesondere die vorhandenen Freiflächen und Spielplätze an. Vor allem die Eleonorenanlage ist im Sommer ein beliebter Treff- und Aufenthaltsort sowie Spiel- und Sportfläche. Des Weiteren gibt es Freizeitangebote von Vereinen und Glaubensgemeinschaften. Die an das Plangebiet angrenzende Reduit beherbergt zahlreiche Vereine, ein Restaurant, eine Strandbar sowie ein Museum und stellt damit einen wichtigen Treffpunkt für ganz Kastel dar. Zur Erholung gibt es im Gebiet sowie daran angrenzend Freiflächen.

Zurzeit mangelt es im Planungsraum an kostenfreien Sportmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen, insbesondere für Jugendliche. Deshalb ist derzeit die Entwicklung einer Sportfläche auf einem Teilstück der Fläche KranSand in Planung. (Siehe auch Kapitel „8.4 KranSand“ ab Seite 105.)

Darüber hinaus gibt es weder ein Quartierszentrum noch einen Quartierstreff. Dieser Zustand wird von der Bewohnerschaft bemängelt.

SICHT DER BÜRGERSCHAFT

Soziale Infrastruktur

- + Haus der Bildung und Begegnung ist wichtige Institution
- + Harmonisches Miteinander in Kita und Schule
- + Chance des Ausbaus der Zweigstelle der Gustav-Strese-mann-Schule zur eigenständigen Grundschule

Nahversorgung

- + Lidl ist der zentrale Nahversorger des Gebietes
- Mangel an (fußläufig erreichbaren) Nahversorgungseinrichtungen
- * Eiswagen auf dem Rathenau-Platz
- * Vollsortimenter
- * Café
- * Gastronomie
- * Friseur
- * Drogerie
- * Apotheke und Ärzte

Freizeit

- + Das Rheinufer ist ein wichtiger Treffpunkt für die Anwohnerschaft
- Es fehlen (kostenfrei nutzbare) Sporeinrichtungen
- „Kirchensterben“ – Sorge, dass weitere religiöse Einrichtungen wegfallen
- Es fehlen kleine Treffpunkte, insbesondere für Jugendliche
- Es fehlt ein Quartierszentrum als zentraler Anlaufpunkt für alle Infrastruktureinrichtungen

FAZIT

Das Plangebiet verfügt über eine begrenzte infrastrukturelle Grundausstattung, die im Hinblick auf eine weitere Bevölkerungszunahme dringend ausgebaut werden muss.

Soziale Infrastruktur

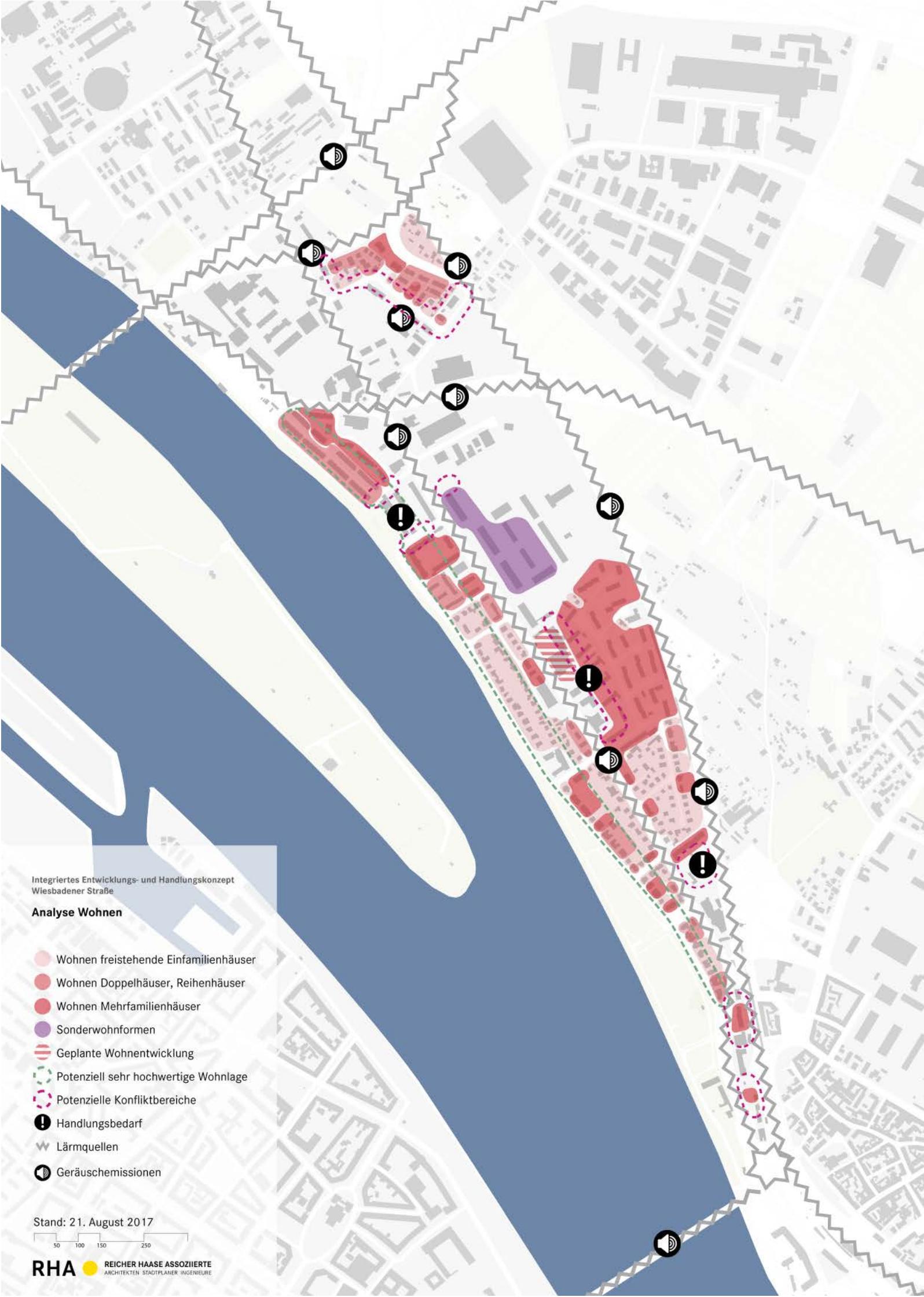
Das Plangebiet weist eine Grundausstattung an sozialer Infrastruktur auf. Insbesondere das Haus der Bildung und Begegnung ist ein Kristallisationspunkt im Stadtquartier. Bei weiterer Entwicklung als Wohnstandort bedarf es jedoch eines Ausbaus der Infrastruktur mit eigenem Grundschulstandort und ausreichend Betreuungsplätzen, weiterführender Schule und neuen Kindertagesstätten.

Nahversorgung

Im Plangebiet gibt es eine Grundausstattung mit Nahversorgungsmöglichkeiten. Diese ist jedoch nicht in allen Bereichen ausreichend gegeben und muss ausgebaut werden. Dieser Ausbau sollte mit der Ausbildung eines identitätsstiftenden Quartierszentrums einhergehen.

Freizeit

Mit der Eleonorenanlage verfügt das Plangebiet über einen großflächigen, nutzungsoffenen Freibeereich, welcher für diverse Freizeitaktivitäten genutzt werden kann. Des Weiteren bietet das Rheinufer eine attraktive Strecke zum Radfahren und Joggen. An Freizeitmöglichkeiten im Innenbereich des Quartiers mangelt es jedoch.



Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept
Wiesbadener Straße

Analyse Wohnen

- Wohnen freistehende Einfamilienhäuser
- Wohnen Doppelhäuser, Reihenhäuser
- Wohnen Mehrfamilienhäuser
- Sonderwohnformen
- ▨ Geplante Wohnentwicklung
- ▨ Potenziell sehr hochwertige Wohnlage
- ▨ Potenzielle Konfliktbereiche
- ! Handlungsbedarf
- ⚡ Lärmquellen
- 🔊 Geräuschemissionen

Stand: 21. August 2017



4.3 WOHNEN

Das Plangebiet hat ca. 3.650 Einwohner. Etwa die Hälfte der Gebietsfläche ist wohnbaulich entwickelt. Der Hauptschwerpunkt der Wohnnutzung liegt im südlichen Teil des Plangebietes. Im Norden befindet sich lediglich eine kleinere Wohnsiedlung zwischen der Bahnstrecke und verschiedenen nicht störenden Gewerbeeinheiten.

Eine besonders attraktive Wohnlage am Rhein weisen die Häuser in der Eleonorenstraße und An der Helling auf. Neben freistehenden Einfamilienhäusern sind hier auch Doppel-, Reihen- und Mehrfamilienhäuser zu finden. Mehrfamilienhäuser im Geschosswohnungsbau stehen insbesondere in der Marie-Juchacz-Straße.

Die Lebensqualität wird von den Bewohnerinnen und Bewohnern als gut eingestuft. Es gibt jedoch Befürchtungen, dass der zunehmende Verkehr die Wohnqualität negativ beeinflusst.

Wo Wohnen und Arbeiten bzw. Gewerbe räumlich aufeinandertreffen, kann es u. a. wegen Lärmbelastungen zu Konflikten und Störungen kommen. Dies ist insbesondere an der Rampenstraße der Fall, wo Wohnbebauung direkt neben Gewerbe-/Dienstleistungsbetrieben, der vielbefahrenen Rampenstraße und Bahngleisen liegt.

Wohnlage

Die Wohnlage ist aus Sicht der Bewohnerschaft gut, insbesondere für Pendlerinnen und Pendler ist der Standort aufgrund der guten verkehrlichen Erreichbarkeit attraktiv. In einigen Bereichen bestehen Mängel in der Wohnraumqualität, was u. a. auf die gestalterischen Defizite entlang der Wiesbadener Straße und den zunehmenden Verkehr zurückzuführen ist.

Haushaltsgrößen

Im Planungsraum befinden sich 1.526 Haushalte; das macht ca. ein Viertel der Haushalte von Kastel aus.

Das Kasteler Rheinufer weist mit ca. 44 Prozent im Vergleich zu Wiesbaden einen verhältnismäßig geringen Anteil an Einpersonenhaushalten auf. Zweipersonenhaushalte haben mit ca. 30 Prozent, Drei- und Vierpersonenhaushalte mit ca. 22 Prozent – verglichen mit gesamt Wiesbaden und Kastel – jedoch leicht erhöhte Anteile. Der Durchschnittshaushalt im Plangebiet zählt 2,01 Personen.

Haushaltsstruktur

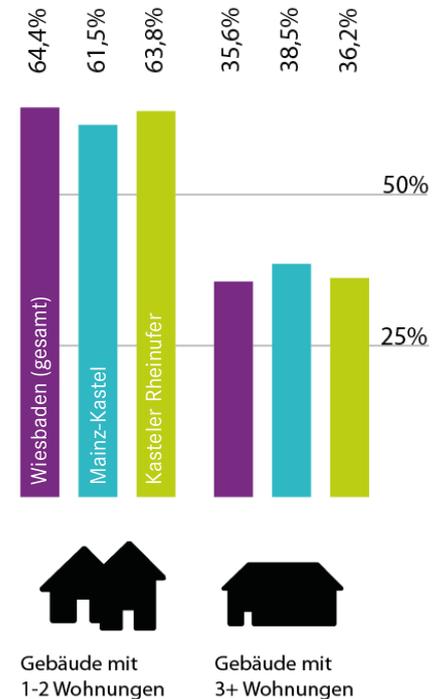
In ca. 20 Prozent der Haushalte im Kasteler Rheinufer leben Kinder; ca. 12 Prozent der Haushalte werden von Ehepaaren mit Kind(ern) gebildet, ungefähr drei Prozent von Alleinerziehenden mit Kind(ern). Der Anteil an Haushalten mit Ehepaaren und Kindern ist höher, der von Alleinerziehenden-Haushalten geringer als in der Gesamtstadt und in Kastel. Der Anteil an Einpersonenhaushalten mit 75-Jährigen und Älteren liegt mit ca. sieben Prozent über dem Kasteler Durchschnitt von ungefähr fünf Prozent.

Eigentümerquote

Die Eigentümerquote im Kasteler Rheinufer ist mit ca. 26 Prozent vergleichsweise hoch. In Wiesbaden sind es ca. 24 und in Kastel nur 21 Prozent.

Wohnungsstruktur

Der Anteil an Gebäuden mit ein bis zwei Wohnungen liegt mit ca. 64 Prozent knapp unter dem Wiesbadener Durchschnitt. Der Anteil an Gebäuden mit drei und mehr Wohnungen ist dementsprechend leicht erhöht im Vergleich zur Gesamtstadt.



Wohnungsstruktur

Anteil Sozialwohnungen

Trotz der gemischten Struktur an Wohnangeboten fehlt es im Plangebiet an einem ausreichenden Angebot an kostengünstigen geförderten Wohnungen. Der Anteil an Sozialwohnungen liegt mit ca. zwei Prozent weit unter dem Durchschnitt von Kastel (ca. zehn Prozent) und von ganz Wiesbaden (ca. sechs Prozent).

Anteil Neubauten

Neubauten haben im Kasteler Rheinufer einen Anteil von 0,9 Prozent am Gebäudebestand; in Wiesbaden sind es 1,8 Prozent, für Kastel liegt der Wert bei 0,4 Prozent. Perspektivisch gesehen wird jedoch von einem starken Wachstum Kastels in den nächsten acht Jahren ausgegangen. Kastel soll (laut einer Studie des Amts für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik) durch diverse Neubauprojekte einen Einwohnerzuwachs von 25 Prozent erzielen. Dies ist das größte prognostizierte Wachstum aller 26 Ortsteile Wiesbadens.



Wohnen an der
Wiesbadener Straße



Wohnen in der Marie-
Juchacz-Straße



Wohnen in Kastel
Housing



Wohnen
An der Helling



Wohnen an der
Anton-Zeeh-Straße

Bodenrichtwerte

Die Bodenrichtwerte der Stadt Wiesbaden sind in den Jahren 2005 bis 2015 von durchschnittlich 450 € auf durchschnittlich 550 € angestiegen – und damit innerhalb von zehn Jahren um 100 €/qm gewachsen.

In Kastel lagen die Bodenrichtwerte im Zeitraum von 2005 bis 2013 konstant bei 400 €/qm. Jedoch kam es von 2013 bis 2015 zu einem enormen Anstieg auf durchschnittlich 460 €/qm, womit die Richtwerte immer noch weit unter dem städtischen Durchschnitt liegen.

Im Kasteler Rheinufer lagen die Bodenrichtwerte im Jahr 2015 bei durchschnittlich 350 €/qm. Ein genauere Blick auf die Zahlen für die unterschiedlichen Bereiche des Kasteler Rheinufers zeigt jedoch Werte von 300 bis 700 €/qm für wohnbauliche Flächen. Dabei stellt das Wohngebiet im Norden des Plangebietes die preisgünstigste und die Wohnbebauung an der Eleonorenstraße die teuerste Wohnlage dar.

Bedarf an Wohnformen

Die Bewohnerschaft des Plangebietes hat im Rahmen der Beteiligung auf den Bedarf an differenzierten Wohnformen hingewiesen. Gewünscht werden Bauland für Eigenheime, die Schaffung von kostengünstigem Wohnraum (auch für Studierende), von seniorenrechtlichen, barrierefreien Wohnungen sowie gemeinschaftliches Wohnen und Baugemeinschaften.

Aktuelle Planungen

Derzeit stehen Überlegungen im Raum, verschiedene Flächen wohnbaulich zu entwickeln.

Wiesbadener Straße 76 (Karl und Co.):

Für das Grundstück der Wiesbadener Straße 76 (Karl und Co.) wurde eine Bauvoranfrage zur wohnbaulichen Entwicklung gestellt. Beabsichtigt ist eine Bebauung des Grundstücks mit fünf Geschosswohnungsbauten mit einer Höhe von vier Geschossen plus Staffelgeschoss.

Kastel Housing:

Die Landeshauptstadt Wiesbaden und die städtischen Wohnungsgesellschaften streben eine wohnbauliche Entwicklung des gesamten Areals an. Diese Entwicklungsmöglichkeit wird derzeit allerdings noch durch den fehlenden Flächenbesitz der zur Bahn gelegenen Fläche behindert. Diese Grundstücke befinden sich noch im Eigentum der US-Streikräfte.

(Weitere Informationen siehe unter „8.2 Kastel Housing“ ab Seite 91.)

Eleonorenstraße 127–129:

Des Weiteren äußerten die Flächen-eigentümerinnen und -eigentümer der Eleonorenstraße 127–129 den Wunsch, die Fläche wohnbaulich zu entwickeln. In einem ersten Vorentwurf wurden Geschosswohnungsbauten an der Wiesbadener Straße angedacht, welche eine geschlossenen Raumkante zur Straße bilden würden. Die zum Rhein gelegenen Punkthäuser wurden als viergeschossige Staffelgeschosse angedacht. Es wird beabsichtigt, einen gemeinschaftlich nutzbaren Grünbereich zu schaffen und die innere Wegeverbindung mit den angrenzenden Grünflächen zu verknüpfen.

Clemens-Areal:

Der Eigentümer des ehemaligen Clemens-Areals möchte die Fläche wohnbaulich entwickeln. Aufgrund hoher zu erwartender Emissionswerte wird derzeit ein Lärmgutachten erstellt, um zu prüfen, ob eine solche Nutzung grundsätzlich möglich wäre.

(Weitere Informationen siehe unter „8.1 Clemens-Areal“ ab Seite 83.)

SICHT DER BÜRGERSCHAFT

- + Gute Lebensqualität
- + Gute Wohnlage für Pendlerinnen und Pendler
- + Große Flächenpotenziale (Kastel Housing, entlang Wiesbadener Straße, Clemens-Areal)
- + Günstiges Wohneigentum in der Marie-Juchacz-Straße

- Wohnraumangel an kostengünstigem, gefördertem Wohnraum
- Teilweise mangelnde Wohnqualität
- Gestalterische Defizite entlang der Wiesbadener Straße
- Sorge, dass zunehmender Verkehr der Wohnlage schadet

- * Bauland für Eigenheime
- * Wohnraum für Studierende
- * Wohnangebote für seniorenrechtliches, ggf. betreutes Wohnen

FAZIT

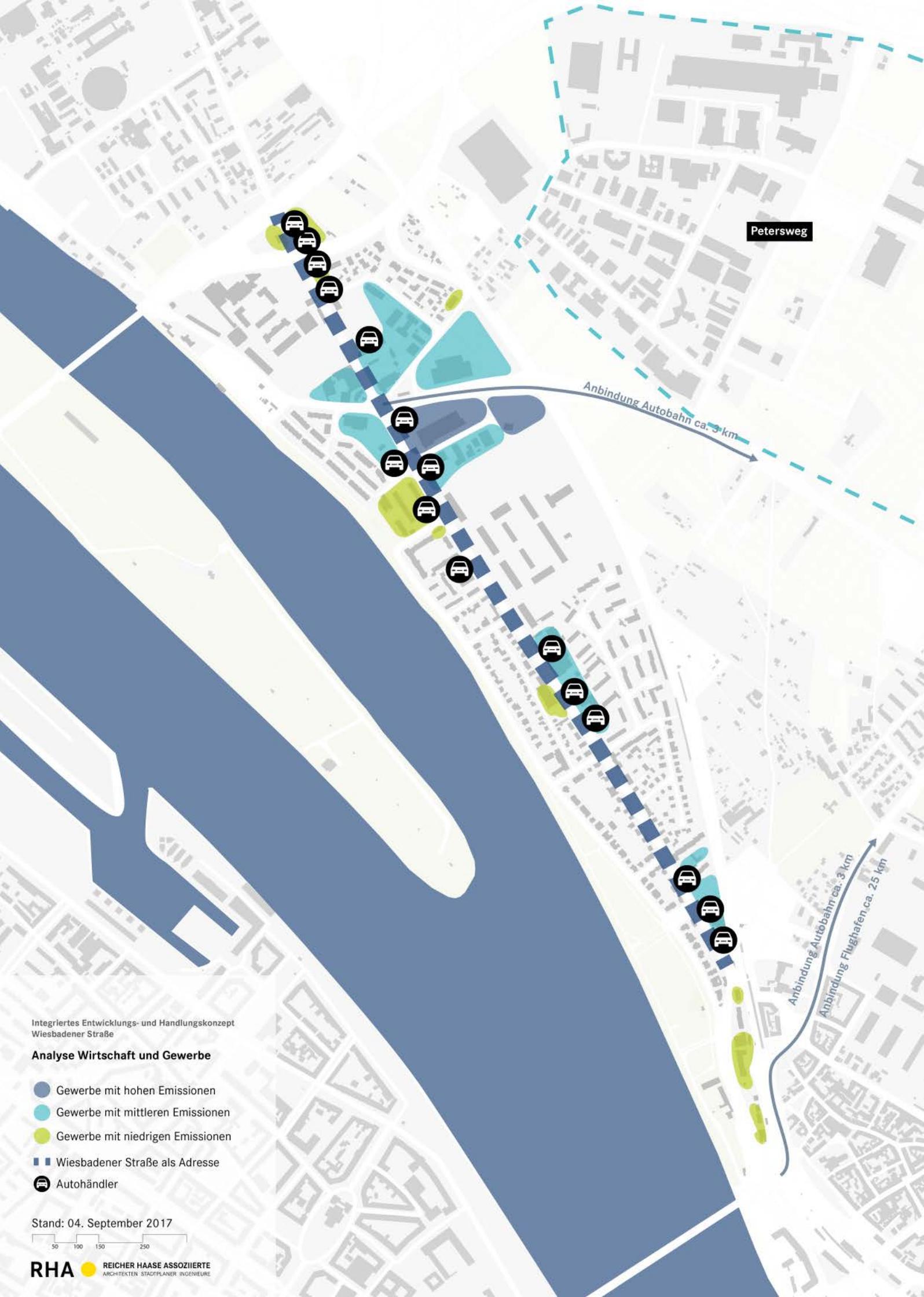
Kastel-West ist ein attraktiver Wohnstandort mit guten bis sehr hochwertigen Wohnlagen. Zukünftig bestehen aufgrund verschiedener Potenzialflächen Möglichkeiten für den Ausbau als Wohnstandort. Sie sollten genutzt werden, um das Wohnangebot zu differenzieren und eine Anbindung aller Wohnbereiche an die hochwertige Rheinlage zu ermöglichen.

Das Plangebiet ermöglicht das Wohnen für unterschiedliche Einkommensgruppen; sehr wichtig angesichts der, insbesondere in den letzten Jahren gestiegener Preise für Wohnflächen in Wiesbaden.

Dem Stadtteil Kastel wurde ein Bevölkerungswachstum von ca. 25 Prozent prognostiziert. Das Gebiet weist, u. a. im Bereich Kastel Housing, große Neubaupotenziale auf. Die Neubaquote ist derzeit relativ gering, wird sich wegen der geplanten Wohnflächenentwicklungen in den nächsten Jahren aber voraussichtlich erhöhen. Dies bringt große Entwicklungschancen für das Gebiet mit sich, stellt es aber aufgrund wachsender Bedarfe, z. B. an Infrastruktur, vor neue Herausforderungen.

Angesichts der aktuellen Bedarfe auf dem Wohnungsmarkt steht eine wei-

tere Entwicklung zielgruppenorientierter Wohnformen in den kommenden Jahren im Vordergrund, um die stabile und sozial gemischte Stadtteilstruktur zukünftig zu erhalten. Es geht z.B. um barrierefreies Wohnen für Seniorinnen/Senioren und Menschen mit Behinderung, um geförderten und preisgünstigen Wohnraum, alternative Wohnprojekte und Baugemeinschaften. Diese Zielsetzung berücksichtigt dabei auch die wichtigen Integrationsleistungen, die der Stadtteil mit den in Kastel Housing realisierten Gruppenunterkünften für Geflüchtete erbringt.



Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept
Wiesbadener Straße

Analyse Wirtschaft und Gewerbe

- Gewerbe mit hohen Emissionen
- Gewerbe mit mittleren Emissionen
- Gewerbe mit niedrigen Emissionen
- Wiesbadener Straße als Adresse
- Autohändler

Stand: 04. September 2017



4.4 WIRTSCHAFT UND GEWERBE

Gewerbliche Struktur und Prägung

Der Standortvorteil für Unternehmen liegt vor allem in einer verkehrstechnisch günstigen Lage. Unternehmen im Plangebiet profitieren von der Lage im Rhein-Main-Gebiet und einer nur drei Kilometer entfernten, über den Otto-Suhr-Ring und die Boelkestraße erreichbaren Autobahnanbindung.

Innerhalb des Plangebietes gibt es eine differenzierte Nutzungsstruktur und verschiedene Bereiche für gewerbliche Nutzungen. In der Anton-Zeeh-Straße sind es unterschiedliche nicht störende kleine Gewerbebetriebe. Weitere Bereiche für gewerbliche Nutzungen bieten die Sankt-Florian-Straße, das Fox-Gelände an der Ecke Wiesbadener Straße / Biebricher Straße, die Rampenstraße im Süden sowie die Wiesbadener Straße im gesamten Verlauf. Innerhalb der Wohngebiete sind vielfältige freiberufliche Büros und Dienstleistungen anzutreffen. Im südlichen Bereich zwischen Wiesbadener Straße und Bahnstrecke befinden sich einzelne gewerbliche Betriebe, teilweise in ehemaligen Bahngebäuden.

Das gewerbliche Standortprofil ist insbesondere durch Autohändler und autoaffine Betriebe wie Werkstätten, Waschanlagen oder Tankstellen geprägt, welche sich entlang der Wiesbadener Straße und in der St.-Florian-Straße ansiedeln. Die Gestaltqualität der meisten dieser Betriebe ist gering, sodass vor allem das Erscheinungs-

bild der Wiesbadener Straße durch das hier dominierende autoaffine Gewerbe negativ geprägt wird.

Es gibt mehrere gewerbliche Brachflächen im Plangebiet. Das Clemens-Areal, welches bereits von Bebauung freigeräumt wurde, wartet auf eine neue Nutzung. Im südlichen Bereich des Standorts der Bereitschaftspolizei wurden mehrere Gebäude freigezogen, die derzeit nicht mehr genutzt werden. Diese Flächen stellen ein großes Potenzial für eine weitere gewerbliche Entwicklung dar.

Büroflächen werden im Plangebiet derzeit anscheinend nicht stark nachgefragt, da sie teilweise leer stehen.

Insgesamt ist die Zahl an Gewerbebetrieben im Planungsraum in den letzten vier Jahren stark zurückgegangen.

Beschäftigung und Erwerbstätigkeit

Ungefähr 39 Prozent der Bevölkerung (ohne Selbstständige und Beamte) sind sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Die Beschäftigungsquote der 18- bis 64-Jährigen liegt bei ca. 57 Prozent.

Ein wichtiger Arbeitgeber im Plangebiet ist das Land Hessen mit einer hier angesiedelten Abteilung der Bereitschaftspolizei. Weitere Arbeitsplätze bieten u. a. die Feuerwehr, ein Supermarkt, ein Hotel, ein Sportstudio und ein Logistikunternehmen.

Ungefähr neun Prozent der im Plangebiet lebenden Menschen beziehen Grundsicherung bzw. Harz IV; ca. fünf Prozent sind arbeitslos gemeldet.



Hotel (im Vordergrund) - FOX (im Hintergrund)



Obst- und Gemüsehandel Rampenstraße



Waschanlage



Autohaus

SICHT DER BÜRGERSCHAFT

- Zu einseitige, monofunktionale Gewerbestrukturen
- Der überproportional hohe Anteil an Autohändlern beeinflusst das Erscheinungsbild der Wiesbadener Straße negativ

SICHT DER GEWERBETREIBENDEN

- + Verkehrstechnisch gute Lage für Gewerbebetriebe durch die Nähe zu Autobahn, Flughafen und Petersweg
- Drohender Wegfall von Gewerbeflächen
- * Lokale Arbeitsplätze durch Ansiedlung von Versorgungseinrichtungen schaffen
- * (Leer stehende) Potenzialflächen für Gründer, Start-Ups und Kreative nutzen

FAZIT

Das Plangebiet stellt durch seine günstige Lage in der Metropolregion Rhein-Main, zwischen den Zentren von Mainz und Wiesbaden sowie mit seiner Nähe zur Autobahn, zum Rhein und zum Gewerbegebiet Petersweg einen potenziell hochwertigen Gewerbebestandort dar.

Das Potenzial für Gewerbeentwicklung ist gegeben und soll auch zukünftig erhalten bleiben. Aufgrund des Strukturwandels der Flächenbedarf es jedoch einer Neuausrichtung der Gewerbebestandorte. Bei einer künftigen Flächenentwicklung müssen die Standorteignungen sorgfältig geprüft und gegeneinander abgewogen werden.

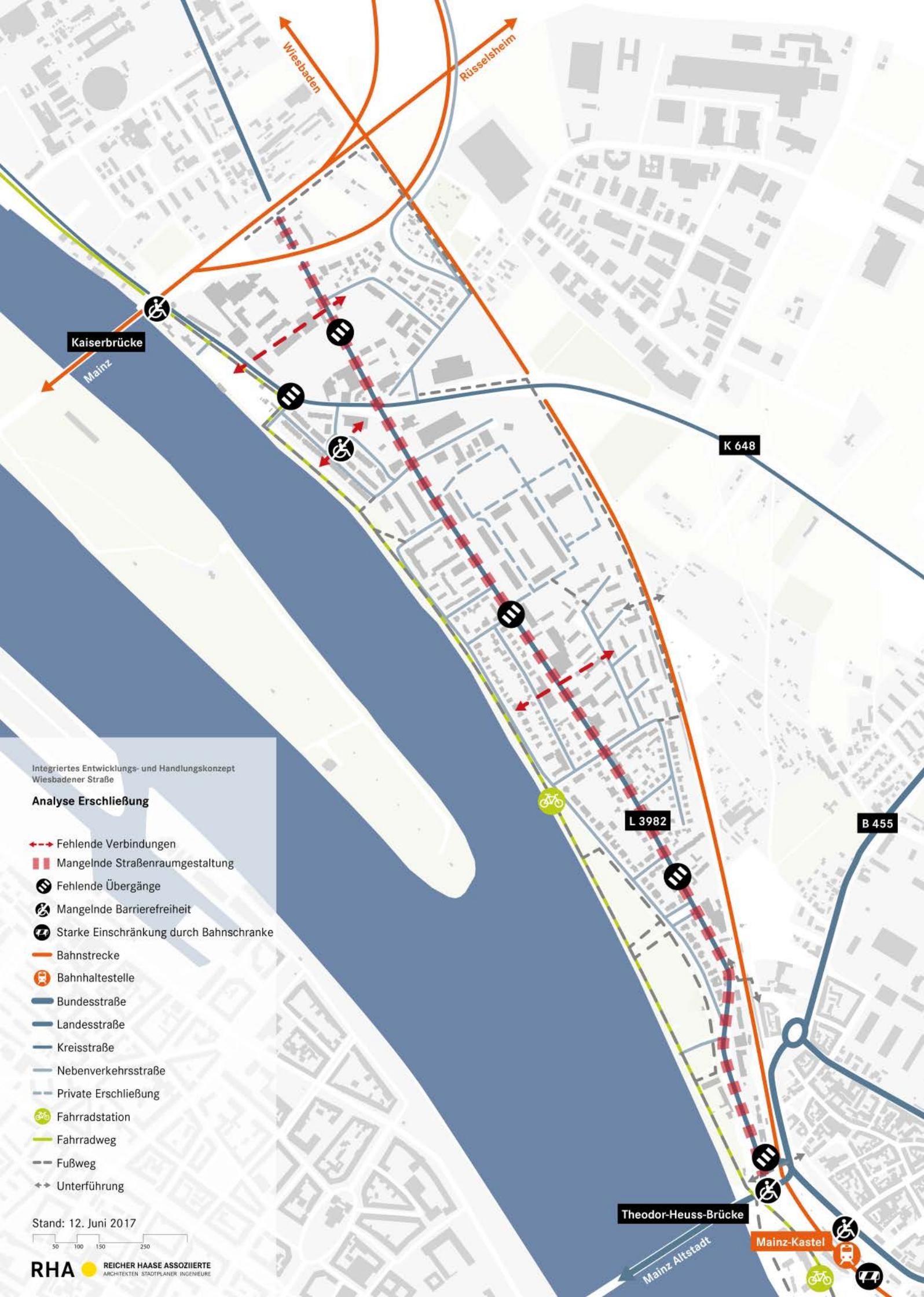
Innerhalb des Plangebietes bestehen unterschiedliche gewerbliche Lagequalitäten. Der nördliche Teilbereich hat durch die Entwicklung des Clemens-Areals in Verbindung mit

den früher von der Bereitschaftspolizei genutzten denkmalgeschützten Gebäuden ein besonderes Entwicklungspotenzial für gemischt genutzte Strukturen.

Die Wiesbadener Straße wird heute vor allem durch Autohändler geprägt, was zu einer Zergliederung des Straßenraumes führt. Zukünftig könnten diese Bereiche eine gute Adresse für arbeits- und gemischt genutzte Standorte darstellen.

Ein weiterer Entwicklungsbereich besteht im Süden im Bereich der Rampenstraße, der als Potenzialfläche und Eingang in das Plangebiet besondere Beachtung verdient.

Insgesamt ist bei der weiteren Planung darauf zu achten, dass Konflikte zwischen der Gewerbe- und Wohnnutzung gemindert werden, um eine langfristige Sicherung von gewerblichen Standorten zu ermöglichen.



Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept
Wiesbadener Straße

Analyse Erschließung

- - - Fehlende Verbindungen
- ■ ■ Mangelnde Straßenraumgestaltung
-  Fehlende Übergänge
-  Mangelnde Barrierefreiheit
-  Starke Einschränkung durch Bahnschranke
- Bahnstrecke
-  Bahnhofststelle
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Nebenverkehrsstraße
- Private Erschließung
-  Fahrradstation
- Fahrradweg
- - - Fußweg
- ↔ Unterführung

Stand: 12. Juni 2017



Kaiserbrücke

Mainz

Wiesbaden

Rüsselsheim

K 648

L 3982

B 455

Theodor-Heuss-Brücke

Mainz-Kastel

Mainz Altstadt

4.5 MOBILITÄT UND VERKEHR

Die bedeutende Rolle Kastels als wichtiger Verkehrsknotenpunkt hat sich bereits um 1840 u. a. mit Inbetriebnahme der Taunusbahn manifestiert. Auch heute noch ist Kastel wichtige Schnittstelle zwischen Rheinquerung, Bahnanschluss und überregionalem Individualverkehr.

Die Wiesbadener Straße stellt sich in diesem Kontext als zentrale Erschließungsstraße des Gebietes dar.

ÖPNV – Bus und Bahn

Durch das Plangebiet verkehren die Buslinien 6, 9 und 33 und verbinden Wiesbaden und Mainz wochentags in einer Taktung von ca. 10 bis 30 Minuten. Die fünf Bushaltestellen im Quartier befinden sich in einem Abstand von ca. 500 m alle an der Wiesbadener Straße. Die Verteilung der Bushaltestellen und die Taktung bedeuten eine gute ÖPNV-Versorgung mit Bussen. Es kommt jedoch trotz der engen Taktung insbesondere in den Stoßzeiten zu Überlastungen des Systems.

Die Bushaltestelle Kastel/Brückenkopf wird von insgesamt zehn Linien angefahren.

Die S-Bahnlinien und der Regionalverkehr tangieren das Quartier zwar im Norden, es gibt aber keinen Haltepunkt im bzw. am Plangebiet.

Der nächstgelegene Bahnanschluss befindet sich südlich des Plangebietes am Bahnhof Mainz-Kastel. Dieser Bahnhof ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für alle Kasteler, zeigt jedoch strukturelle Defizite.

Ein Problem stellt der niveaugleiche beschränkte Bahnübergang dar: Aufgrund der engen Taktung der Züge entstehen hier Wartezeiten für eine Querung der Gleise von bis zu 15 Minuten. Dies bedeutet zum einen ein Sicher-

heitsrisiko, weil die Gleise mitunter trotz geschlossener Schranken passiert werden. Zum anderen ist der Bahnsteig 2 nur über diesen Übergang barrierefrei zu erreichen. Des Weiteren wird die Reduit dadurch von der Umgebung abgegrenzt. Die fußläufige Verbindung zwischen Hochkreisel und Bahnhof ist ebenfalls nicht barrierefrei ausgebaut.

MIV – Pkw und Lkw

Der Motorisierungsgrad liegt im Plangebiet bei ca. 54 Prozent und damit unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt von ca. 57 Prozent und dem Kasteler Anteil von ca. 60 Prozent.

Die Wiesbadener Straße ist im Vergleich zu den anderen Straßen im Quartier besonders stark durch den motorisierten Individualverkehr belastet, weil sie eine große Bedeutung als Durchgangsstraße hat. Täglich verkehren etwa 12.750 Fahrzeuge über die Wiesbadener Straße; in den Stoßzeiten sind es stündlich ca. 900 Fahrzeuge, bei einem Lkw-Anteil von ca. fünf Prozent.

Verkehrssicherheit

Laut Aussage der Polizei gibt es im Gebiet keine Unfallschwerpunkte. Nur im Bereich Hochkreisel / Theodor-Heuss-Brücke und an der Kreuzung Wiesbadener Straße / Otto-Suhr-Ring besteht eine leichte Unfallhäufung.

Parken

Der ruhende Verkehr prägt in hohem Maße das Quartiersbild. Insbesondere entlang der Wiesbadener Straße ist ein Großteil der Erschließungsfläche durch den ruhenden Verkehr belegt. Nicht nur Anwohnerinnen und Anwohner, sondern auch Auswärtige parken im Plangebiet und belegen somit Parkflächen für die Ortsansässigen. Zudem kommt es zu verkehrswidrigem Par-

ken, z. B. in Kurvenbereichen oder vor Ausfahrten, was zum einen die Einsehbarkeit der Straße behindert und zum anderen den Weg für größere Fahrzeuge wie Müllfahrzeuge versperrt.

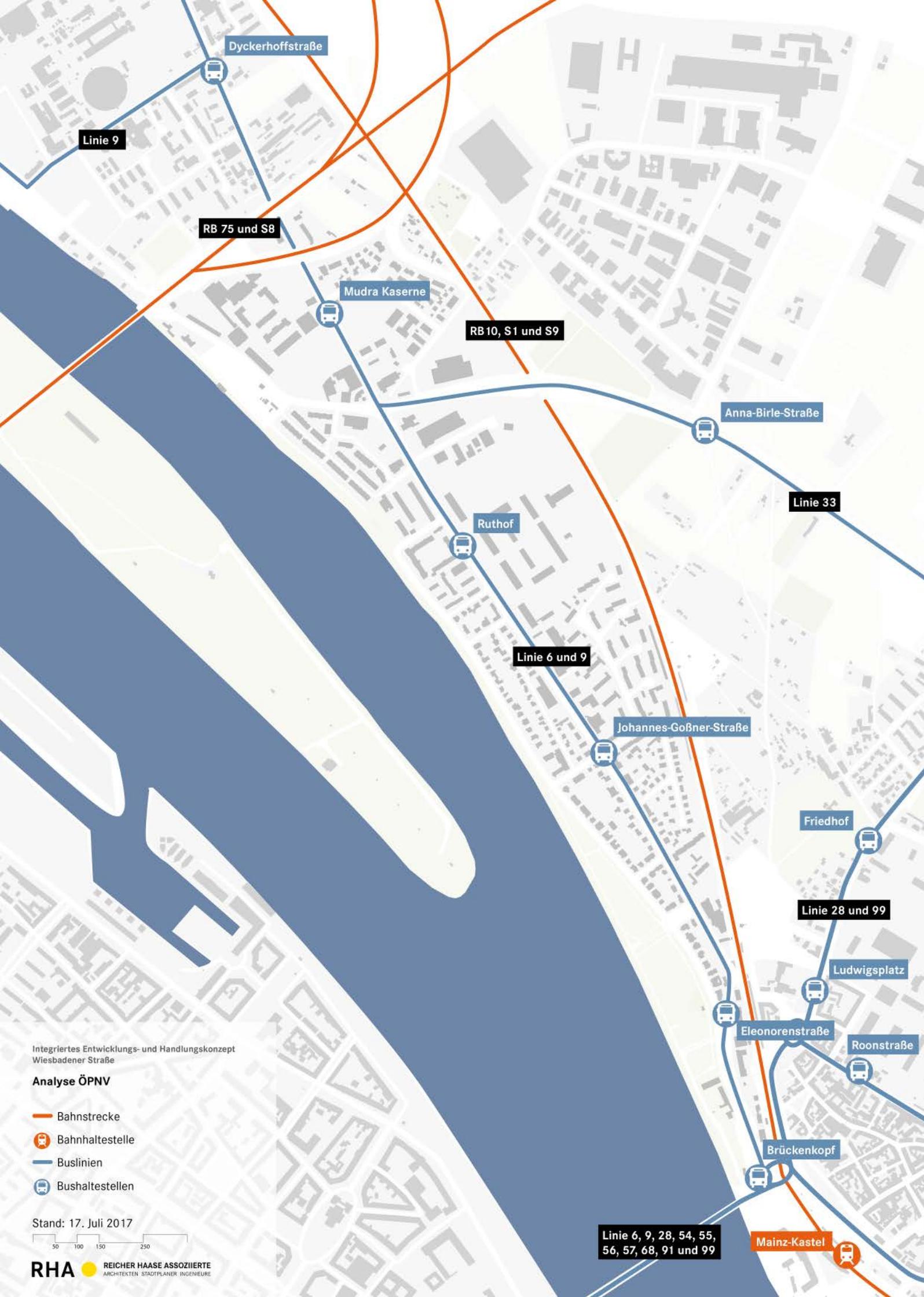
Fahrrad- und Fußverkehr

Eine besondere Qualität des Gebietes stellt die gute Erschließung und Erreichbarkeit des Rheinuferes zu Fuß und mit dem Rad dar. Die Wegeführung durch die Eleonorenanlage, aber auch über die Eleonorenstraße als ausgewiesene Fahrradstraße, ist ein besonderes Potenzial. Der Rheinufer-Radweg bindet den Stadtteil direkt an ein übergeordnetes Fahrradwegnetz an. An diesem Radweg hat die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) eine Leihstation für Fahrräder eingerichtet.

Einige Bereiche stellen sich jedoch als ausbaufähig für den Radverkehr dar. Unter anderem ist die Zuwegung zur Kaiserbrücke als Verbindung nach Mainz nicht barrierefrei gestaltet, sodass Fahrräder und Kinderwagen mühevoll hinaufgetragen werden müssen. Auch zeigt der bauliche Zustand der Eleonorenstraße Verbesserungsbedarf, ebenso (unter gestalterischen und sicherheitstechnischen Aspekten) die Anbindung an den Ortskern Kastel.

Des Weiteren ist die Querung der Wiesbadener Straße bereichsweise, durch mangelnde Querungshilfen und eine schlechte Einsehbarkeit (aufgrund von parkenden Autos) insbesondere für Kinder problematisch. Darüber hinaus sind Fuß- und Radwege abschnittsweise unterbrochen.

Ein besonders heikler Querungspunkt befindet sich im Vorbereich von Kastel Housing. Aufgrund der Ansiedlung des Hauses der Bildung und Begegnung mit Schule und Kita wäre hier



Dyckerhoffstraße

Linie 9

RB 75 und S8

Mudra Kaserne

RB 10, S1 und S9

Anna-Birle-Straße

Linie 33

Ruthof

Linie 6 und 9

Johannes-Goßner-Straße

Friedhof

Linie 28 und 99

Ludwigsplatz

Eleonorenstraße

Roonstraße

Brückenkopf

Linie 6, 9, 28, 54, 55, 56, 57, 68, 91 und 99

Mainz-Kastel

Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept
Wiesbadener Straße

Analyse ÖPNV

- Bahnstrecke
- Bahnhofstelle
- Buslinien
- Bushaltestellen

Stand: 17. Juli 2017



eine Querungshilfe vor allem für Kinder erforderlich. Auch der von Autos dominierte Hochkreisel ist für den Fußverkehr schwer zu queren.

AKTUELLE PLANUNGEN

Wiesbadener Straße

Das Tiefbauamt sieht derzeit den Umbau der Wiesbadener Straße vor. Es ist u. a. geplant, Geh- und Radwege neu anzulegen, Bushaltestellen gemäß einer „ungehinderten Mobilität“ umzubauen, Beleuchtungsanlagen zu setzen und Querungshilfen zu errichten. Umsetzungszeitpunkt und Ausbauintensität sind abhängig von der weiteren Entwicklung der CityBahn; die Ausführung der Planung wird bis zur finalen Planung der CityBahn zurückgestellt.

CityBahn

Für Planung, Bau und Betrieb der CityBahn wurde im August 2017 die CityBahn GmbH als gemeinsame städtische Gesellschaft von Wiesbaden und Mainz gegründet. Die CityBahn soll über die im Dezember 2016 eröffnete Mainzelbahn an das Mainzer Straßenbahnnetz angeschlossen werden und in einer ersten Stufe von Mainz/Hochschule über die Theodor-Heuss-Brücke und Wiesbaden/Hauptbahnhof bis nach Wiesbaden/Hochschule Rhein-Main geführt werden. Perspektivisch sind eine Weiterführung über die Aartalbahn und Taunusstein bis Bad Schwalbach sowie die Einführung weiterer Linien vorgesehen. Die derzeit laufenden Variantenuntersuchun-

gen umfassen auch das Planungsgebiet mit dem Korridor Wiesbadener Straße und Biebricher Straße. Eine weitere Planungsstufe sieht einen Verbindskorridor zwischen dem Planungsgebiet, dem Gewerbegebiet Petersweg und dem Ostfeld vor.

Neue Rheinbrücke

In die aktuelle Diskussion zur Verbesserung der Verkehrsbeziehung zwischen Mainz und Wiesbaden wurde auch die Idee einer neuen Rheinbrücke aufgenommen. Eine solche Rheinquerung – je nachdem ob als reine Brücke im Umweltverbund und/oder für den MIV ausgelegt – könnte das Plangebiet betreffen und eine weitere Entwicklungsperspektive eröffnen. Aus diesem Grund weist der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden eine mögliche Trassenführung südlich der Kaiserbrücke aus.

Fahrradspindel Theodor-Heuss-Brücke

Die Städte Wiesbaden und Mainz befinden sich derzeit in Gesprächen über die Errichtung einer Fahrradspindel zur barrierefreien Erschließung der Kaiserbrücke.

Radschnellweg

Derzeit ist der Ausbau eines Radschnellwegs zwischen Mainz und Wiesbaden geplant, welcher beide Städte per Rad in nur 30 Minuten miteinander verbinden soll. Zum Trassenverlauf befinden sich derzeit zwei Routenvarianten in der Prüfung. Für die Rheinquerung des Radschnell-

weges kommen derzeit die Kaiserbrücke oder die Theodor-Heuss-Brücke infrage, welche eine gute Anbindung des Plangebietes darstellen würden. Hier könnte die bereits vorhandene Radstraße (Elonorenstraße) in den Radschnellweg einbezogen werden.

Bahnhof Kastel

Der Bahnhof Mainz-Kastel soll im Rahmen der Stationsentwicklungsplanung barrierefrei ausgebaut werden.

Zwischen dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der Stadt Wiesbaden und der DB Station/Service AG besteht eine Planungsvereinbarung, den Kasteler Bahnhof auf zeitgemäße Standards zu bringen. Genaue Planungen gibt es noch nicht, jedoch hat die Deutsche Bahn bereits ein Büro mit der Planung beauftragt.

Wichtig wäre vor allem der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs mit Aufzügen oder Rampen auch in Richtung Hochkreisel. Des Weiteren sollte eine Lösung für die derzeit problematische Gleisquerung in Richtung der Reduit gefunden werden. Hierbei könnte über eine Unterführung oder den Bau einer Straßenverbindung nachgedacht werden, die auf der ehemaligen Gleisstrasse verlaufen und in die Wiesbadener Straße einmünden würde.

Sonstiges

Im Rahmen des Ausbaus von ESWE Verkehr zum modernen Mobilitätsdienstleister wird in Wiesbaden ein Fahrradvermietsystem implementiert sowie das Carsharing-Angebot und die Mobilitätsberatung ausgeweitet.



Fahrradstraße - Eleonorenstraße

SICHT DER BÜRGERSCHAFT

- Teilweise problematische Verkehrsführungen
- Belastung des Gebietes durch zusätzlichen Verkehr (von der Boelckestraße kommend)
- Unzureichende Wegebeziehungen und Querungsmöglichkeiten von Flächen nördlich und südlich der Wiesbadener Straße
- Wunsch nach ganzheitlicher Entwicklung der Erschließungsstruktur, unter Berücksichtigung aller Nutzerinteressen und Verkehrsträger

Öffentlicher Verkehr

- + Hohe Taktung der Buslinien 6, 9 und 33 zur Hauptverkehrszeit
- Unzureichende Kapazität der Buslinien zur Hauptverkehrszeit
- Problematische Querung der Gleise zwischen Bahnhof und Reduit wegen langer Rotphasen an den Bahnschranken
- Mangelnde Barrierefreiheit (Bahnsteig 2 Bahnhof Kastel und Zugang Brückenkopf)

CityBahn

- + Chance zur Entlastung der Straßen und zur Verbesserung der Erschließung
- + Verkürzung der Reisezeit
- + Verbesserung des Kleinklimas durch weniger Abgase
- Weitere Lärmemissionen durch CityBahn
- Sorge vor Parkplatzverlusten auf der Wiesbadener Straße durch Raumbedarf der CityBahn
- Hohe Kosten für die Stadt

Pkw-Verkehr

- Verkehrswidriges Verhalten (Geschwindigkeitsübertretungen und Missachtung von Signalanlagen)

Parken

- Verkehrswidriges Parken (Versperrung von Zuwegen für Versorgungsfahrzeuge)
- „Fremdparker“ blockieren Parkplätze der Anwohnerschaft
- Zweckentfremdung der Fahrrad-/Eleonorenstraße als Parkfläche und "Schleichweg"

Fahrrad- und Fußverkehr

- + Fahrradstraße (Eleonorenstraße)
- Mangelnde Querungshilfen (u. a. Wiesbadener Straße, Kreisel am Brückenkopf)
- Fehlende Barrierefreiheit (u. a. Helling - Lidl, Aufweg Kaiserbrücke, Zugang Bahnhof)
- Mangelhafte Straßenmarkierungen der Querungsbereiche am Brückenkopf
- Lange Wartezeiten an den Ampeln für Fußgängerinnen und Fußgänger
- Schwierige Radwegführung entlang der Wiesbadener Straße
- Unzureichende Breite des Fahrradweges auf die Theodor-Heuss-Brücke
- Straßenschäden in der Radstraße
- Fehlende Wegeverbindungen für Fußgänger
- Unterbrechung des Fußwegs an der ehemaligen Wasserschutzpolizeistation
- Fehlendes Fahrradverleihsystem



Wiesbadener Straße - Höhe Bereitschaftspolizei

FAZIT

Das Plangebiet ist insgesamt gut angebunden. Die derzeitige Verkehrssituation, insbesondere auf der Wiesbadener Straße, beeinflusst die Qualität des Stadtquartiers jedoch nachteilig.

Die Wiesbadener Straße ist die zentrale Erschließungsstraße des Gebietes. Sie bindet das Quartier an die Umgebung an, stellt aber aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und stellenweise mangelnder Querungshilfen auch eine Barriere dar.

Die zahlreichen vom Tiefbauamt geplanten Entwicklungsprojekte zur Verbesserung der Verkehrssituation beinhalten eine enorme Chance für die Qualitätssteigerung des Stadtquartiers. Der Ausbau von sicheren Querungshilfen und die Schaffung einer durchgehenden, sicheren und komfortablen Fuß- und Radwegeverbindung sind wichtige zu verfolgende Maßnahmen. Des Weiteren notwendig sind die Neuorganisation des ruhenden Verkehrs sowie der Ausbau des ÖPNV-Netzes.

Darüber hinaus bedarf es einer

Optimierung der Gesamtverkehrssituation in der Umgebung des Bahnhofs Kastel. Insbesondere die Barrierefreiheit und die bessere Verknüpfung von Bahnhof und Hochkreisel sind anzustreben.

Die CityBahn ist ein positiver Impulsgeber für die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung im Quartier. Die mit ihr verbundene Verbesserung der Erreichbarkeit beinhaltet einen bedeutenden Standortvorteil für das Wohnen, aber auch für die Themen Erholung, Bildung, Nahversorgung und Gewerbe. Durch die mit dem CityBahn-Bau einhergehende Sanierung der Wiesbadener Straße könnten sowohl strukturelle als auch gestalterische Mängel allumfassend beseitigt werden. Dennoch kommen auch neue Herausforderungen in Bezug auf die Einbindung der CityBahn in den Straßenraum und die Querbarkeit der Wiesbadener Straße auf das Plangebiet zu.



Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept
Wiesbadener Straße

Analyse Freiraum

- Parkflächen
- Grünflächen
- Ackerflächen
- Friedhof
- Kleingärten
- Stark durchgrünte Siedlungsbereiche
- Abkühlungsflächen
- Straßenraumbegrünung und Schienenbegleitgrün
- ⚡ Lärmquellen
- 🔊 Lärm
- ➡ Ventilationsbahn
- Überschwemmungsgrenze
- 🎮 Spielplätze
- 🎮 Spielplätze mit mangelnder Gestaltung
- ⚽ Sportplätze
- 🌻 Kleingartenanlage
- 🏠 Wildcamper
- 🚽 Fehlende Toiletten
- 💡 Fehlende Beleuchtung
- 🔥 Grillverbot
- 🌳 Wertvoller Baumbestand

Stand: 21. August 2017



4.6 FREIRAUM UND STADTKLIMA

Die Betrachtung von Freiraum und Stadtklima geht über die Abgrenzung des Planungsgebietes hinaus, um den übergeordneten Verflechtungen der Freiraumsysteme Rechnung zu tragen.

Großräumige Freiraumgliederung und Prägungen

Das Plangebiet wird in besonderer Weise positiv durch den in seinem Südwesten fließenden Rhein und das Rheinufer geprägt. Zwischen den Rheinufern von Mainz und Wiesbaden befindet sich die Petersaue, ein Landschafts- und Vogelschutzgebiet. Nordöstlich des Betrachtungsraums liegen landwirtschaftlich genutzte Felder, Kleingartenanlagen sowie ein Friedhof.

Innerhalb des Plangebietes stellt die Eleonorenanlage den wichtigsten und größten zusammenhängenden Freiraum dar. Darüber hinaus gibt es südöstlich von Kastel Housing eine weitere zusammenhängende Grünfläche. Sonstige Freiräume sind den Wohnhäusern zugehörige gemeinschaftliche oder private Grünflächen und Gärten.

Vegetationsstrukturen und Biotope

Der im Betrachtungsbereich gelegene Rhein und das Rheinufer liegen innerhalb des Landschaftsschutzgebietes Wiesbaden, Zone 2. Als Schutzziel definiert ist die Sicherung der Fließgewässer und ihrer Auen – wegen ihrer besonderen Bedeutung für die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und für den Biotopverbund. Die Petersaue liegt als wichtiges Vogelschutzgebiet innerhalb des Landschaftsschutzgebietes.

Der Uferbereich des Rheins besteht im Süden aus der denkmalgeschützten Eleonorenanlage mit einer freien Uferzone. Nördlich angrenzend, ab der

Johannes-Goßner-Straße, ist das Ufer natürlicher gestaltet und stärker bewachsen.

Angrenzend an das Plangebiet liegen darüber hinaus wichtige stadtklimatische Abkühlungsflächen, die das Gebiet mit Kaltluft versorgen. Auch der Rhein als regionale Ventilationsbahn wirkt als wichtiger Temperaturpuffer.

Straßenbäume und Straßenbegleitgrün finden sich am Otto-Suhr-Ring, der Eleonorenstraße und der Biebricher Straße. In der Wiesbadener Straße stehen nur sehr wenige Bäume. Der Straßenraum wird – zumindest abschnittsweise, wie auch die meisten Wohnstraßen – durch private Vorgartenzonen und Einzelbäume geprägt.

Eleonorenanlage

Die attraktive, ca. 4,5 Hektar große Eleonorenanlage bildet zusammen mit dem Rheinufer den wichtigsten freiräumlichen Grundstein für das Gebiet. Sie befindet sich im Südwesten des Plangebietes in direkter Rheinlage und ist beliebter Freizeit und Erholungsort für Anwohnerinnen und Anwohner wie auch für Besucherinnen und Besucher.

Ursprünglich wurde die Eleonorenanlage 1936 als Anlage mit Aufmarschplatz konzipiert. Die Grundgestalt des Freiraumes ist auch heute noch erhalten, besonders prägend sind die Säulenpappel-Doppelreihe und der Rathenau-Platz.

Am heutigen Rathenau-Platz befand sich von 1945 bis 1962 der Zugang zur Alexander-Patch-Brücke – einer Behelfsbrücke als Ersatz für die im Zweiten Weltkrieg zerstörten Brückenbauwerke zur provisorischen Verbindung zwischen Mainz und Mainz-Kastel. Heute ist der westliche Platzbereich Teil der Regionalparkstation und zugleich ein Aussichtspunkt auf Mainz.



Rathenu-Platz



Eingang Eleonorenanlage Ecke Johannes-Goßner-Straße



Bahnweg Ecke Christof-Ruthof-Weg



Bahnweg Unterführung Marie-Juchacz-Straße

Der östliche Teil, zwischen Eleonorenstraße und Wiesbadener Straße, wird von großkronigen Bäumen gesäumt und dient als Pkw-Parkplatzfläche.

Aufgrund der vor allem im Sommer hohen Zahl an Erholungssuchenden lastet ein hoher Nutzungsdruck auf der attraktiven Freifläche der Eleonorenanlage. Insbesondere das derzeit nicht gestattete Grillen wird von der Bürgerschaft als Nutzung nachgefragt. Anwohnerinnen und Anwohner der Eleonorenanlage befürchten hingegen eine Geruchsbelastung bei Wiedereinrichtung von Grillflächen.

Spielplätze

Im Plangebiet befinden sich mehrere Spielplätze: am Rheinufer innerhalb der Eleonorenanlage der Spielplatz Eleonorenstraße, zum anderen der Ornithopterspielplatz (Spielplatz an der Helling), als Teil der Regionalparkroute. Zudem gibt es einen Spiel- und Sportplatz in der Marie-Juchacz-Straße. Einige dieser Spielflächen bedürfen aus Sicht der Bürgerinnen und einer Sanierung und/oder einer Angebotsergänzung für andere Altersklassen. Insbesondere wurde der Wunsch nach einer öffentlichen Toilette, ggf. mit Wickelmöglichkeit für Kleinkinder, geäußert.

Ein besonderer Schwerpunkt an Spiel- und Sportplätzen ist im Bereich Kastel Housing zu finden, u. a. zugehörig zu Grundschule und Kindertagesstätte. Die Spiel- und Sportflächen auf dem Gelände der dortigen Unterkunft für Geflüchtete sind öffentlich zugänglich und nutzbar, werden aber nur von wenigen Kindern des Stadtquartiers aufgesucht und sind somit teilweise untergenutzt. Ein Grund dafür könnte die gefühlte Barrierewirkung des vorgelagerten Zauns sein, der den Anwohnerinnen und Anwohnern trotz

integriertem Torzugang den Eindruck vermittelt, das Gelände nicht betreten zu dürfen.

Da es in anderen Bereichen des Quartiers nur wenige Spielmöglichkeiten gibt, besteht vonseiten der Bürgerschaft der Wunsch eine wohnortnahe Spielplatzzugänglichkeit für alle Kinder zu ermöglichen, dabei spielt auch die Öffnung der Spielplatzflächen in Kastel Housing eine wichtige Rolle.

Kies Menz / Am KranSand

Der derzeit ungenutzte Freibereich KranSand bietet eine große Chance zur weiteren Freiflächenqualifizierung in Kastel-West. Das KranSand-Gelände ist die ehemalige Betriebsfläche der Firma Kies Menz, welche in der Vergangenheit von hieraus Kies bzw. Sand aus dem Rhein abbaggerte. Als einziges Erinnerungszeichen an diese Zeit befindet sich dort heute noch ein unter Denkmalschutz stehender Kran.

Das Gelände KranSand wird im Rahmen neuer Planungen als Erholungs-, Sport- und Freizeitort ausgebaut. (Siehe hierzu die detaillierte Betrachtung in Kapitel „8.4 KranSand“ ab Seite 105.)

Hundespielwiese

Zwischen Biebricher Straße und Rhein befindet sich eine Hundespielwiese auf dem Gelände der ehemaligen Kläranlage. Die Fläche hat das Potenzial, durch eine Umnutzung qualifiziert und dem attraktiven Standort besser gerecht zu werden.

Bahnwege

Die parallel zur Bahn verlaufenden begrünten Fußwege werden von den Bewohnerinnen und Bewohnern als Potenzial für die Naherholung gesehen. Hier wurde jedoch auf die teilweise mangelnde Pflege und Sauberkeit der Wege hingewiesen.

Stadtklima

Gemäß dem Umweltatlas Hessen ist die Stadt Wiesbaden erheblichen bioklimatischen Wärmebelastungen ausgesetzt – verbunden mit häufig auftretenden austauscharmen Wetterlagen. Auf der Grundlage des Umweltberichts Nr. 22 „Stadtklima Wiesbaden“ (2012) sind die derzeitigen klimafunktionalen Zusammenhänge für den Planbereich an der Wiesbadener Straße wie folgt zu präzisieren: Durch die aktuell hohe bauliche Verdichtung im nördlichen Bereich des Entwicklungsgebietes besteht hier ein „intensives Überwärmungsgebiet mit eingeschränktem Luftaustausch“. Der südliche Teil des Gebietes ist klimatisch aufgrund des höheren Grünanteils etwas besser gestellt, sodass hier nur ein „mäßiges Überwärmungsgebiet mit teilweise eingeschränktem Luftaustausch“ attestiert wird.

Wegen des Durchgangsverkehrs auf der Verkehrsader „Wiesbadener Straße“ ist von erheblichen lufthygienischen Belastungen auszugehen. Allerdings entfalten das Parkklima der nahe gelegenen Eleonorenanlage und des grünen Rheinufers sowie die östlich an den Entwicklungsbereich angrenzende Gartenzone Belüftungswirkungen für die Quartiere an der Wiesbadener Straße.

Durch die Folgen des Klimawandels ist künftig mit einer Verstärkung der negativen thermischen Effekte in den Quartieren zu rechnen. Prognosen des „Potsdam Institut für Klimafolgenforschung“ errechnen für Wiesbaden im Zeitraum von 2040 bis 2050 jährlich ca. 3 bis 13 zusätzliche heiße Tage (max. Tagestemperatur $\geq 30^{\circ}\text{C}$) und ca. 6 bis 31 zusätzliche Sommertage (max. Tagestemperatur $\geq 25^{\circ}\text{C}$). Der Deutsche Wetterdienst (DWD) hat

für den Entwicklungsbereich an der Wiesbadener Straße für die momentane Situation im Mittel ca. 9 heiße Tage pro Jahr errechnet. Bis zum Jahr 2060 prognostiziert er eine Zunahme der heißen Tage um ca. 14 auf dann 23 Tage/Jahr. Damit steigt für das Gebiet auch die Wahrscheinlichkeit lang anhaltender sommerlicher Hitzeperioden.

Emissionen (Lärm, Geruch)

Das Plangebiet ist verschiedenen Emissionen ausgesetzt. Insbesondere der Verkehr entlang der Wiesbadener Straße sowie der Bahnverkehr nordwestlich und östlich des Plangebietes sorgen für Lärmemissionen. Neben dem Verkehrslärm sind die Anforderungen der bestehenden Gewerbebetriebe, z. B. in der Sankt-Florian-Straße, zu berücksichtigen. Emissionskonflikte zwischen Wohnen und Gewerbe bestehen derzeit nicht und sollen auch zukünftig vermieden werden. Die ehemalige Kläranlage an der Biebricher Straße wird auch zukünftig als Umpumpstation genutzt. Hier kann es zu Geruchsbelästigungen kommen.

Hochwasserschutz

Das Land Hessen hat einen Hochwasserrisikomanagementplan (HWRMP) für den Rhein erstellt. Dabei wurden für den Rhein Hochwasserrisiko- und Hochwassergefahrenkarten erarbeitet, die auch zum Einfluss des Rheins auf das Planungsgebiet Wiesbadener Straße Aussagen treffen. In den festgesetzten Überschwemmungsgebieten bestehen Einschränkungen für neue Baugebiete und die Errichtung baulicher Anlagen. Eine hochwasserangepasste Planung, Nutzung und Bauausführung ist in den betreffenden Bereichen grundsätzlich vorzusehen.

SICHT DER BÜRGERSCHAFT

Freiräume

- + Attraktives Rheinufer
- + Freifläche (Hundewiese) am Rhein
- + Potenzial des Fußweges an den Gleisanlagen zur Naherholung
- Hoher Nutzungsdruck
- Unternutzung einzelner Flächen mit Rheinlage
- Vermüllung und Entwertung als Hundeklo entlang der Gleisanlage hinter der Marie-Juchacz-Straße

Eleonorenanlage

- + Allee mit schattenspendenden Bäumen am Rhein (Eleonorenanlage)
- + Attraktive Gestaltung der Eleonorenanlage
- + Schöne Terrassen zum Verweilen an der ehemaligen Rheinbrücke am Rathenau-Platz
- + Attraktive Freiflächen ohne direkte Anwohnerschaft (KranSand)
- Fehlende Grillmöglichkeiten
- Verkehrsgefährdung durch Eiswagenstand (Ecke DLRG)

Spielplätze

- + Attraktiver Spielplatz (Kastel Housing)
- Unternutzung der Sportplätze Kastel Housing
- Funktionale und gestalterische Defizite des Spielplatzes Eleonorenanlage: keine Spielgeräte für Kleinkinder
- Fehlende öffentliche Toiletten mit Wickelmöglichkeit und Zugangsmöglichkeit auch am Wochenende
- Unternutzung des Ornithopter-Spielplatzes

Emissionen

- Lärmbelastung durch Zug- und Straßenverkehr
- Geruchsemissionen durch Umpumpwerk und Gewerbebetriebe in Ämöneburg

FAZIT

Das Plangebiet weist durch die Lage zwischen Rheinufer und Landschaftsraum ein großes Potenzial der Freiraumvernetzung und -nutzung auf. Angrenzend befinden sich stadtklimatisch wichtige Flächen sowie Biotopstrukturen. Bei der Entwicklung des Gebietes besteht die Chance, diese Flächen und Strukturen weiter miteinander zu verknüpfen und fehlende

Vernetzungsachsen auszubauen.

Die Eleonorenanlage macht den wichtigsten und größten zusammenhängenden Freiraum im Plangebiet aus. Hier eröffnen sich Möglichkeiten zum weiteren Ausbau der Regionalparkroute.

In kleinteiligen Freiräumen wie dem KranSand, der Hundespielwiese und den bahnbegleitenden Fußwegen be-

stehen gute Chancen zur weiteren Freiflächenqualifizierung und besseren Durchgrünung in Kastel-West.

Bei der Entwicklung der Freiflächen ist zu berücksichtigen, dass Beeinträchtigungen aufgrund von Lärm- und verschiedenen Geruchsemissionen vorliegen.



ZÄSUR BAHNSTRECKE
 Barrierewirkung zur direkten Umgebung

ZÄSUR BAHNSTRECKE
 Barrierewirkung zur direkten Umgebung

Petersaue
 No-Go-Area

Rhein

Mainz Innenstadt

Christus-Kirche

Eleonorenanlage
 stark genutzt

KranSands
 Umgestaltung

Reduit
 Jugend- und
 Kulturzentrum

Sichtbeziehung
 Mainz Innenstadt

Wegebeziehung
 Mainz Innenstadt

Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept
 Wiesbadener Straße

Situative Kartierung

Stand: 07. September 2017



05

5. FAZIT: POTENZIALE UND HERAUSFORDERUNGEN

Die vielfältigen Erkenntnisse der Analyse zum Planungsraum werden im Folgenden zusammengefasst, um eine Grundlage für Aussagen zur zukünftigen Entwicklung des Stadtteils zu schaffen: Welche Potenziale können wir nutzen? Und welchen Herausforderungen müssen wir uns stellen?

Die Potenziale und Herausforderungen werden zunächst in Form einer situativen Kartierung dargestellt – zu ihrer besseren Wahrnehmung im räumlichen Kontext.

Zu den zentralen Themenfeldern werden anschließend Bewertungen aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger aufgelistet: Potenziale und Herausforderungen sowie Wünsche.

Abschließend werden die Potenziale und Herausforderungen des Quartiers in einem textlichen und bildlichen Fazit der Analyseergebnisse benannt.

5.1 SITUATIVE KARTIERUNG

Jeder Stadtteil ist mehr als die Summe seiner räumlich ablesbaren baulichen Strukturelemente. Aus Sozialstrukturen, Geschichte, Entwicklungstendenzen und Image sowie aus der Wahrnehmung durch die Bewohnerschaft ergeben sich weitere Elemente, die den Charakter und die Struktur eines Quartiers prägen.

Die situative Kartierung versucht eine Verbindung all dieser Elemente in einer plakativen räumlichen Darstellung zu vereinen und einen Gesamtüberblick über das Quartier zu geben. Grundlage aller Aussagen sind die Ergebnisse der Gespräche mit den Akteuren aus dem Quartier und die Auswertung der Analyse. Das Ziel ist es, die Prägungen und Wahrnehmungen der lokalen Akteure des Quartiers erfassen zu können.

Elemente der situativen Kartierung für den Untersuchungsraum Kastel-West

sind: Wohngebiete, Gewerbe, Sondernutzungen, Restriktionen und Barrieren. Die unterschiedlichen Charaktere und Wahrnehmungen der Wohngebiete werden durch Farbintensität (Dichte) und Beschreibungen (wie „A-Lage“, „B-Lage“, „Premiumlage“) dargestellt. Wichtige öffentliche Einrichtungen und Räume werden in Gelb hinterlegt; im Quartier sind dies das Haus für Bildung und Begegnung, der Rathenau-Platz und der LIDL-Markt als Treff- und Versorgungspunkt.

Das Quartier wird durch Barrieren der Bahnstrecken eingefasst (rote Linien). Weitere Elemente der situativen Kartierung sind Konfliktpunkte (orange gestrichelte Kreise) und Bereiche mit großen Nutzungserwartungen (schraffierte Flächen).

5.2 SICHT DER BÜRGERSCHAFT AUF IHR STADTQUARTIER

STADTRÄUMLICHE EINBINDUNG

- + Bezug und Nähe zu zwei Städten
- + Gute Erreichbarkeit
- + Attraktive Lage am Rhein

BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR

- + Gutes Miteinander

STADTSTRUKTUR UND STADTBILD

- + Doppelidentität durch Lage zwischen Wiesbaden und Mainz
- + Spannender und bunter Stadtteil
- + Leute entdecken Kastel-West für sich neu

INFRASTRUKTUR

- + Haus der Bildung und Begegnung als wichtige Institution
- + Ausbau der Gustav-Stresemann-Zweigstelle zu eigenständiger Grundschule
- + LIDL als zentraler Nahversorger des Gebietes
- + Rheinufer als wichtiger Treffpunkt

WOHNEN

- + Hohe Lebensqualität
- + Gute Wohnlage für Pendlerinnen und Pendler
- + Große Flächenpotenziale (Kastel Housing, Clemens-Areal etc.)
- + Günstiges Wohneigentum in der Marie-Juchacz-Straße

WIRTSCHAFT UND GEWERBE

- + Verkehrstechnisch gute Lage für Gewerbebetriebe durch Nähe zu Autobahn und Flughafen sowie dem Gewerbegebiet Petersweg

MOBILITÄT UND VERKEHR

- + Vorhandensein einer eigenen Fahrradstraße (Elonorenstraße)
- + Chance zur Entlastung der Straßen und zur Verbesserung der Erschließung und des Kleinklimas durch die CityBahn

FREIRAUM UND STADTKLIMA

- + Attraktives Rheinufer
- + Ansprechende Gestaltung der Eleonorenanlage
- + Schöne Freiflächen und attraktiver Spielplatz (Kastel Housing)
- + Potenzial des Fußweges an den Gleisanlagen zur Naherholung

HERAUSFORDERUNGEN

- Vergleichsweise große Entfernung zur Wiesbadener Innenstadt
- Mangelhafte Anbindung an den Kasteler Ortskern
- Möglicher Umbruch der sozialen Milieus
- Unattraktive Gestaltung von Wiesbadener Straße und Gebietseingängen
- Diverse Barrieren und fehlende Anbindung an den Kasteler Ortskern
- Fehlendes Zentrum in Kastel-West
- Mangel an (fußläufig erreichbaren) Nahversorgungseinrichtungen
- Fehlendes Quartierszentrum
- Fehlende (kostenfrei nutzbare) Sporteinrichtungen
- Fehlende kleine Treffpunkte, insbesondere für Jugendliche
- Mangel an kostengünstigem, gefördertem Wohnraum
- Teilweise mangelnde Wohnqualität
- Gestalterische Defizite entlang der Wiesbadener Straße
- Beeinträchtigungen der Wohnlage durch zunehmenden Verkehr
- Zu monofunktionale Gewerbestrukturen
- Überproportional hoher Anteil an Autohändlern
- Drohender Wegfall von Gewerbeflächen
- Neuausrichtung von Gewerbestandorten
- Unzureichende Wegebeziehungen und Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr
- Teilweise mangelnde Barrierefreiheit
- Angespante Parkplatzsituation
- Unzureichende Kapazitäten der Verkehrssysteme zur Hauptverkehrszeit
- Hoher Nutzungsdruck und Unternutzung einzelner Flächen mit Rheinlage
- Fehlen von Grillmöglichkeiten und öffentlichen Toiletten
- Funktionale und gestalterische Defizite einzelner Spielplätze
- Geruchsemissionen und Lärmbelastung

IDEEN UND WÜNSCHE

- * Vollsortimenter
- * Gastronomie
- * Drogerie
- * Apotheke und Ärzte
- * Wohnraum für Studierende
- * Wohnangebot für seniorenge-rechtes, ggf. betreutes Wohnen
- * Bauland für Eigenheime
- * Lokale Arbeitsplätze durch mehr Versorgungseinrichtungen
- * Nutzung leer stehender Poten-zialflächen für Start-Ups etc.
- * Ganzheitliche Entwicklung der Erschließungsstruktur unter Berücksichtigung aller Nutzer-interessen und Verkehrsträger



Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept
Wiesbadener Straße

Potenziale

- Grünflächen mit hoher Aufenthaltsqualität
- Grünraum im Umfeld
- ← Blickbeziehungen Rhein
- Hochwertige Wohnlage
- Verkehrliche Anbindung des Stadtteils
- Entwicklungsflächen
- Stärkung der Wegeverbindungen
- Citybahn
- Wiesbadener Straße als Quartiersrückgrat
- Quartierstreffpunkt
- 🚲 Fahrradstation
- 🛒 Einzelhandel
- Identität stiftende Gebäude

Stand: 19. April 2018



5.3 POTENZIALE

Gute stadträumliche Anbindung

Die räumliche Lage zwischen Mainz und Wiesbaden sowie am Rhein und darüber hinaus die gute Erreichbarkeit von Frankfurt stellen ein großes Potenzial für die Entwicklung des Gebietes als Wohn- und Gewerbestandort dar.

Sozial gemischte, stabile Bevölkerungsstruktur

Ein großer Pluspunkt des Quartiers ist die sozial gemischte, stabile Struktur der Bewohnerschaft. Hohe soziale Bedarfslagen oder verfestigte negative Strukturen existieren im Plangebiet nicht. Ein weiterer Vorteil ergibt sich aus der Präsenz lokal aktiver Bürgerinitiativen, die eine bürgerinitiierte Quartiersentwicklung vorantreiben.

Stadtstruktur und Stadtbild

Ein weiteres Potenzial bringen die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude und städtebaulichen Strukturen mit sich. Sie sind Zeitzeugen der Vergangenheit, Identitätsstifter und Erkennungszeichen für das Quartier. Als Chance kann die Entwicklung eines urbanen und gemischten Stadtteils mit einer städtebaulich, kulturell, sozial und wirtschaftlich verankerten Ortsidentität gesehen werden.

Attraktive Wohnlagen am Rhein

Ein erhebliches Potenzial des Gebietes folgt aus der attraktiven und guten Wohnlage am Rhein. Eine besondere Chance besteht darin, mit Realisierung einer heterogenen baulichen Struktur unterschiedliche Bevölkerungsgruppen anzusprechen, um das sozial gemischte Quartier zu sichern und weiterzuentwickeln. Des Weiteren bietet die Wohnlage angesichts guter Verkehrsverbindungen attraktive Wohnbedingungen für Pendlerinnen und Pendler. Die Bewohnerinnen und Bewohner empfinden die

Lebensqualität als gut und wohnen gerne im Plangebiet. Es besteht eine starke Identifikation mit dem Wohnstandort, verbunden mit einem hohen Verantwortungsbewusstsein.

Vielfältige Wirtschafts- und Gewerbestruktur

Als Potenzial für die ansässigen Betriebe ist die verkehrstechnisch gute Lage innerhalb der Rhein-Main-Region, die Standortnähe zum Gewerbegebiet Petersweg sowie zum Industriepark Infraserw/Betonwerk Dyckerhoff/Buzzi zu nennen.

Das Gebiet bietet derzeit Raum für einen bunten Gewerbemix mit unterschiedlichen Qualifikationsprofilen der Arbeitsplätze.

Für höherwertige Gewerbestrukturen ist auch die Nähe zum Rhein attraktiv. Eine Chance des Gebietes besteht darin, auf leer stehenden Potenzialflächen z. B. durch die Ansiedlung von Nahversorgern lokal nachgefragte Arbeitsplätze zu schaffen. Leer stehende Flächen könnten von Gründern, Start-ups und anderen Kreativen genutzt werden.

Ausbaufähige Grundausrüstung der sozialen Infrastruktur und Nahversorgung

Die Ausstattung mit Infrastruktur bietet eine gute Grundlage für den weiteren Ausbau und zur Verbesserung der Versorgungssituation. Im Plangebiet sind bereits gute soziale Infrastruktureinrichtungen (wie das Haus der Bildung und Begegnung als wichtige Institution zur Integrationsförderung) vorhanden. Flächen für einen weiteren bedarfsge rechten Ausbau des Kindertagesstättenangebotes sind vorhanden. Positive Effekte für das Quartier hat auch der Ausbau der bisherigen Zweigstelle der Gustav-Stresemann-Schule zur eigenständigen Grundschule mit bedarfsge rechtem Ganztagsbetreuungsangebot. Die Umnutzung vorhandener Flächen

für die Ansiedlung einer weiterführenden Schule stellt nicht nur ein großes Potenzial für Kastel-West dar, sondern würde auch das Bildungsangebot im AKK-Gebiet insgesamt stärken.

Der Discounter LIDL ist der wichtigste große Nahversorger im Plangebiet – und wird von der Bevölkerung auch so gesehen. Darüber hinaus können auf verschiedenen Potenzialflächen im Quartier weitere Nahversorgungseinrichtungen entwickelt werden.

Das Rheinufer und die Eleonorenanlage sind die bedeutendsten Freiräume zur Freizeitgestaltung sowie als Treffpunkt; sie machen eine große Stärke des Quartiers aus.

Straßenraum Wiesbadener Straße

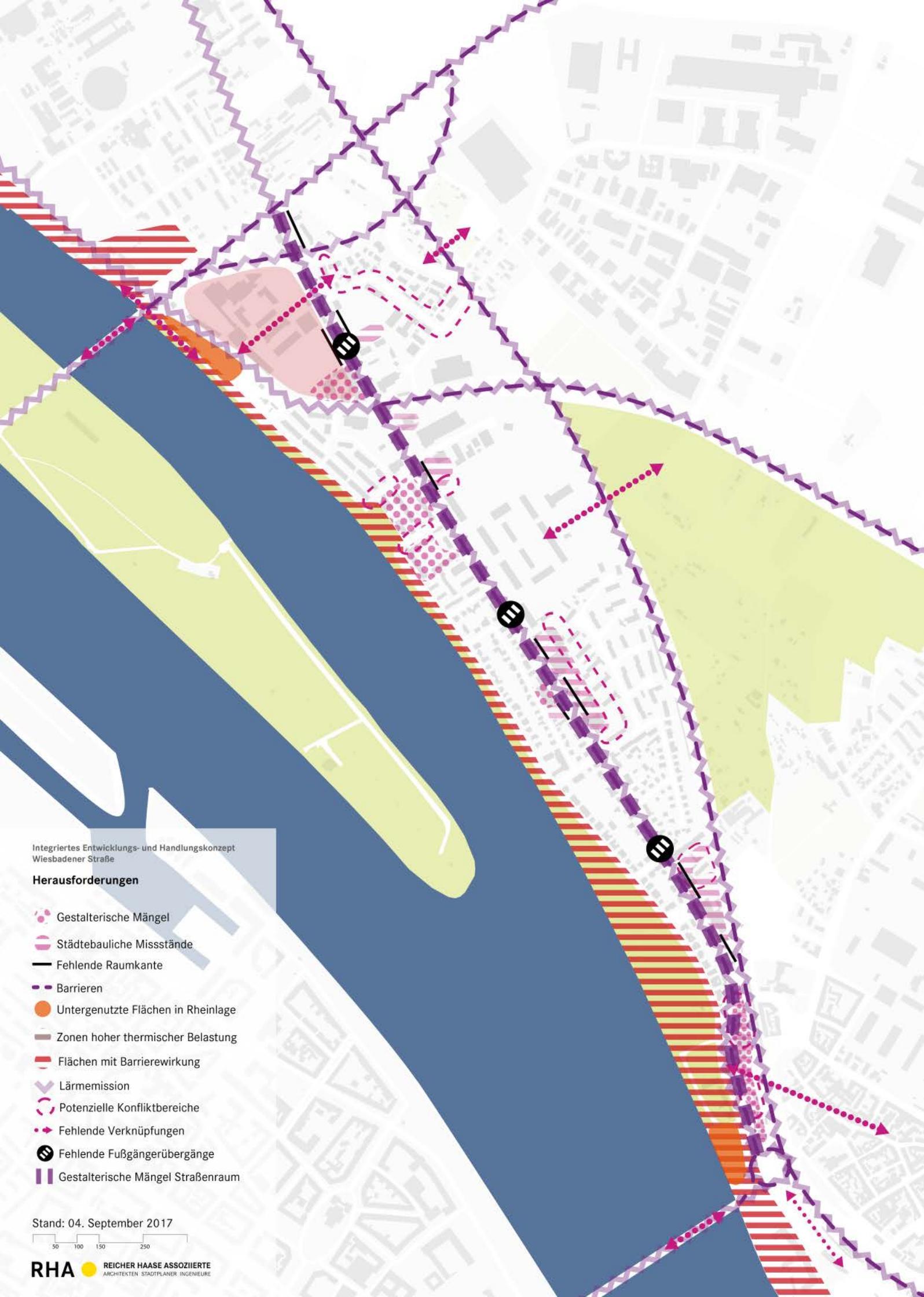
Die Wiesbadener Straße ist von hoher Bedeutung für das Gebiet und weist ein großes Aufwertungs- und Entwicklungspotenzial auf. Insbesondere im Zusammenhang mit der Einrichtung der CityBahn kann der Straßenraum gestalterisch aufgewertet werden.

ÖPNV-Anbindung durch CityBahn

Die Trassenführung der geplanten CityBahn durch das Quartier beinhaltet eine große Chance. Mit einem ausgebauten Verkehrssystem könnten die Erreichbarkeit des Gebietes und die Lagequalität verbessert werden und damit einhergehend die Standortvorteile erhöhen. Die CityBahn könnte zudem u. a. einen wichtigen Beitrag zur Entlastung und Verbesserung sowie zur strukturellen und gestalterischen Aufwertung der Wiesbadener Straße leisten.

Attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen

Eine Stärke des Plangebietes sind die attraktiven Fuß- und Fahrradwege am Rhein, welche grundsätzlich gut aus dem Quartier heraus zu erreichen sind.



Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept
Wiesbadener Straße

Herausforderungen

-  Gestalterische Mängel
-  Städtebauliche Missstände
-  Fehlende Raumkante
-  Barrieren
-  Untergenutzte Flächen in Rheinlage
-  Zonen hoher thermischer Belastung
-  Flächen mit Barrierewirkung
-  Lärmemission
-  Potenzielle Konfliktbereiche
-  Fehlende Verknüpfungen
-  Fehlende Fußgängerübergänge
-  Gestalterische Mängel Straßenraum

Stand: 04. September 2017



5.4 HERAUSFORDERUNGEN UND DEFIZITE

Barrieren um den Stadtteil und schwache Anbindung an Kastel

Verschiedene Barrieren, wie u. a. die Bahntrassen, sind eine Herausforderung für die Anbindung des Gebietes an seine Umgebung. Auch die Wiesbadener Straße bildet aufgrund ihrer hohen Verkehrsbelastung eine innere Barriere, die das Gebiet in zwei Bereiche teilt. Diese äußeren Barrieren und unzureichende Wegebeziehungen haben eine ungenügende Anbindung des Quartiers an den Kasteler Ortskern zur Folge.

Fehlendes Quartiers-Zentrum

Dem Plangebiet fehlt ein Quartiers- und Versorgungszentrum. Das Nahversorgungsangebot muss zukünftig um Einrichtungen wie ein Lebensmittelgeschäft, eine Apotheke und eine Drogerie ergänzt werden.

Darüber hinaus bedarf es Orten der Begegnung – im Sinne attraktiver öffentlicher Räume, die als Treffpunkte im Stadtteil dienen.

Das Plangebiet weist eine gewisse Eigenständigkeit auf, es fehlt ihm aber ein zentraler identitätsstiftender Ort für die Bewohnerschaft.

Außenwirkung und funktionale Defizite der Wiesbadener Straße

Die Wiesbadener Straße weist derzeit gestalterische Defizite auf, welche u. a. auf städtebaulich ungeordnete baulichen Strukturen und fehlende Raumkanten zurückzuführen sind. Des Weiteren stellt sich die Wiesbadener Straße als Durchgangsstraße und diffuser Zwischenraum zwischen dem Kasteler Ortskern und den Industrieparks dar und beeinflusst dadurch maßgeblich die Außenwahrnehmung des Gebietes. Die Straße besitzt aufgrund ihrer starken Frequentierung eine

hohe Trennwirkung für die beidseitig angrenzenden Bereiche. Als besondere Problemfaktoren sind auch die abschnittsweise fehlenden Querungshilfen und teilweise schwierigen oder fehlenden Radwegführungen entlang der Wiesbadener Straße zu nennen. Dies macht die Straße für den Fuß- und Radverkehr unattraktiv und bewirkt einen untergeordneten Stellenwert für diese umweltfreundlichen Mobilitätsformen.

Unzureichende soziale Infrastruktur und Freizeitmöglichkeiten

Zukünftig könnte ein Mangel an Kitaplätzen zur Herausforderung werden, insbesondere dann wenn einzelne Einrichtungen wegfallen sollten und weder Ersatzstandorte für die bestehende noch für zusätzlich benötigte Einrichtungen zur Verfügung stehen. Das Fehlen einer weiterführenden Schule an der Rheinschiene stellt ein Entwicklungshemmnis für ganz AKK dar. Auch das Fehlen weiterer Bildungseinrichtungen oder deren Zweigstellen wie z. B. eine Bücherei und Volkshochschule ist nachteilig. Defizite an Angeboten für die Freizeitgestaltung werden vor allem im Jugendfreizeitbereich gesehen; auch kostenlos nutzbare Sporteinrichtungen werden vermisst.

Fehlende Wohnangebote

Trotz des grundsätzlich positiv einzuordnenden Wohnungsangebotes fehlt es im Plangebiet insbesondere an kostengünstigen, geförderten Wohnungen. Auch barrierefreie Wohnungen für alte Menschen sowie Wohnungen für Studierende werden benötigt. Der prognostizierte Zuwachs an Wohnraum in Kastel beinhaltet nicht nur die Chance, diesen Bedarfen gerecht zu werden, sondern erfordert auch den Ausbau einer nachfrage- und bedarfsgerechten Infrastruktur.

Fehlendes gewerbliches Profil

Derzeit besitzt der Stadtteil noch kein Profil als attraktiver Gewerbestandort am Rhein, weshalb mögliche Entwicklungspotenziale des Standortes noch nicht voll ausgeschöpft werden können. Die Kleinteiligkeit von Gewerbeflächen und die einseitige Prägung der Wiesbadener Straße durch den Autohandel beeinflussen das Image als Gewerbestandort in ungünstiger Weise.

Lärm- und Geruchsbelastung

Die größten Hemmnisse einer zukünftigen Wohn- und Gewerbeentwicklung stellen die verschiedenen Emissionen dar, wie z. B. die Lärmbelastung durch den Bahn- und Straßenverkehr sowie die Geruchsemissionen durch das Umpumpwerk.

Zukunftsfähigkeit des Verkehrssystems

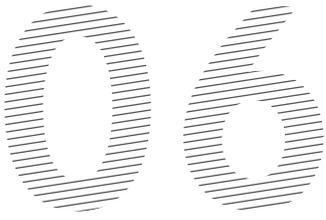
Die Verkehrsinfrastruktur weist eine Reihe funktionaler Defizite auf. Vor allem der Fuß- und Radverkehr spielt eine untergeordnete Rolle. Die Anbindung des Radverkehrs in Richtung Mainz wird durch die fehlende Fahrradampe zur Kaiserbrücke erschwert. Der Bahnhof Kastel ist nicht barrierefrei ausgebaut, insbesondere eine Anbindung zum Hochkreisel fehlt. Eine weitere Belastung für Kastel-West ist die angespannte Parksituation, welche vor allem durch die große Zahl auswärtiger Parkplatzgäste entsteht. Darüber hinaus sind die zentralen Busrouten der Linien 6 und 9 besonders zu den Hauptverkehrszeiten stark überlastet.

Überlastung, aber auch Mindernutzung von Freiflächen

Der Nutzungsdruck auf Freiflächen, insbesondere auf die Eleonorenanlage, ist hoch. In Rheinlage gibt es aber auch untergenutzte Flächen (wie z. B. die Hundewiese am Umpumpwerk), die anderweitig bespielt werden könnten.



TEIL II: ZIELE & KONZEPT



6. LEITLINIEN UND ENTWICKLUNGSZIELE

Kastel-West soll zukünftig seine Potenziale wie die Lagegunst am Rhein, die attraktiven Grünflächen und die vielen Entwicklungsflächen nutzen, um ein eigenständiger Stadtraum mit attraktiven Bedingungen für das Wohnen und Arbeiten sowie für die Versorgung zu werden.

Oberstes Ziel ist ein nachhaltiger Stadtumbau durch die Anpassung der Bebauungs- und Freiraumstrukturen an wirtschaftliche, demografische und soziale Um-bauprozesse.

Die zukünftige Entwicklung orientiert sich an fünf Leitlinien:

Leben und Arbeiten am Rhein attraktivieren

**Eigenständiges Profil als Stadtquartier stärken:
attraktiv – dynamisch – vielfältig**

Die Wiesbadener Straße als Rückgrat des Quartiers entwickeln

Rheinufer und Freiräume aufwerten und vernetzen

Kastel-West als vernetzenden Stadtraum zwischen Wiesbaden und Mainz ausbilden

Im Folgenden werden die aus der Analyse abgeleiteten fünf Leitlinien anhand von spezifischen Entwicklungszielen dargestellt. Die einzelnen Entwicklungsziele sollen unterschiedliche Aspekte befördern, die die Leitlinien unterstützen. Das räumliche Leitbild zeigt auf, wo die Schwerpunkte der Entwicklung im Stadtteil liegen werden und welche räumlichen Strukturen hier in Zukunft gestärkt werden sollen.

Neben den hier angeführten Zielen haben auch viele der im Entwicklungs- und Handlungskonzept Stadtumbau Kostheim/Kastel formulierten Leitlinien und Handlungsfelder Gültigkeit für das Projekt IEHK Wiesbadener Straße. Die Ergebnisse der Beteiligung und unabhängigen Analyse sowie daraus resultierende Leitlinien und Ziele finden sich durch die vorhandenen Konzepte und Ansätze (Stadtumbau Kostheim/Kastel etc.) bestätigt.

Auch die Qualitätsziele von Wiesbaden 2030+ und das Rheinuferentwicklungskonzept finden Berücksichtigung.

6.1 LEBEN UND ARBEITEN AM RHEIN ATTRAKTIVIEREN

Kastel-West hat durch seine Lage am Rhein ein großes Potenzial für die zukünftige Entwicklung. Von dieser Lagegunst sollen alle Bewohnerinnen und Bewohner sowie die gewerblichen Betriebe im Stadtteil profitieren. Dies betrifft die neu zu entwickelnden Potenzialflächen und auch die bestehenden Quartiere. Vorhandene funktionale und gestalterische Defizite sollen ausgeglichen werden.

Das Stadtquartier an den Rhein bringen!

Die direkte Nähe zum Rhein als herausragende Qualität des Quartiers soll durch den Ausbau von Wege- und Sichtbeziehungen genutzt und weiterentwickelt werden. Östlich der Wiesbadener Straße gelegene Wohnflächen sollen so eine bessere Anbindung an den Rhein erhalten, damit alle Quartiersbereiche von der Lagegunst profitieren können. Die Verbindung zum Rhein soll auch über den Ausbau von Freiraumstrukturen verbessert werden.

Strukturwandelflächen „Clemens-Areal“ und „Kastel Housing“ als Keimzellen für einen nachhaltigen Stadtumbau nutzen!

Das Clemens-Areal und Kastel Housing stellen wichtige Entwick-

lungsflächen in Kastel-West dar. Angesichts ihrer Größe und Beschaffenheit sowie ihrer Umnutzungs- und Nachverdichtungsmöglichkeiten sollen sie als Keimzellen für einen nachhaltigen Stadtumbau genutzt werden.

Des Weiteren sollen beide Areale dazu beitragen, durch die Stärkung bzw. Bildung neuer Zentren dezentrale Strukturen zu schaffen. Ferner kann der Wohnstandort gesichert und die Wohnraumversorgung gewährleistet werden, da die Flächen große Neubaupotenziale mit sich bringen. So besteht auch die Möglichkeit, dem Bedarf an neuen Wohnformen und -bedürfnissen gerecht zu werden, welcher sich aus dem demografischen Wandel ergibt.

Als Keimzellen können die Flächen eine Vorbildfunktion übernehmen und als Impulsgeber für einen nachhaltigen Stadtumbau im gesamten Gebiet dienen. Weiterhin gilt es die hohe Entwicklungsdynamik weiterer kleinerer Flächenpotenziale im Gebiet aufzugreifen und im Sinne eines aufeinander abgestimmten Gesamtkonzepts für Kastel-West weiterzuentwickeln.

Gemischt-genutzte Quartiere entwickeln!

Die Stadt der Zukunft ist eine Stadt der Mischung von Nutzungen. Dies soll auch in Kastel-West zum Standard werden. Neue Entwicklungsgebiete sollen sich nicht zu monofunktionalen

Siedlungen entwickeln, sondern den Bedürfnissen der Stadtgesellschaft nach lebendigen Stadtquartieren mit vielfältigen, kleinteiligen Nutzungsmöglichkeiten gerecht werden.

Es wird angestrebt, die vorhandene Nutzungsmischung von Wohn- und Gewerbeflächen beizubehalten und ausgewogen zu fördern. Der Standort bietet die Chance, neue Wohn- und Arbeitsformen zu entwickeln sowie neue Funktionen zu etablieren.

Differenzierte, vielfältige Wohnformen entwickeln und preisgünstigen Wohnraum schaffen!

Die Nachfrage nach Wohnraum in Wiesbaden und Mainz ist hoch. Diese Nachfrage soll auch in Kastel-West verstärkt bedient werden können.

Ziel ist es, Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen zu schaffen (Seniorinnen/Senioren, Studierende, Familien etc.). Hierfür müssen vielfältige Wohnformen entwickelt werden, die integrativ in den Stadtraum hineinwirken. Zusätzlich soll die attraktive Wohnlage am Rhein gesichert und ausgebaut werden.

Um Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen, ist auch die Schaffung von gefördertem Wohnraum und gefördertem Wohneigentum von Bedeutung. Aufgrund des sehr geringen Anteils an Sozialwohnungen im Gebiet besteht hier die Möglichkeit, auf vorhandene Bedarfslagen

verstärkt einzugehen und die von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Mindestanteile an gefördertem Wohnungsbau zu realisieren. Dies sind bei Bauvorhaben mit einem Umfang von 60 oder mehr Wohneinheiten mindestens 22 Prozent geförderte Wohnungen; bei Bauvorhaben stadtnaher Gesellschaften sind es mindestens 30 Prozent.

Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen sichern und qualifizieren, neue Angebote schaffen!

Die gute Erschließung und Lagequalität am Rhein ist ein großes Potenzial für die gewerbliche Entwicklung. Bestehende Arbeitsplätze sollen gesichert und zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden. Das Ziel ist die Herstellung einer ausgewogenen Mischung an Gewerbeeinheiten und die Stärkung als kleinteiliger, kreativer Dienstleistungsstandort. Der Ausbau neuer Angebote soll die Vielfältigkeit im Gebiet fördern; hierzu gehören z. B. ein Gründerzentrum, ein Kreativquartier und Gewerbehöfe.

Eine Umstrukturierung und Bündelung der Nutzungen soll sicherstellen, dass ein geordneter und zentrierter Bereich für Gewerbe und Dienstleistung entsteht. Dadurch kann auch eine repräsentative Adressbildung ermöglicht werden, die nicht mehr zwangsläufig über die Wiesbadener Straße erfolgen muss. Die Umstrukturierung soll auch

zu einer Aufwertung der Wiesbadener Straße führen.

Detailliertere Anforderungen an die genaue Größe, den Umfang und Bedarf an Gewerbe, Dienstleistung und Nahversorgung können in einem nächsten Schritt ermittelt werden. Für ein „Kreativquartier“ sind u. a. die Nachfrage sowie die Eignung des Gebäudebestands detailliert zu ermitteln (siehe Maßnahmen). Vorstellbar wäre z. B. die Umnutzung des derzeit leer stehenden, denkmalgeschützten ehemaligen Kasernen- und Polizeigebäudes als Gründer- und Coworkingzentrum. Für den Ausbau des Einzelhandels ist eine Untersuchung der Einzelhandelsstruktur anzustreben, um die tatsächlichen Bedarfe und die wirtschaftliche Tragfähigkeit zu gewährleisten (siehe Maßnahmen). Hierfür ist auch das zukünftige Angebot an Wohnflächen einzubeziehen.

Zukünftig sollen einige gewerbliche Flächen entlang der Wiesbadener Straße für höherwertiges Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnen genutzt werden. Durch die Zurückdrängung der Autohändlernutzung im Gebiet müssen zeitnah nutzungsadäquate Ausweichflächen für diese bereitgestellt werden, um den Bedarf an Arbeitsplätzen für Geringqualifizierte sicherzustellen und der Nachfrage nach Gebrauchtwagen nachzukommen.

Qualitätvolle, urbane Dichte gewährleisten und durchgrünte Gebiete planen!

Um die Flächenressourcen nachhaltig zu nutzen, ist eine urbane und qualitätvolle Dichte zu gewährleisten. Die Strukturen sollen sich dabei in das vorhandene Gefüge einpassen, dürfen jedoch auf Grundlage der Bedarfslage auch dichtere urbanere Bereiche ermöglichen. Eine qualitätvolle Dichte soll ausreichend Grünstrukturen und Grünelemente beinhalten. Diese sind vor allem in Hinblick auf das Stadtklima wichtig, u. a. um die Regenwasserverdunstung und -versickerung sicherzustellen sowie eine Überhitzung des Gebietes zu vermeiden.

Lebensqualität stärken und Wohnumfeld attraktivieren!

Kastel-West ist ein lebenswertes Stadtquartier. Um das Leben im Gebiet noch attraktiver zu gestalten, bedarf es nicht nur guter Wohnangebote. Es gilt vielmehr, auch attraktive Freiräume und eine adäquate Ausstattung mit infrastrukturellen Einrichtungen sicherzustellen. Dies ist insbesondere auf den potenziellen Entwicklungsflächen denkbar sowie durch die Vernetzung vorhandener und den Ausbau zusätzlicher Freiraumstrukturen.

6.2 EIGENSTÄNDIGES PROFIL ALS STADTQUARTIER STÄRKEN: ATTRAKTIV – DYNAMISCH – VIELFÄLTIG

Die Bewohnerschaft erlebt ihr Quartier als bunt und vielfältig. Es mangelt jedoch noch an einer entsprechend positiven Außenwahrnehmung. Deshalb soll der Stadtteil als eigenständiges Quartier wahrnehmbar werden und eigene Versorgungsfunktionen sowie identitätsstiftende Treffpunkte erhalten.

Stadtteilidentität von Kastel-West fördern – Außenwahrnehmung verbessern!

Kastel-West soll zu einem eigenständigen Stadtquartier werden. Das Image und die Außenwahrnehmung sollen verbessert werden, damit das Quartier seine Entwicklungspotenziale ausschöpfen kann. Seine prägenden Attribute sollen hervorgehoben und im Kontext der Gesamtstadt Wiesbaden profiliert werden: attraktiv als Wohnstandort und Freizeitraum am Rhein, dynamisch in seiner Entwicklung und den Chancen, die es der Bewohnerschaft bietet, und vielfältig in seiner Bewohnerstruktur, bei den Nutzungen und Wohnangeboten.

Aus diesem Grund ist insbesondere die Aktivierung vorhandener Strukturwandelflächen (wie z. B. dem Clemens-Areal, Kastel Housing oder KranSand)

für neue Nutzungen anzustreben. Die Strukturwandelflächen bieten auch die Chance, das baukulturelle Erbe durch den Erhalt identitätsstiftender Gebäude und Freiflächen zu sichern und in die entstehenden Planungen adäquat einzubeziehen – zur Identitätsstärkung und Imageprägung des Stadtquartiers Kasteler Westen.

Das bunte Stadtquartier fördern!

Kastel-West ist ein spannendes und buntes Stadtquartier. Dieser Charakter soll auch in der Zukunft erhalten und gesichert werden, denn die vorhandene soziale Stabilität und Ausgewogenheit ist als großes Potenzial und hohes Gut zu sehen.

Auch die angestrebte Attraktivitätssteigerung und Entwicklung des Quartiers soll nicht mit einer Verdrängung der ansässigen Bevölkerung einhergehen, sondern die soziale Mischung erhalten und fördern.

Ferner soll die Integration weiter unterstützt werden, um das gute Miteinander, den Mix an Lebensformen und die Sicherheit im Quartier auch weiterhin zu erhalten.

Quartierszentrum entwickeln und Nahversorgung stärken!

Zukünftig soll es in Kastel-West mehr Versorgungsmöglichkeiten und soziale Infrastruktur geben, um den Wohn- und Gewerbestandort zu stärken, vorhandene Defizite auszugleichen und

neue zusätzliche Bedarfe zu decken. In der Mitte und im Norden der Wiesbadener Straße sollen Subzentren der Versorgung und der sozialen Infrastruktur entstehen. Die Wiesbadener Straße dient dabei als Rückgrat, an das sich die neuen Strukturen anschmiegen.

Zentral im Quartier gelegen, z. B. in Kastel Housing, soll ein sozio-kulturelles Zentrum entstehen und neuer zentraler Treffpunkt des Gebiets werden. Dieses Quartierszentrum soll die Schnittstelle zwischen sozialer Infrastruktur und Nahversorgung bilden und das Wir-Gefühl im Stadtquartier weiter stärken. Als multifunktionales Gebäude soll es für verschiedene soziale, kulturelle und gastronomische Nutzungen zur Verfügung stehen und die diversen Einrichtungen für den Stadtteil öffnen. Dem Quartierszentrum vorgelagert ist ein Quartiersplatz, der als Entrée in das neue Quartier dienen soll und zugleich eine Verbindung zwischen öffentlichem Raum und Gemeindezentrum bildet.

Die im Plangebiet vorhandenen Nahversorgungseinrichtungen sollen erhalten, gebündelt und ausgebaut werden. Des Weiteren sollen saisonale und temporäre Versorgungsstrukturen gefördert werden, um zeitlich begrenzten Bedarfen gerecht zu werden. Zudem ist die medizinische Versorgung sicherzustellen.

Orte der Integration und des Zusammenlebens stärken!

Die Grundschule und die Kindertagesstätte in Kastel Housing sind als wichtige Treffpunkte im Stadtteil verankert und sollen auch künftig in ihrer Funktion gesichert werden. Bildungseinrichtungen wie diese übernehmen eine wichtige Schnittstellenfunktion für Integration und sollen weiter gestärkt und ausgebaut werden. Zusätzlich kommt der Schaffung von stadtteilbezogenen, gemeinschaftlich nutzbaren Begegnungsräumen – z. B. in einem neuen Quartierszentrum – als Orten der Integration und des Zusammenlebens eine besondere Bedeutung zu.

Weiterführende Schule an der Rheinschiene – Kastel-West als neuen Bildungsstandort etablieren!

Essenzielle Einrichtungen wie Schulen müssen im Stadtgebiet verteilt werden. Derzeit fehlt es jedoch an einer weiterführenden Schule an der Rheinschiene in Kastel-West. Aufgrund der vielfältigen Flächenentwicklungen im Plangebiet und des Bedarfs an neuen Bildungseinrichtungen sollen Flächen für die Standortsicherung und -entwicklung der Grundschule sowie für den Standort einer neuen weiterführenden Schule in Kastel-West vorgesehen werden.

Freizeitmöglichkeiten und Spielangebote verbessern und erweitern!

Ein Ziel ist, die Freizeitmöglichkeiten und -treffs insbesondere für Jugendliche auszubauen. Hierbei spielt auch der Ausbau kostenfreier Sportangebote im Freiraum eine wichtige Rolle. Des Weiteren sollte ein ausreichendes Angebot an Begegnungs- und Treffmöglichkeiten in der Nachbarschaft entwickelt werden. Dafür sollen Räumlichkeiten bereitgestellt werden. Ferner sollen die vorhandenen Spielangebote verbessert und ausgebaut werden; auch über ihre bessere Verteilung im Quartier ist nachzudenken. Insbesondere Spiel-, Bolz- und Tummelplätze sollen gesichert und entwickelt werden, dabei sind auch die Sicherheit und die Erreichbarkeit der Freiräume zu beachten.

Partizipation, bürgerschaftliches Engagement und lokale Partnerschaften fördern!

Der bereits angestoßene dialogorientierte Prozess soll auch in Zukunft weiter vorangetrieben werden.

Geknüpfte Kontakte, u. a. zu Bürgerinitiativen, sind wichtige Schnittstellen zur Bürgerschaft und sollen auch zukünftig weiter ausgebaut werden. Angestrebte und laufende Projekte können so von Organisationen und Akteuren im Sinne einer bürgerinitiierten Quartiersentwicklung aufgegriffen und weiter qualifiziert werden. Die

Bereitschaft, sich bürgerschaftlich für den Stadtteil zu engagieren, ist eine wertvolle Ressource, die ihre Wirkung auch in gemeinschaftlichen Projekten entfalten kann.

6.3 DIE WIESBADENER STRASSE ALS RÜCKGRAT DES QUARTIERS ENTWICKELN

Die Wiesbadener Straße bildet bereits heute das Rückgrat des Quartiers. Sie erfüllt eine wichtige verkehrliche Funktion und weist zugleich gestalterische und funktionale Mängel auf. Zukünftig soll sie zu einer attraktiven Stadtstraße umgebaut und in ein nachhaltiges Mobilitätskonzept eingebunden werden.

Attraktive Stadtstraße mit Aufenthaltsqualitäten und Quartiersplätzen schaffen!

Die Wiesbadener Straße ist zentrales Erschließungselement innerhalb des Gebietes. Sie soll künftig keine auf Geschwindigkeit ausgelegte Durchfahrtsstraße sein, sondern sich zu einer qualitätvollen Stadtstraße entwickeln. Deshalb soll die Gestaltung stärker auf Aufenthalt und Nahmobilität ausgerichtet sein, um den Bedürfnissen des Stadtquartiers gerecht zu werden und die bisherige Barrierewirkung zu verringern.

Des Weiteren soll die Funktion der Wiesbadener Straße als Bindeglied gestärkt und die Verknüpfung mit der Umgebung verbessert werden. Dies soll zum einen durch den Ausbau von Querungshilfen erfolgen. Zum anderen sollen Quartiersplätze verschiedener Größenordnungen geschaffen werden, ein zentraler Quartiersplatz

soll – über die Wiesbadener Straße gespannt – beide Seiten miteinander verknüpfen. Bei der Platzgestaltung sollen nach Möglichkeit versickerungsfähige Materialien verwendet werden, um die Abführung des Regenwassers zu erleichtern.

Straßenräume städtebaulich aufwerten – Adressbildung verbessern!

Kastel-West verfügt darüber hinaus über hoch attraktive Flächen, die in zweiter Reihe zur Wiesbadener Straße liegen. Die Außenwahrnehmung ist jedoch stark durch das Erscheinungsbild dieser wenig attraktiven Hauptstraße beeinflusst. Da die Wiesbadener Straße „das Gesicht“ Kastel-Wests ausmacht, soll insbesondere der optische Eindruck der Straße und der angrenzenden Bebauungsstruktur verbessert werden.

Zur Verbesserung des Erscheinungsbildes und zur „Adressbildung“ sollen Straßen- und Stadträume städtebaulich gefasst und die Qualität der verdichteten Bereiche durch Grünraum gestärkt werden. Zudem sollen die bestehenden Flächenpotenziale besser ausgenutzt werden. Dies kann wesentlich zur Profilbildung des Quartiers beitragen.

Öffentlichen Verkehr stärken und CityBahn (gestalterisch) integrieren!

Die vorhandene ÖPNV-Versorgung soll zukunftsfähig gemacht, nachhaltig gestärkt und ausgebaut werden. Hierbei kommt der CityBahn eine zentrale Rolle zu. Die Anbindung an das S-Bahn-Netz soll optimiert werden.

Mit dem Projekt der CityBahn verbindet sich eine große Chance für das Stadtquartier, weil es seine Erreichbarkeit und Attraktivität steigert. Zudem unterstützt der Bau einer Gleisstrasse im Verlauf der Wiesbadener Straße die Chancen für eine Neugestaltung und Aufwertung des Straßenraums. Dabei sind die Belange der Nahmobilität ausreichend zu berücksichtigen.

Komfort und Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr fördern!

Im Vordergrund steht die Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs innerhalb der Straßenräume. Zum einen müssen Querungsmöglichkeiten und Barrierefreiheit verbessert werden, zum anderen soll die Aufenthalts- und Nutzungsqualität des Straßenraums erhöht werden.

Die Steigerung des Komforts für den Fuß- und Radverkehr kann darüber hinaus zu einer Entlastung der Straßen und der Verkehrssysteme führen und sich somit auch positiv auf das Kleinklima auswirken. Es ist ein Konzept für ein sicheres Fuß- und Radwe-

genetz für den über die Wiesbadener Straße zu vernetzenden Stadtraum zu entwickeln. Hierbei ist auch die Möglichkeit einer neuen Rheinbrücke als Flussquerung zu prüfen.

Parkplatzsituation verbessern!

Ziel ist die Verbesserung der Parksituation im Quartier. Hierzu wird die Schaffung von Autosammelanlagen (z. B. in Form von Quartiersgaragen oder Parkhäusern) angedacht, um die benötigte Anzahl an Stellplätzen im Quartier zu sichern und gleichzeitig den Straßenraum vom ruhenden Verkehr zu entlasten.

Förderung, Vernetzung und Ausbau von Bus- und Bahnsystemen – einschließlich der CityBahn – sowie von Fuß- und Radwegen sollen generell auch zu einer Verkehrsverlagerung beitragen, d. h. der Modal Split soll sich zugunsten des nicht motorisierten sowie öffentlichen Verkehrs entwickeln. Durch den angestrebten verringerten Pkw-Gebrauch sinkt auch der Bedarf an deren Stellplätzen.

Derzeit versperren falsch geparkte Autos mitunter wichtige Versorgungs- und Rettungswege. Die problemlose Durchwegung von Versorgungs- und Rettungsfahrzeugen ist in jedem Falle sicherzustellen; ggf. müssen ergänzend Kontrollen durchgeführt und Ordnungsmaßnahmen verschärft werden.

Straßenbaumpflanzungen zur Aufhebung der Barrierewirkung und zur Verbesserung der Lufthygiene integrieren!

Die Anpflanzung von Straßenbäumen soll zu einer Aufhebung der Barrierewirkung der Wiesbadener Straße im Quartier beitragen. Auch das grundsätzliche Erscheinungsbild der Straße kann durch die räumliche fassende Wirkung von Bäumen profitieren. Des Weiteren sorgen die Bäume für eine Verbesserung der Lufthygiene, da sie in einem gewissen Maße Schadstoffe und Kohlendioxid aufnehmen und Sauerstoff produzieren. Ferner können sie an heißen Tagen die Straßenluft durch Verdunstung abkühlen. Die temperaturpuffernde Wirkung wird auch durch die Beschattung von versiegelten Bereichen gefördert.

6.4 RHEINUFER UND FREIRÄUME AUFWERTEN UND VERNETZEN

Die Lage zwischen Rhein und östlich angrenzendem Landschaftsraum sowie die hochwertigen Freiräume am Rheinufer schaffen besondere Potenziale, die in der weiteren Entwicklung zu nutzen sind.

Wertvolle Grünräume bewahren, vernetzen und qualifizieren – Grüne und Blaue Infrastruktur stärken!

Die Grüne und Blaue Infrastruktur an der Nahtstelle zwischen städtischem Gefüge und Landschaftsraum soll gestärkt werden.

Vorhandene Freiraumstrukturen, wie die Eleonorenanlage, sollen als Basis für eine weitere Grünraumvernetzung genutzt werden. Die attraktive Grünstruktur mit Ufern und Auen, insbesondere entlang des Rheins, soll erhalten und ausgebaut werden und zu verbesserten Grünverbindungen beitragen. Darüber hinaus sollen die Freiflächen entlang der Bahngleise erhalten bleiben und Verbindungen und Wegebeziehungen zum östlich vom Plangebiet liegenden Landschaftsraum ausgebaut und entwickelt werden.

Die Regionalparkroute soll weitergeführt und gestärkt werden.

Die Verbindung der Freiräume dient nicht nur der Erholungsfunktion der Menschen, sondern verknüpft auch die Lebensräume der Tierwelt.

Den Rhein erlebbar machen – Wege- und Sichtbeziehungen öffnen!

Das starke Rückgrat des Rheins soll in Zukunft durch eine bessere Vernetzung mit der Umgebung und Anbindung an umliegende Freiräume noch besser ausgeschöpft werden. Die vorhandenen Uferflächen sollen durch eine durchgehende Verbindung des Fuß- und Radverkehrs weiter qualifiziert werden. Die Anbindung bestehender und neuer Quartiere an den Rhein soll über Wege- und Freiraumstrukturen sowie Sichtbeziehungen gestärkt werden. Die vorhandenen Straßen sollen in den neu zu entwickelnden Gebieten weitergeführt werden und die Beziehung zwischen den Wohngebieten östlich der Wiesbadener Straße und dem Rhein erhöhen.

Untergenutzte Freiflächen am Rhein neu strukturieren!

Untergenutzte Flächen am Rhein sollen neu strukturiert und qualifiziert werden, um die Attraktivität der Rheinuferpromenade weiter zu steigern und die Flächen optimal auszunutzen. Auf Teilflächen im Norden und Süden des Gebietes sollen attraktive Freiraumbereiche für unterschiedliche Nutzergruppen entstehen. Die Neugestaltung soll darüber hinaus dazu genutzt werden, auch Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit bzw. des Sicherheitsempfindens umzusetzen.

Freizeit- und Naherholungsangebote tragfähig integrieren!

Auf den Freiflächen des Gebietes, insbesondere auf der Eleonorenanlage, herrscht ein hoher Nutzungsdruck. Neue Freizeit- und Naherholungsangebote sollen möglichst konfliktfrei in bestehende Strukturen integriert werden, damit neue Nutzungen auf Dauer tragfähig sind.

Stadtklimatische Funktionen sichern u. Emissionen eindämmen!

Vorhandene Ventilationsbahnen zum Rhein sollen gesichert und neue ausgebaut werden. Durch Pflanzung von Straßenbäumen sollen der Immissionsschutz und die Lufthygiene verbessert werden. Eine Erhöhung des Grünanteils durch Dach- und Fassadenbegrünungen soll einer thermischen Belastung entgegenwirken. Weitere Klimaanpassungsmaßnahmen können helle Bodenbeläge sein, um die Rückstrahlungsmöglichkeit der Oberflächen zu erhöhen und einer Überhitzung entgegenzuwirken. Anfallendes Niederschlagswasser soll nachhaltig bewirtschaftet werden, das heißt, es soll so weit wie möglich auf demselben Grundstück genutzt, verdunstet oder versickert werden, auf dem es angefallen ist.

Erholungsfunktionen und -potenziale sowie Maßnahmen zum bioklimatischen Ausgleich sollen so im Quartier integriert werden und dieses gegen

über den Auswirkungen des Klimawandels belastbar weiter entwickeln. Das Kleinklima soll u. a. auch durch die Optimierung des Verkehrssystems verbessert werden. Dazu sollen Lärm- und Schadstoffemissionen so weit wie möglich begrenzt werden, um ein gesundes Stadtquartier zu gewährleisten.

Vegetationsstrukturen und Biotop sichern!

Die Belange des Biotop- und Artenschutzes sowie der Erholung sollen durch die Sicherung von unbebauten Freiflächen und öffentlichen Zugängen zum Rhein in Einklang gebracht werden.

Ferner sollen Gewässer und Uferzonen in unbeplanten Bereichen im Abstand von 50 m von der Uferlinie des Rheins frei von baulichen Nutzungen gehalten werden. Der autotypische Saum von Ufergehölzen am Rhein ist zu bewahren und zu entwickeln.

Straßenbaumpflanzungen und Parkplatzbegrünung sind nicht nur aus stadtklimatischen Gründen und wegen ihrer atmosphärischen Attraktivität für die Menschen im Quartier positiv zu bewerten. Sie verbessern auch die Mobilitätsbedingungen für die Tierwelt im Stadtteil.

Darüber hinaus wird eine verbesserte Sauberkeit im Quartier angestrebt. Insbesondere die sozial weniger kontrollierten Grünflächen sind durch Kunststoffabfall u. a. verschmutzt.

6.5 KASTEL-WEST ALS VERNETZENDEN STADTRAUM ZWISCHEN WIESBADEN UND MAINZ AUSBILDEN

Kastel-West hat, wie fast kein anderer Stadtteil, das Potenzial, die Städte Wiesbaden und Mainz miteinander zu verbinden. Dieser Vorzug soll adäquat genutzt und gefördert werden.

Attraktive Quartierseingänge ausbilden!

Als zentralem Verknüpfungspunkt zwischen Wiesbaden und Mainz kommt dem Stadtteil Kastel eine besondere Bedeutung zu. Kastel und speziell Kastel-West bilden das Portal Wiesbadens am Rhein auf der gegenüberliegenden Seite zur Mainzer Innenstadt.

Die Theodor-Heuss-Brücke, deren Brückenkopf gleichzeitig das Eingangstor zum Kasteler Westen bildet, übernimmt dabei eine zentrale Verbindungsfunktion. Deshalb soll Kastel-West in Zukunft gerade an dieser Stelle profiliert und seiner Rolle als attraktivem Stadteingang gerecht werden. Darüber hinaus sollen auch die weiteren Quartierseingänge städtebaulich aufgewertet und qualifiziert werden. Diese sind der Hochkreisel im Süden, der Otto-Suhr-Ring im Osten sowie im Norden der Übergang von der Wiesbadener Landstraße zur Wiesbadener Straße aus Richtung Amöneburg. Alle

Quartierseingänge sollen städtebaulich prägende Strukturen erhalten, die den Charakter dieser Orte hervorheben.

Anbindung an Ortskern und Bahnhof Kastel als regionalen Verkehrsknoten ausbauen!

Die räumliche Nähe zum Ortskern Kastel sowie zum Kasteler Bahnhof ist ein großes Potenzial des Quartiers. Zukünftig soll die Anbindung funktional und städtebaulich verbessert und ausgebaut werden. Hierbei geht es insbesondere um barrierefreie und sichere Zugänglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr zum Bahnhof Kastel, zum Hochkreisel sowie zum Brückenkopf, mit Integration einer Haltestelle der CityBahn. Der Bau der CityBahn kann einen wertvollen Impuls für eine qualitative Weiterentwicklung des Mobilitätsangebots liefern.

Gute Erreichbarkeiten erhalten – Mobilität ganzheitlich entwickeln!

Kastel-West ist durch seine Lage zwischen Wiesbaden und Mainz, mit der Nähe zum Bahnhof Mainz-Kastel und zur Autobahn sowie der guten Anbindung an das Bussystem gut erreichbar. Diese Qualität soll auch in Zukunft gesichert werden. Für die Verbindung mit der Umgebung ist auch ein durchgängiges Fuß- und Radwegenetz zu sichern und zu entwickeln. Insbesondere entlang des Rheinuferes, von den

Wohngebieten zum Rhein sowie nach Mainz und Wiesbaden ist dies sicherzustellen.

Für eine gute Erreichbarkeit und Vernetzung ist insbesondere auch ein ganzheitliches Mobilitätskonzept für Kastel-West von Bedeutung. Die damit verfolgte Strategie zur Optimierung des Mobilitätsangebots würde nicht nur durch den Bau der CityBahn befördert, sondern auch durch den Ausbau eines flächendeckenden Car-sharing- und Fahrradverleihsystems begünstigt werden.

Barrieren überwinden und Verbindungen in die umgebende Landschaft stärken!

Die Barrieren des Stadtquartiers sollen aufgebrochen und durchdrungen werden, um seine Anbindung an die direkte Umgebung zu verbessern. Das Gebiet soll stärker mit den umliegenden Stadt- und Landschaftsräumen verwoben werden. Durch gut vernetzte Fuß- und Radwege sowie vernetzende Freiraumstrukturen kann die Durchlässigkeit insgesamt erhöht werden. Hierzu bedarf es außer des Ausbaus von Querungshilfen an der Wiesbadener Straße vor allem einer stärkeren Durchlässigkeit zum Landschaftsraum in östlicher und westlicher Richtung.

MAINZ-AMÖNEBURG

PETERSWEG

SONDER-
NUTZUNG

GEWERBE

BILDUNG

MISCHNUTZUNG

WOHNEN AM RHEIN

WOHNEN

WIESBADENER STRASSE

ELEONORENANLAGE

RHEIN

STADTTEIL-
ZENTRUM
MAINZ-KASTEL

ZENTRUM
MAINZ

BHF

Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept
Wiesbadener Straße

Räumliches Leitbild

Stand: 11. Dezember 2017



RHA REICHER HAASE ASSOZIIERTE
ARCHITECTEN STADTPLANER INGENIEURE

6.6 RÄUMLICHES LEITBILD KASTEL-WEST

Das räumliche Leitbild konkretisiert die Leitlinien und Entwicklungsziele für den Planungsraum. Es vermittelt eine grobe Zielvorstellung für die räumliche Entwicklung des Stadtteils und ist die Basis für den städtebaulichen Perspektivplan.

Das räumliche Leitbild zeigt die zukünftige Nutzungsverteilung und -gliederung, es verdeutlicht Verbindungen und Schwerpunkte der Entwicklung. Es definiert Räume, in denen überwiegend gewohnt und/oder vorrangig Gewerbe entwickelt werden soll. So werden die Rheinlage (als potenziell hochwertige Wohnlage) und andere bestehende Wohngebiete dem Wohnen zugeordnet. Die im Norden und Süden vorhandenen gewerblichen und gewerbenahen Nutzungsflächen sollen weiterhin erhalten bleiben. Auch Bereiche, in denen explizit eine Nutzungsmischung eingebracht werden soll, werden definiert. Die Strukturierung der Nutzungen soll nicht nur zu einem „sortierteren“ Quartiersbild beitragen, sondern darüber hinaus auch Nutzungskonflikte vermeiden. Des Weiteren ermöglicht die Bündelung von Nutzungen eine bessere Orientierung im Stadtraum. Mischnutzungen stellen Bindeglieder

zwischen unterschiedlichen Nutzungen dar und können zu kleinen Subzentren der Versorgung und sozialen Infrastruktur werden.

Im räumlichen Leitbild wird die räumliche Umsetzung der Leitlinien zur Stadtteilentwicklung deutlich:

Leben und Arbeiten am Rhein:

Das Gebiet am Rheinufer wird im räumlichen Leitbild als hochwertige Wohnlage und im Norden als gewerblich / gemischt genutzter Bereich definiert. Die starke Grünvernetzung zum Rhein hin soll alle Bereiche des Quartiers von der Rheinlage profitieren lassen.

Stärkung des eigenständigen Profils als Stadtquartier:

Mischnutzungsbereiche ermöglichen eine stärkere Bündelung und Anreicherung von Versorgungsfunktionen. In Verbindung mit solchen Bereichen sollen entlang der Wiesbadener Straße Plätze als Treffpunkte und Aufenthaltsbereiche entwickelt werden, um Quartierszentren zu bilden.

Wiesbadener Straße als Rückgrat des Quartiers:

Die Wiesbadener Straße ist das Rückgrat des Stadtquartiers und auch sein Gesicht. Der Straßenraum soll aufgewertet, begrünt und für alle am Verkehr Teilnehmenden attraktiv werden.

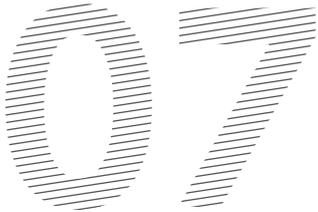
Hierbei eröffnet der Bau der CityBahn Chancen für neue stadtgestalterische Spielräume. Eine Entwicklung von der Hauptdurchgangsstraße zur attraktiven Quartiersstraße wird angestrebt. An das „Rückgrat“ sind alle wichtigen öffentlichen Räume im Quartier angebunden: der Rathenau-Platz und die neuen Quartiersplätze an Kastel Housing und Clemens-Areal. Die Plätze sind wichtige Verbindungsstücke der östlich und westlich der Wiesbadener Straße gelegenen Flächen.

Freiräume aufwerten und vernetzen:

Der wertvolle Grünraum entlang des Rheins soll in seinem Charakter erhalten und gestärkt werden. Er erhält im südlichen Teil einen neuen Auftakt und wird in untergenutzten Teilen erweitert. Eine Verknüpfung über Grünverbindungen mit dem östlich gelegenen Landschaftsraum würde für Kastel-West eine Aufwertung bedeuten.

Vernetzender Stadtraum zwischen Wiesbaden und Mainz:

Durch den Ausbau der Wegebeziehungen kann Kastel-West eine wichtige Verknüpfungsfunktion für die ehemaligen Mainzer Stadtteile nach Wiesbaden übernehmen und gleichzeitig als Bindeglied zwischen Wiesbaden und Mainz fungieren.



7. ENTWICKLUNGSPLAN KASTEL-WEST

Der Entwicklungsplan vereint die angestrebten Entwicklungsperspektiven im Kasteler Westen in einer integrierten Gesamtdarstellung. Für die Erläuterung der Zukunftsaussichten des Quartieres wurden verschiedene Themen, welche bereits in der Analyse beleuchtet wurden, wieder aufgegriffen und zu Entwicklungsbestrebungen und -maßnahmen herausgearbeitet. Mit ihnen sollen die in der Analyse ermittelten Stärken erhalten und ausgebaut sowie bestehende Schwächen überwunden werden.

Nutzungen

Ein wichtiges Thema spielt die Zonierung und Entwicklung der Nutzungen. Wie bereits im Leitbild zu erkennen, soll der nördliche Teil des Plangebietes auch weiterhin überwiegend gewerblich und mit gemischt genutzten Strukturen entwickelt werden: mit nicht störendem Gewerbe, Dienstleistung, Einzelhandel sowie in Nutzungsmischung mit Wohnen. Der zentrale Bereich soll vor allem wohnbaulich entwickelt und zum Hochkreisel hin durch gemischt genutzte Strukturen

mit Wohnen und eine daran anschließende gewerbliche Nutzung geprägt werden.

Stadtstruktur und Stadtbild

Um die Attraktivität der Stadtstruktur und des Stadtbildes zu fördern, sollen die Quartierseingänge städtebaulich hervorgehoben und ansprechender gestaltet werden. Plätze unterschiedlicher Typologien sollen als Treffpunkte des Quartiers ausgebildet werden und die Aufenthaltsqualität steigern. Besonders wichtig ist darüber hinaus die Schaffung klarer Raumkanten, insbesondere entlang der Wiesbader Straße, um hier einen gefassten und strukturierten Straßenraum zu erzeugen. Des Weiteren soll Straßenbegleitgrün die öffentlichen Freiräume attraktiver machen. Ferner ist die Aufwertung der Unterführungen anzustreben, die als wichtige Verknüpfungspunkte mit der Umgebung fungieren.

Infrastruktur und Nahversorgung

Für die Gewährleistung einer ausreichenden Infrastruktur und Nahversorgung von Kastel-West wird der Ausbau und Neubau diverser Einrichtungen als wichtig erachtet. Dazu zählt u. a. die Ausbildung eines neuen Quartierszentrums, welches die ursprünglich im Haus der Bildung und Begegnung geplanten sozialen Funktionen übernimmt. Hier sollen Räumlichkeiten für Vereine und kleinere Bildungsangebote sowie ein Quartierscafé oder Ähnliches geschaffen werden. Angesichts des Bedarfs an einer eigenständigen Grundschule, neuer Kitaplätze sowie einer weiterführenden Schule ist in Kastel Housing der Aufbau eines Bildungsstandortes mit dazugehörigen Sportflächen geplant. Das Clemens-Areal soll hingegen als neues Einzelhandels- und Nahversorgungszentrum für Kastel-West und Amöneburg dienen. Hier ist auch die Entwicklung neuer und innovativer Arbeitsformen denkbar, die wiederum gut in gemischt genutzte Bebauungsstrukturen integriert werden können.

Mobilität und Verkehr

Die Entwicklung der CityBahn wird mit dem IEHK Wiesbadener Straße grundsätzlich befürwortet. Die Führung der CityBahn über die Wiesbadener Straße wird als große Chance zur Qualitätssteigerung des Quartiers begriffen. Auch die Einrichtung von Carsharing- und Fahrradverleihstationen kann dazu beitragen, die wachsenden Verkehrsmengen auf der Wiesbadener Straße besser zu bewältigen. Die Organisation des ruhenden Verkehrs in Quartiers(tief)garagen und Parkhäusern trägt ebenfalls zur Entlastung des öffentlichen Straßenraums bei. Für diese ergänzenden Mobilitätsangebote sollen frühzeitig Flächen vorgehalten werden. Eine weitere wesentliche Maßnahme ist der Ausbau an Querungsmöglichkeiten über die Wiesbadener Straße sowie in diesem Zuge die Verbesserung der Barrierefreiheit. Darüber hinaus sollen die Wegebeziehungen insbesondere in die Umgebung hinein weiterentwickelt werden. Hierbei gibt es zwei wichtige, aktuell diskutierte Möglichkeiten, die die Verknüpfung mit Mainz verbes-

sern sollen. Die erste Option ist die kurzfristig Entwicklung einer Fahrradspindel an der Kaiserbrücke, diese soll den barrierefreien Übergang nach Mainz gewährleisten. Die zweite Möglichkeit ist der langfristige Bau einer weiteren Rheinbrücke um die Rheinquerung für die CityBahn, für den Fuß- und Radverkehr und/oder den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu ermöglichen.

Freiraum und Stadtklima

Das IEHK Wiesbadener Straße sieht die Sicherung und Entwicklung bestehender Grünflächen vor. Vorhandene Abkühlungsflächen in der Umgebung sollen erhalten bleiben. Darüber hinaus soll die Freihaltezone von 50 m zum Rheinufer in bebauten Bereichen weiterhin gesichert werden. Die vorhandenen Ventilationsbahnen sollen bewahrt und entwickelt werden, um insbesondere den Luftaustausch in Ost-West-Richtung zu fördern. Um das Kleinklima weiter zu unterstützen, soll die Entwicklung von Dachflächenbegrünungen gefördert werden. Auch die bereits genannte Straßenraumbe-

grünung begünstigt das Kleinklima. Die Barrierewirkung größerer, versiegelter Flächen soll durch eine partielle Erhöhung des Grünanteils aufgehoben werden. Darüber hinaus sollen die vorhandenen Ufer und Auen vernetzt werden. Des Weiteren soll die Regionalparkroute dauerhaft gesichert und einzelne Stationen aufgewertet werden. In allen Bereichen soll der Erholungsfunktion Platz eingeräumt werden. Ferner soll der hohen Nutzungsnachfrage nach Sportflächen und Ausweisung neuer Grillflächen begegnet werden.

In Kapitel „8. Potenzialflächen und Impulsprojekte“ ab Seite 80 werden verschiedene Bereiche genauer betrachtet, welche hier als Potenzialräume bezeichnet werden. In ihnen bestehen besonders hohe Handlungserfordernisse und/oder Möglichkeiten.

In Kapitel „9. Projekt- und Maßnahmenübersicht“ ab Seite 118 werden zusammenfassend weitere Maßnahmen benannt.

ENTWICKLUNGSPLAN

Potenzialflächen

Flächen mit besonderer
Impulswirkung

- Wohnen
- Mischnutzung
- Gewerbe
- Nahversorgung
- Gemeinbedarf
- Bildung und Sport

Stadtstruktur & Stadtbild

- Unterführungen aufwerten
- Quartierseingang betonen
- Quartiersplatz schaffen
- Raumkante ausbilden
- Straßen- und Schienenbegleitgrün
ausweiten

Infrastruktur & Nahversorgung

- Neues Quartierszentrum
- Neuer Bildungs- und Sportstandort
- Neues Nahversorgungszentrum
- Kiosk/Gastronomie integrieren

Mobilität & Verkehr

- CityBahn einbetten
- Carsharing-Stationen etablieren





- Fahrradverleih-Stationen ausbauen
- Querungshilfen ausbauen
- Barrierefreiheit verbessern
- Option Fahrradspindel
- Option Rheinbrücke
- Quartiersgaragen integrieren
- Wegebeziehungen ausbauen und aufwerten

Freiraum & Stadtklima

- Bestehende Grünflächen schützen und entwickeln
- Abstandfläche Uferzone wahren
- Abkühlungsflächen erhalten
- Ventilationsbahnen sichern und entwickeln
- Barrierewirkung aufheben und Grünanteil erhöhen
- Ufer und Auen vernetzen
- Regionalparkroute sichern und aufwerten
- Neue Grillflächen ausweisen
- Spiel-, Bolz und Tummelplätze sichern, aufwerten und entwickeln
- Dachflächenbegrünung fördern
- Erholungsfunktion integrieren

Stand: 19. April 2018



RHA

REICHER HAASE ASSOZIIERTE
ARCHITECTEN · STADTPLÄNER · INGENIEURE



8. POTENZIALFLÄCHEN UND IMPULSPROJEKTE

Große Teile des Plangebietes befinden sich im Umbruch. Es gibt eine Reihe von Brach- und Transformationsbereichen, deren Entwicklung in der Zukunft zu erwarten ist.

Innerhalb des Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzepts Wiesbadener Straße wurden fünf Potenzialflächen bzw. -bereiche identifiziert, die besondere Handlungsmöglichkeiten oder -bedarfe aufweisen und die im Folgenden weiter vertieft werden. Dazu zählen Kastel Housing, das ehemalige Clemens-Areal, die Freifläche KranSand, der südliche Quartierseingang an der Rampenstraße und die Wiesbadener Straße.

Die Potenzialflächen sind in besonderer Weise impulsgebend für die zukünftige Entwicklung weiterer Flächen im Plangebiet. Entwicklungsmaßnahmen auf den Potenzialflächen verbessern das Image des Quartiers und lassen viele Bürgerinnen und Bürger von den geplanten Projekten profitieren.

Die Entwicklung der Flächen hängt von mehreren unterschiedlichen Rahmenbedingungen ab. Dazu gehören in erster Linie die Flächenverfügbarkeit sowie ein konkretes Handlungsinteresse der Eigentümerinnen und Eigentümer. Die hier entwickelten Zielaussagen sind im Weiteren mit Hilfe städtebaulicher Rahmenplanungen zu konkretisieren. Mit dem Vorliegen einer entsprechenden politischen Wil-

lensbildung kann anschließend über die Aufstellung von Bebauungsplänen die künftige Umsetzung vorbereitet werden.

Clemens-Areal

Der Clemens-Areal genannte Bereich umfasst das Gelände der Bereitschaftspolizei, das ehemalige Grundstück der Clemens Wellpappenfabrik sowie daran angrenzende Flächen. Das Areal der ehemaligen Papierfabrik wurde freigeräumt und liegt derzeit brach. Die Gebäude im südlichen Teilbereich des Bereitschaftspolizeipräsidiums werden derzeit nicht genutzt und stehen leer. Alle genannten Flächen sind im Zusammenhang zu betrachten und einer neuen Nutzung zuzuführen.

Die besondere Chance dieses Gebietes liegt in den bereits freien Flächen, welche unmittelbar entwickelt werden könnten. Mögliche Nutzungen sind jedoch noch offen und werden derzeit geprüft.

Kastel Housing

Die ehemalige Kaserne wird nur noch in Teilen durch die U.S. Army genutzt. Der Bereich an der Wiesbadener Straße ist bereits aus der übrigen Fläche herausgelöst. In den bestehenden umgebauten Kasernengebäuden wurden Gruppenunterkünfte für bis zu 800 Geflüchtete geschaffen. Die Unterbringung ist über einen Mietvertrag für die nächsten Jahre gesichert. Nach Ablauf der Frist ist die weitere Entwicklung ungewiss, da die Flächen derzeit noch nicht im Besitz der Stadt sind.

Die Stadt Wiesbaden strebt jedoch an, das Gelände Kastel Housing gemeinsam mit der Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden (SEG) und der Wiesbadener Wohnbaugesellschaft mbH (GWW) vornehmlich wohnbaulich zu entwickeln.

Die besondere Chance des Gebietes liegt in seiner Größe sowie der Lage zum Rhein und dem Mainzer Stadtzentrum. Des Weiteren sind vonseiten der Landeshauptstadt Wiesbaden direkte Steuerungsmöglichkeiten durch das geplante Ausüben des Erstzugriffsrechts möglich.

Die Verfügbarkeit der rückwärtigen Flächen ist derzeit jedoch noch unklar und abhängig von den Nutzungen des jetzigen Eigentümers, der U.S. Army. Auch wenn die Stadt die Flächen erwerben möchte, so ist der Zeitpunkt hierfür noch unbestimmt.

Bei Erwerb der Fläche durch die Stadt kann – in Zusammenarbeit mit den städtischen Wohnungsbaugesellschaften – dem wachsenden Wohnungsdruk und der Nachfrage nach verschiedenen Wohnformen Rechnung getragen werden. Ferner besteht die Möglichkeit, auch dem Bedarf an Bildungs- und Sporteinrichtungen nachzukommen. Darüber hinaus bietet sich die Chance, eine soziale und nachhaltige Stadtentwicklung zu fördern, u. a. durch ein vom Umweltamt in Erarbeitung befindliches nachhaltiges Quartierskonzept.

Am KranSand – ehemals Kies Menz

Das Projekt „KranSand“ im südlichen Teil des IEHK-Plangebietes befindet sich derzeit in der konkreten Planung. Für die zum Rhein gelegene Seite laufen bereits erste Planungen des Tiefbauamtes, die Fläche für den freiraumbezogenen Aufenthalt zu entwickeln und die Fuß- und Radwegeverbindung entlang des Rheinufer zu stärken. Die vom Rhein abgewandte Fläche wird als Sport- und Freizeitbereich insbesondere für junge Erwachsene mit einem optionalen Kiosk-/Bistro-Angebot entwickelt werden. Die Stärke dieses Potenzialraumes ist die konkrete, zeitnahe Umsetzung der Planung, die durch Mittel aus dem Stadtbau-

Programm der Städtebauförderung für das Fördergebiet Kostheim-Kastel finanziell gesichert ist. Darüber hinaus entfaltet die Maßnahme bei guter Kosten-Nutzen-Bilanz einen hohen Wirkungsgrad für viele Bürgerinnen und Bürger. Durch die Lage am südlichen Quartierseingang kann die Entwicklung außerdem eine Imageverbesserung für den Stadtteil bewirken.

Südlicher Eingang – Rampenstraße

Im südlichen Bereich, dem Umfeld des Entwicklungsbereiches am KranSand bis zum Bahnhof Kastel, gibt es einige gewerbliche Entwicklungsflächen und viele Verkehrsflächen.

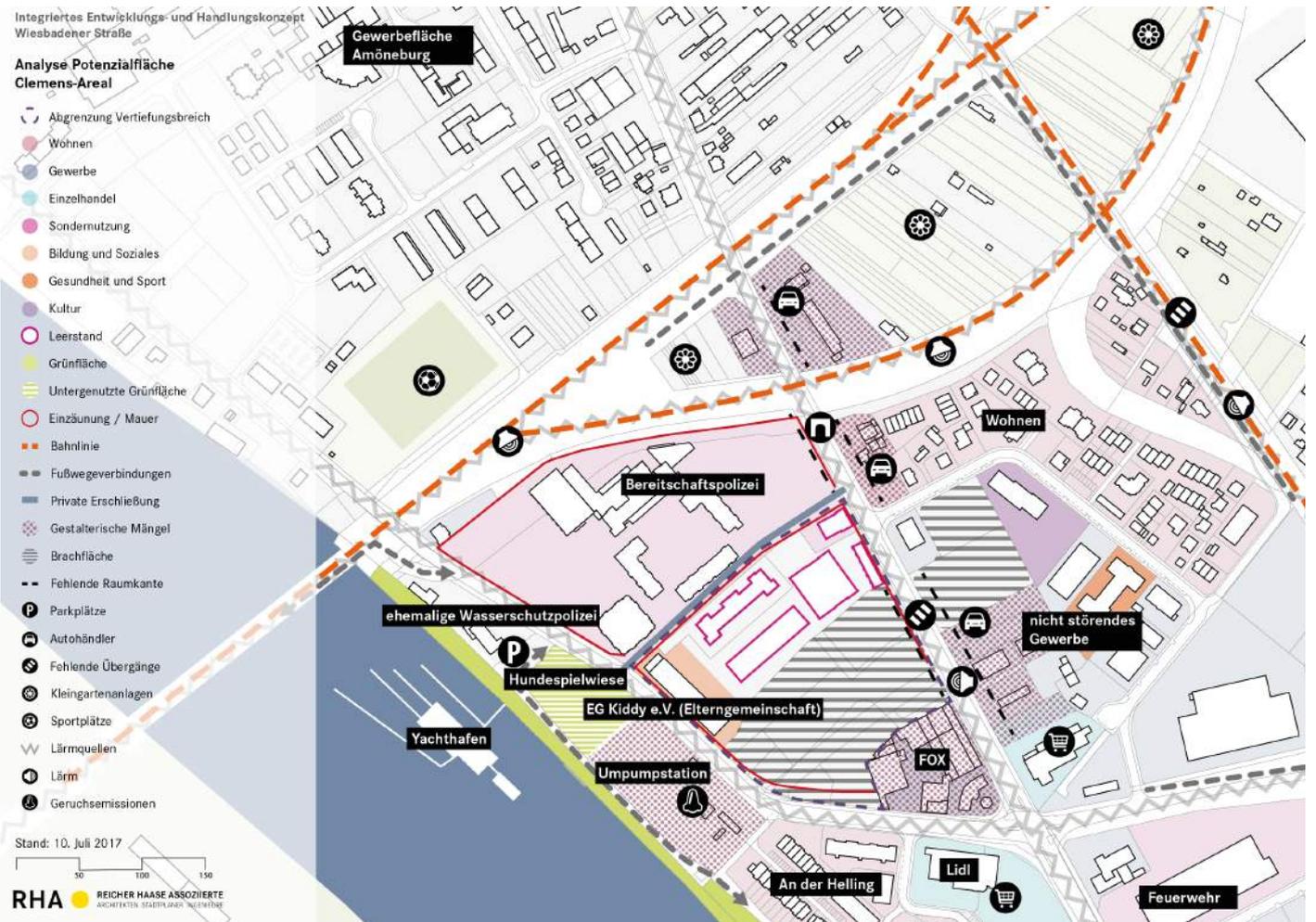
Die Chance dieser Fläche liegt zum einen darin, das Entrée in das Gebiet zu verbessern und somit Identität und Image des Stadtteils zu fördern. Zum anderen besteht hier die Möglichkeit die Anbindung an den Kasteler Ortskern zu verbessern sowie den Verkehr neu zu ordnen.

Wiesbadener Straße

Die Wiesbadener Straße verläuft in Nord-Süd-Richtung durch das Plangebiet und stellt ein großes Potenzial für die Entwicklung des gesamten Gebietes dar. Als Haupteinfahrungsstraße und Gesicht des Stadtteils trägt sie maßgeblich zur Außenwahrnehmung des Planbereiches bei.

Die potenzielle Umstrukturierung bei Integration einer CityBahn in das bestehende Straßenprofil beinhaltet die Chance einer umfassenden Sanierung und Neustrukturierung der Wiesbadener Straße.

Von dieser Entwicklung würde nicht nur die direkte Anwohnerschaft profitieren, sondern auch die Bevölkerung im gesamten Umkreis. Darüber hinaus würde die Maßnahme den Stadtteil profilieren und das Image steigern.



8.1 CLEMENS-AREAL

BESTANDSSITUATION

Das Clemens-Areal befindet sich im Norden des Planungsbereiches des IEHK Wiesbadener Straße.

Das ehemalige Gelände der Papierfabrik Clemens liegt derzeit mit einer Fläche von ca. 27.000 qm brach. Anfang 2017 ist die westliche, noch bebaute Fläche freigeräumt worden.

Angrenzend befinden sich verschiedene Nutzungen mit unterschiedlichem Charakter: die nördlich angrenzenden, teilweise denkmalgeschützten Gebäude, die zuletzt von der Bereitschaftspolizei genutzt wurden, stehen derzeit leer. Die weiter nördlich liegenden Flächen werden nach wie vor durch die Bereitschaftspolizei genutzt. Westlich der Flächen verläuft der Rhein. Zwischen ihm und dem ehemaligen Clemens-Betriebsgelände befindet sich ein ehemaliges Klärwerk, dessen unterirdische Umpumpstation im Betrieb ist und auch weiterhin benötigt wird. Neben der Station, im amtlich festgesetzten Überschwemmungs- und Hochwasserabflussgebiet des Rheins, liegt eine Hundewiese; für sie besteht eine hohe Überschwemmungswahrscheinlichkeit. Auch das ehemalige Clemens-Gelände liegt zum großen Teil in einem Hochwasserrisikogebiet (mit Überschwemmungsgefährdung bei seltenen Hochwasserereignissen).

Südlich des Clemens-Geländes befindet sich das Fox-Gelände, welches planungsrechtlich als Gewerbegebiet festgesetzt ist. Es wird vor allem durch seinen markanten siebengeschossigen, zur Wiesbadener Straße hin gelegenen Baukörper bestimmt. Dieser beherbergt Dienstleistungs- und Gewerbeeinheiten sowie temporäre Wohnflächen. Auf dem Gelände gibt

es neben einer Tankstelle noch weitere ein- bis zweigeschossige Gebäude, die gewerblich genutzt werden.

Das südlich an das Gewerbegebiet angrenzende Mischgebiet wird als Handelsfläche (LIDL) zur Wiesbadener Straße und als Wohnfläche zum Rhein gelegen genutzt.

Auf der gegenüberliegenden, östlichen Seite der Wiesbadener Straße befinden sich weitere Brachflächen der ehemaligen Firma Clemens, die von nicht störendem Gewerbe, Handel und einem Hotel umgeben sind.

Die Fläche des aktuellen und ehemaligen Geländes der Bereitschaftspolizei, das frühere Clemens-Gelände und das Fox-Gelände bilden eine großflächige Struktur ohne öffentliche Erschließung, wodurch die Durchlässigkeit zum Rhein eingeschränkt ist. Die Anbindung des Geländes erfolgt über die Wiesbadener und die Biebricher Straße.

Eine wesentliche Restriktion des Gebietes ist die Emissionsbelastung u. a. durch Lärm und Schadstoffe (vor allem durch Verkehre auf der nördlich verlaufenden Bahnstrecke und auf der Wiesbadener Straße). Die derzeitige planungsrechtliche Festsetzung als Gewerbegebiet erlaubt dort (innerhalb bestimmter Grenzwerte) die Erzeugung von Emissionen.

Die verschiedenen Gebietstypen weisen unterschiedliche Anforderungen auf. Bei einer planungsrechtlichen Gebietsänderung müssen die angrenzenden Bereiche mit ihren Restriktionen und Bedürfnissen Berücksichtigung finden. Zentral ist somit die Frage nach der Flächeneignung für verschiedene Nutzungen; zum einen wegen der Restriktionen (u. a. Lärmbelastung) und der Nutzungsabschichtung der Nachbarschaften sowie zum anderen angesichts der funktionalen Bedeutung innerhalb des Planbereichs.



Bereitschaftspolizei



Ehem. Bereitschaftspolizei



Fox



Hotel Alina



Aufgang Kaiserbrücke

Entwicklungsbestrebungen der WI-RHEINBLICK Projekt GmbH

Die WI-RHEINBLICK Projekt GmbH ist Eigentümer des ehemaligen Clemens-Geländes und möchte die Fläche möglichst wohnbaulich entwickeln. Aufgrund hoher zu erwartender Emissionswerte wird derzeit ein Lärmgutachten erstellt, um zu prüfen, unter welchen Voraussetzungen eine Wohnnutzung grundsätzlich möglich wäre.

PLANUNGSLABOR

Das Ziel des Planungslabors war es, vor dem Hintergrund der vielfältigen Entwicklungspotenziale mit der Bürgerschaft zu erörtern, welche Funktion dieser Bereich in Zukunft innerhalb des Stadtteils einnehmen soll. Verschiedene Nutzungsoptionen wurden im Planungslabor offen diskutiert, abgewogen und räumlich im Plan verortet. Ergänzend wurden weitere Potenziale, aktuelle Entwicklungen und mögliche Wegeverbindungen identifiziert.

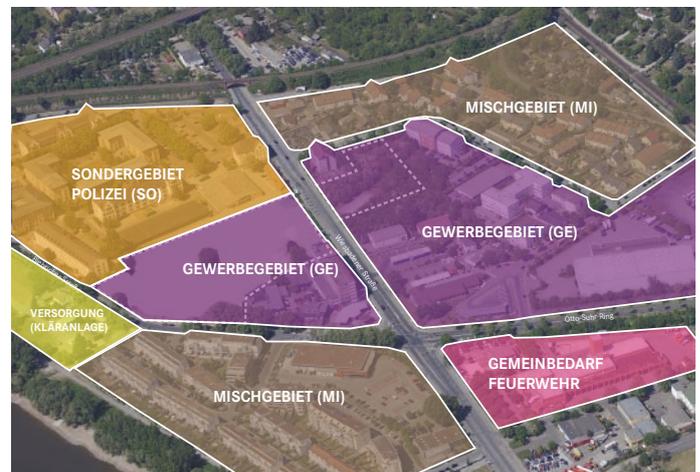
Als mögliche Nutzungen wurden diskutiert:

- Bildung
- Fachhochschule
- Versorgung
- Gewerbe
- Dienstleistung
- Gründerzentrum
- Manufaktur (Handwerk)
- Co-Working
- Ateliers
- Werkstatt
- Gastronomie
- Wohnen
- Studierendenwohnen
- Generationenwohnen
- Familienwohnen

Nutzungen Bestand



Planungsrecht



Zukünftige Entwicklung



Ergebnis des Planungslabors

Im Planungslabor wurden verschiedene Ansätze und Nutzungsideen zu einem Bild verdichtet. Ein maßgebliches Thema stellte die Versorgungssituation dar.

Ein weiterer wichtiger Punkt war die Möglichkeit einer Entwicklung von Wohnen und Gewerbe vor dem Hintergrund der diversen Restriktionen (Bahnlärm, Verkehrslärm, Geruchsbelastigung durch Pumpwerk). Insbesondere die brachliegenden Flächen des Clemens-Areals östlich der Wiesbadener Straße wurden als mögliche Nahversorgungsstandorte gesehen, z. B. in Form einer gestapelten Mischnutzung von Versorgung und Ärztehaus in Verbindung mit Gewerbehöfen.

Die leer stehenden Gebäude an der Grenze zum Polizeipräsidium wurden als potenzielle Orte für Gewerbe und Kultur gesehen. Diese nördliche Kante könnte gleichzeitig einen Lärmschutzpuffer zum Polizeigelände bilden, das zukünftig durch ein Einsatztrainingszentrum noch intensiver genutzt werden soll. Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind nach Osten zur Wiesbadener Straße und nach Süden zum angren-

zenden Gewerbe notwendig. Die Entwicklung der westlichen Fläche des Clemens-Areals soll Fuß- und Radwegeverbindungen durch das Quartier bis an den Rhein ermöglichen.

Das Clemens-Areal soll sich in Zukunft dem Rhein zuwenden. Die Freiflächen zum Rhein sollen aufgewertet werden, das von der Wasserschutzpolizei geräumte Gebäude soll als öffentlicher Ort einen Impuls für das Quartier geben. Weitere Ideen waren „Wohnen auf dem Wasser“ und ein neuer S-Bahnhaltepunkt nördlich des Areals. Das Wohnen auf dem Wasser ist aufgrund verschiedener Restriktionen (Umwelt- und Artenschutz, Hochwasserrisiko) voraussichtlich nicht realisierbar; aus technischen Gründen erscheint auch der Bau eines S-Bahnhaltepunktes auf absehbare Zeit als nicht realisierbar. Weiteres Wohnen im Clemens-Areal wäre wünschenswert. Angesichts der vorhandenen Lärmimmissionen soll ein ausstehendes Lärmgutachten Aufschluss über die Voraussetzungen zur Realisierung der Wohnnutzung in diesem Gebiet geben.

SICHT DER BÜRGERSCHAFT

- + Fläche mit großem Entwicklungspotenzial
- + Kulturhistorisch wertvolle Gebäude
- + Bestandsgebäude mit Potenzial für Hochschulnutzung

- Fehlende Anbindungen an den S-Bahnverkehr
- Fehlende Fuß- und Radwegeanbindung an die Kaiserbrücke
- Bahnlärm
- Lärm der Wiesbadener Straße
- Gewerbelärm
- Geruchsbelastung Umpumpwerk

- * Nahversorgung
- * Genossenschaftliches Wohnen
- * Hochschulstandort

KONZEPT CLEMENS-AREAL

Der Bereich Clemens-Areal soll zukünftig einen bedeutenden gemischt genutzten Bereich bilden: mit Versorgungsstrukturen, neuen hochwertigen Arbeitsplätzen und Wohnnutzungen. Eine ergänzende Entwicklung des Wohnangebotes in diesem Gebiet ist angestrebt, kann jedoch nur im Rahmen einer abgestuften planungsrechtlichen Anpassung der benachbarten Gebietsarten untereinander erreicht werden. Hierfür ist insbesondere in Teilen die Umwandlung der bestehenden Gewerbegebiete in Mischgebiete notwendig, um den immissionsschutz-

rechtlichen Anforderungen schutzbedürftiger Nutzungen durch eine Abschichtung verträglicher Gebietsarten zueinander gerecht zu werden.

Möglicherweise kann die seit der letzten Novelle des Baugesetzbuchs von 2017 in die Baunutzungsverordnung neu aufgenommene Gebietsart „Urbanes Gebiet – MU“ im Hinblick auf die vorhandene Gemengelage von Gewerbe und Wohnen planungsrechtlich herangezogen werden.

Im Planungslabor wurde bereits eine Grundstruktur für die Entwicklung des Bereiches gelegt, welche eine erste

grobe Zonierung der Nutzungen vorgibt. Auf Basis dieser Grundstruktur wurde das Konzept weiter konkretisiert. Der Entwurf orientiert sich an den Gegebenheiten des Bestands – hinsichtlich der Gebäudehöhen, der Nutzungen sowie des Bedarfs an neuen Strukturen.

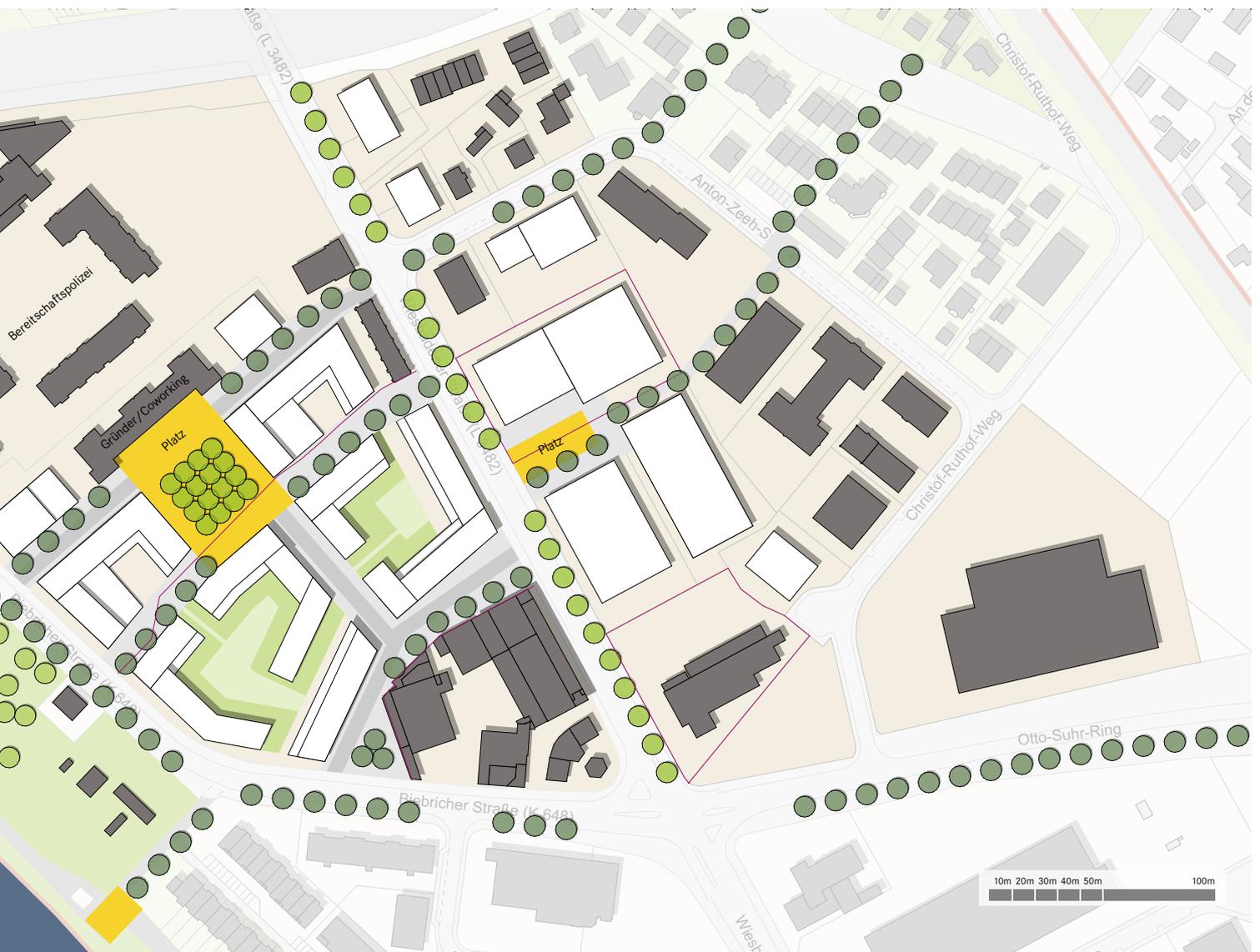
Das Konzept zeigt zwei mögliche Entwicklungsstufen auf. Die erste Stufe ist stark am derzeitigen Bestand orientiert und bezieht sich in erster Linie auf die aktuell brachgefallenen Flächen in diesem Gebiet. Die zweite Stufe geht von einer Weiterentwick-



lung aus und rückt einen größeren, ganzheitlichen Entwicklungsansatz in den Vordergrund, welcher insbesondere auch den Kreuzungsbereich Wiesbadener Straße/Otto-Suhr-Ring/Biebricher Straße in eine mögliche städtebauliche Neuordnung einbezieht. Weiterhin untersucht die Stufe 2 auch die Ausdehnung einer wohnbaulichen Entwicklung östlich der Wiesbadener Straße. Diese Entwicklungsoption setzt allerdings voraus, dass der Bereich zwischen Wiesbadener Straße und Anton-Zeeh-Straße in Gänze planungsrechtlich als Mischgebiet neu gefasst würde.

Auf der westlichen Seite der Wiesbadener Straße ist ein hochwertiges gemischtes Gebiet mit attraktiven nicht störenden Gewerbe-, Dienstleistungs- und Wohnbereichen konzipiert. In diesem Bereich können vielfältige Mischformen von neuen Arbeits- und Wohnformen umgesetzt werden, die aufgrund der zunehmend digitalisierten, vernetzten Produktions- und Wertschöpfungsprozesse mit wachsendem Dienstleistungsanteil in einem urbanen Umfeld miteinander in Einklang gebracht werden können. Insbesondere in den denkmalgeschützten Gebäuden, aber auch in den angren-

zenden Bereichen sind vielfältige, sich ergänzende Nutzungen denkbar: Gründerzentren, Co-Working-Büros, kulturelle Nutzungen sowie ein Jugendraum. Auch kleinere nicht störende Gewerbebetriebe wie Handwerk, produzierendes Gewerbe oder diverse Manufakturen, die um einen gemeinschaftlichen Gewerbehof entstehen, sind denkbar. Das Abrücken der Gewerbe- und Wohnblöcke von der Bestandsbebauung im Südosten (Stufe 1) trägt der gewerblichen Nachbarschaft und der damit verbundenen Lärmbelastung Rechnung. Im gesamten westlichen Bereich des Clemens-Areals



sind, ausgehend von der Bestandsbebauung, Geschossigkeiten von vier bis fünf Geschossen vorstellbar.

Der Bereich östlich der Wiesbadener Straße ist von seinem gewerblichen Umfeld geprägt. Hier soll die Handels- und Versorgungsfunktion für Kastel West und Amöneburg gestärkt werden. Die hier vorhandenen Flächen bieten Platz für einen Vollsortimenter-Supermarkt, eine Drogerie, eine Apotheke und weitere Nahversorgungseinrichtungen, welche sich um einen kleinen Platz an der Wiesbadener Straße gruppieren. Ergänzend dazu

können in den Obergeschossen Wohnnutzungen entwickelt werden, sofern eine gebietsverträgliche Wandlung der umliegend benachbarten Strukturen mit Prägung eines Mischgebietes eingeleitet werden kann.

Ehemalige Gebäude der Wasserschutzpolizei könnten zukünftig als Gemeinbedarfseinrichtung genutzt werden. Südlich davon kann die heutige Hundewiese umgenutzt und neugestaltet zu einem attraktiven öffentlichen Treffpunkt mit mehr Aufenthaltsqualität am Rheinufer werden. Der durchgängige Uferweg begleitet

diese Entwicklungsbereiche. Im nordwestlichen Bereich auf dem Gelände der Bereitschaftspolizei ist ein neues Einsatztrainingszentrum geplant.

Wegeachsen mit Baumreihen führen durch die Entwicklungsbereiche, über die Wiesbadener Straße und die Biebricher Straße bis an das Rheinufer. Die neuen Wegeverbindungen ermöglichen eine gute Verknüpfung insbesondere auch mit den rückwärtig liegenden Wohngebieten. Differenzierte Platzsituationen stellen neue Treff- und Begegnungsorte im öffentlichen Raum dar. Ein großzügiger Quartiers-



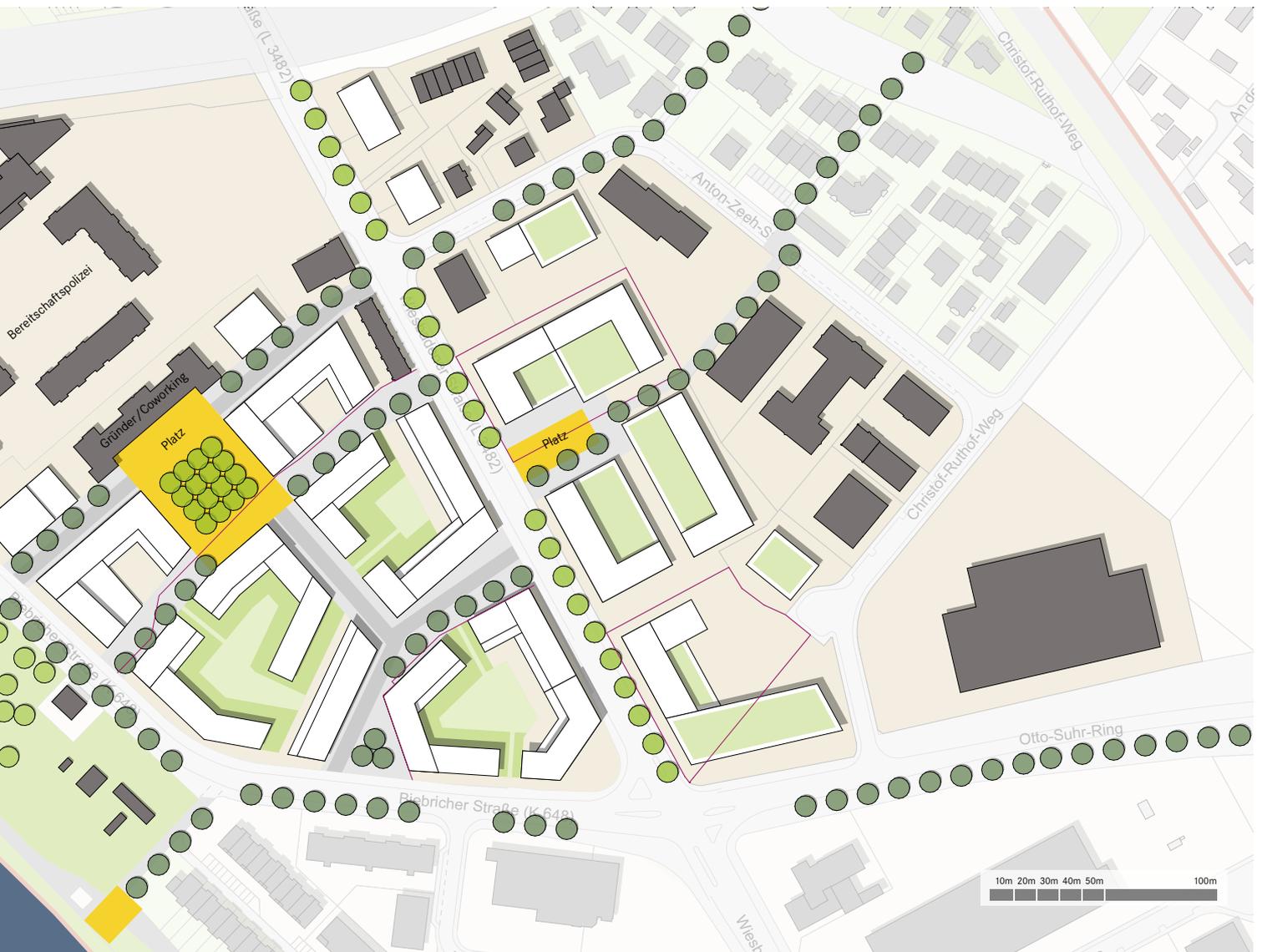
platz spannt sich zwischen dem unter Denkmalschutz stehenden Bestandsgebäude und den neu entstandenen Strukturen auf. Darüber hinaus entstehen verschiedene hochwertige Freiräume entlang des Rheinufers, die zum Verweilen einladen.

Derzeit befinden sich zwei wichtige Erschließungsoptionen in der Diskussion: zum einen der Neubau einer Fahrradspindel an der Kaiserbrücke, um einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen; zum anderen der Neubau einer Rheinbrücke, welche eine gebündelte Querung des Rheins für

den Fuß- und Radverkehr gemeinsam mit der CityBahn und/oder dem MIV ermöglichen würde.

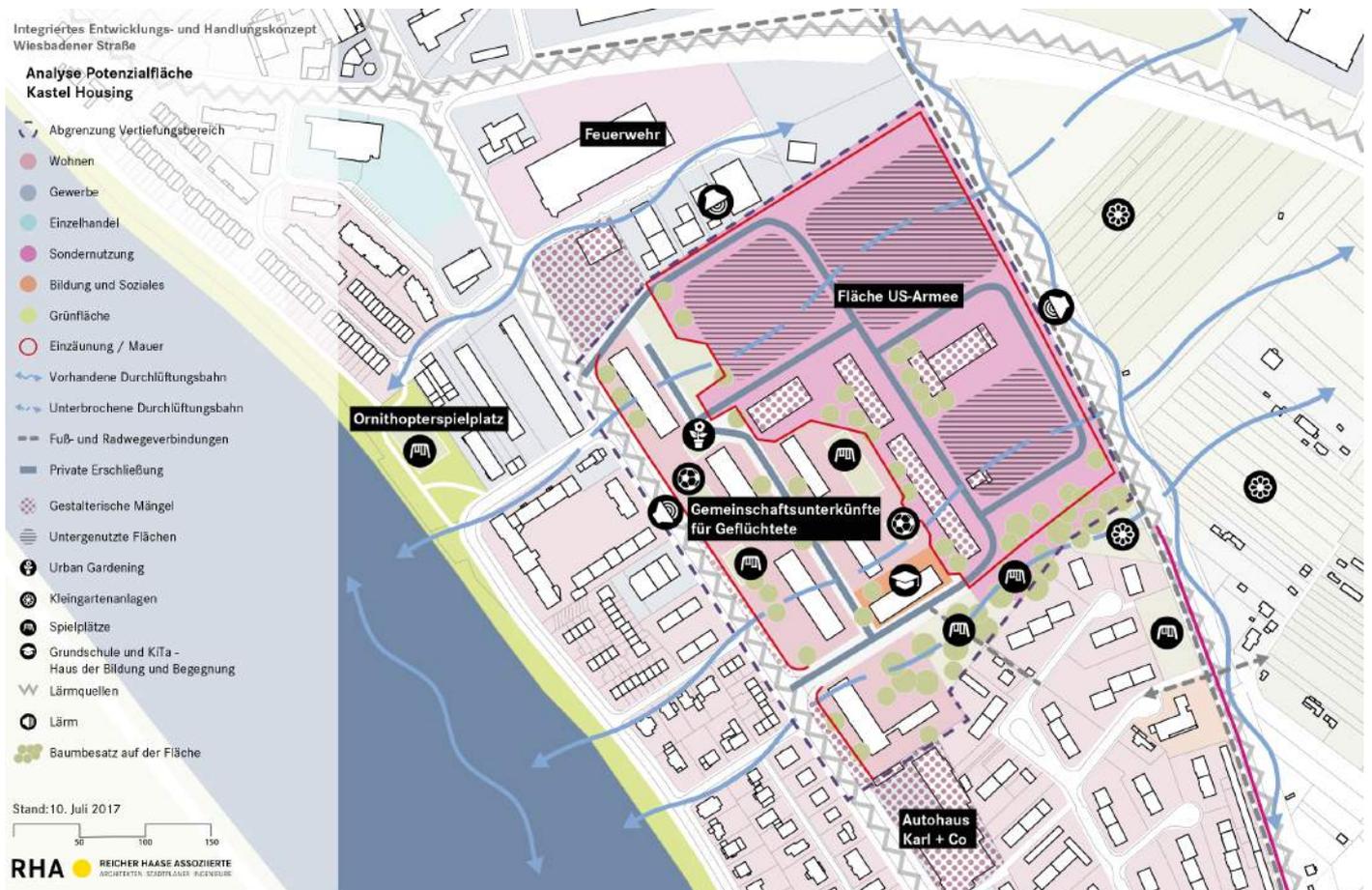
Die im Konzept aufgeführten Nutzungsideen müssen in einem nächsten Schritt auf ihre Umsetzbarkeit hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Nachfrage detailliert geprüft werden. Dabei spielen auch naturschutzfachliche und klimatologische Aspekte eine Rolle. Bei der Entwicklung bzw. Umwidmung der Flächen sind eine nachhaltige Bewirtschaftung von Niederschlagswasser (Nutzung, Rückhaltung, Versickerung) sowie die Belange

des Hochwasserschutzes in den Risikogebieten zu berücksichtigen (hochwasserangepasste Bauweise). Hierbei sind Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel zu integrieren (Stadtgestaltung mit Wasser, Kühlung durch Verdunstung, Dach- und Fassadenbegrünung mit Bewässerung). Die Zunahme von Starkregenereignissen als eine mögliche Folge des Klimawandels ist ebenfalls bei der Gestaltung von Siedlungsbereichen zu berücksichtigen.





Schrägluftbild Kastel Housing



8.2 KASTEL HOUSING

BESTANDSSITUATION

Kastel Housing ist ein ca. 12 ha großes Areal und liegt in der Mitte des Plangebietes zwischen Wiesbadener Straße und Bahntrasse.

Das gesamte Gelände ist ein ehemaliger Stützpunkt des amerikanischen Militärs. Ursprünglich gab es hier acht Wohngebäude und vier Lagergebäude sowie Wartungseinrichtungen für Kraftfahrzeuge.

Heute ist der südwestliche Teil der Fläche im Besitz des Bundes und wird von der Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden (SEG) verwaltet. Derzeit werden drei Gebäude zur Unterbringung von bis zu 800 Geflüchteten genutzt; diese maximalen Kapazitäten sind allerdings aktuell nicht ausgeschöpft. Die SEG hat die Fläche bis 2023 an die Stadt zur Unterbringung von Asylsuchenden vermietet, eine längere Nutzung wird derzeit nicht ausgeschlossen. Ein weiteres Gebäude wurde als Haus der Bildung und Begegnung umgenutzt und beherbergt eine Kita sowie eine Zweigstelle der Gustav-Stresemann Grundschule. Die südwestlichen Flächen der SEG, mit vornehmlicher Nutzung als Gemeinschaftsunterkunft und die nordöstlichen Flächen der Amerikaner sind durch einen Zaun getrennt.

Die Haupteinfahrt des Geländes erfolgt über eine Zufahrt im Süden des Grundstücks sowie über eine parallel zur Wiesbadener Straße verlaufende Wohnstraße, von der aus alle Wohneinheiten erreicht werden können. Darüber hinaus gibt es Zugänge über Fußwege im Südwesten und Südosten des Plangebietes.

Kastel Housing von
Wiesbadener Straße



Kastel Housing vom
Durchgang Marie-
Juchacz-Straße aus



Haus der Bildung und
Begegnung



Spielplatz der Kita



Das Gelände Kastel Housing liegt zum Teil in einem Hochwasserrisikogebiet, hier besteht eine Überschwemmungsgefährdung bei seltenen Hochwasserereignissen. Des Weiteren ist das Gebiet verschiedenen Belastungen aus seiner Umgebung ausgesetzt – ausgehend von der Bahntrasse und der Wiesbadener Straße sowie von Gewerbebetrieben im Norden.

Entwicklungsbestrebungen der Landeshauptstadt Wiesbaden

Die Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden (SEG) und die Wiesbadener Wohnbaugesellschaft (GWW) streben in einer Kooperation den Erwerb der Gesamtfläche Kastel Housing an. Sie möchten hier kostengünstigen, geförderten Wohnraum, Eigentumswohnen und frei finanzierten Wohnraum entwickeln. Auch die Nutzung einer Teilfläche für Bauherrngemeinschaften und ein Studierendenwohnheim wäre vorstellbar.

PLANUNGLABOR KASTEL HOUSING

Im Rahmen des Planungslabors Kastel Housing standen drei Entwicklungsszenarien zur Diskussion: Quartiersplatz, Grünes Scharnier und Bildungscampus. Die Szenarien greifen die Funktionen Wohnen, Mischgebiet, Schule und Grün auf. Die Stärken der einzelnen Szenarien wurden anschließend gemeinsam von Bürgerinnen und Bürgern sowie Planerinnen und Planern in einen Vorentwurf überführt.

Szenario 1: Quartiersplatz

Die erste Variante sieht die weitgehende Erhaltung des Bestands vor. Die Kasernengebäude an der Wiesbadener Straße sollen, mit Mischnutzungen versehen, dem dahinterliegenden Wohnen als Lärmschutzpuffer dienen. Vor ihnen spannt sich ein neuer Quartiersplatz auf. Die im Norden an das

Szenario 1:
Quartiersplatz



Szenario 2:
Grünes Scharnier



Szenario 3:
Bildungscampus



Gewerbegebiet angrenzenden Flächen sollen als Mischgebiet ausgebildet werden. Nach Süden bleiben das vorhandene Wohnen und die Grünflächen erhalten. Das Haus der Bildung und Begegnung kann erweitert werden. Im Osten, zur Bahn hin, wird eine Lärmschutzbebauung errichtet; damit kann sich im geschützten Innenbereich das Wohnen frei entfalten.

Szenario 2: Grünes Scharnier

Die zweite Variante weist eine klare Strukturierung in verschiedene Bereiche auf. Das bestehende Viertel an der Marie-Juchacz-Straße und das neu entwickelte Gebiet Kastel Housing werden durch ein grünes Scharnier miteinander verbunden. Im südlichen Teil der Fläche verläuft eine Achse mit Gemeinbedarfseinrichtungen, an der u. a. das Haus der Bildung und Begegnung als Grundschule, eine neue Kita sowie Sportflächen liegen. Im Norden, zum Gewerbe hin, befindet sich ein Mischgebiet als Puffer. Mittig entstehen große Flächen zur Entwicklung des Wohnens. Die Erschließung erfolgt von der Wiesbadener Straße aus in U-Form und zioniert die verschiedenen Wohn- und Mischnutzungsbereiche entlang der Wiesbadener Straße. Die nördlich der

Gemeinbedarfsflächen verlaufende Erschließung ermöglicht einen durchgehenden Grünbereich mit Anbindung an die Gemeinschaftsnutzungen.

Szenario 3: Bildungscampus

Die dritte Variante sieht als Hauptnutzung das Wohnen vor. Robustere Wohnstrukturen werden jeweils zur Wiesbadener Straße und zur Bahn hin ausgebildet. Im Norden entsteht als Puffer für das Wohnen ein Bildungscampus, welcher Kita, Grundschule und weiterführende Schule aufnehmen kann. Die vorhandenen Erschließungsachsen werden beibehalten.

Grundsätzlich verschmelzen in allen drei Varianten die Wohngebiete mit ihrer Umgebung – u. a. dadurch, dass die Fläche des Autohauses Karl + Co. wohnbaulich entwickelt wird.

Ergebnis Planungslabor

Die Auswertung der drei unterschiedlichen Bebauungs- und Nutzungsszenarien ergab ein breites Meinungsbild der anwesenden Bürgerschaft. In einer Diskussionsrunde wurden die Stärken der einzelnen Szenarien gesammelt und in einer räumlichen Skizze verortet.

Folgende Punkte wurden dabei als Elemente identifiziert, die in ein Konzept übertragbar sind: Ein als Quartiersmitte ausgebildeter Platz, welcher sich zwischen Wiesbadener Straße und ehemaligem Kasernengebäude aufspannt, wurde mit breiter Zustimmung als wichtiges Element festgehalten. Dadurch kann die bisherige Trennwirkung der Wiesbadener Straße in Teilen aufgehoben und eine bessere Anbindung an den Rhein ermöglicht werden.

SICHT DER BÜRGERSCHAFT

Sozialgefüge

- + Gute Mischung – buntes Miteinander der Schüler/innen
- + Bestehendes Zentrum für Bildung und Begegnung

Freiraum

- + Urban Gardening wird gut angenommen und genutzt
- + Freihalten und Ausbau von Frischluftschneisen zur Verbesserung des Kleinklimas
- + Großes Potenzial für Freiflächen auf der Fläche Kastel Housing
- + Sportfläche Kastel Housing
- Unternutzung der Sportfläche Kastel Housing
- Teilweise mangelhafter Bezug zum Rhein, trotz räuml. Nähe
- Abschottung des Geländes von der Umgebung

Emissionen

- Fehlender Schallschutz zur Bahntrasse; Lärmemissionen durch Bahn und Gewerbe

Anbindung

- + Verbindung mit der Nachbarschaft über den Durchgang von der Eleonorenstraße zur Marie-Juchacz-Straße (Spielplatz)





Otto-Suhr-Ring

Otto-Suhr-

Wiesbadener Straße (L 3482)

Sankt-Florian-Straße

Bildung

Sporthalle

Sportplatz

Lärmschutz-

bauung

Quartierstreff:
Soziales & Kulturelles
Zentrum

Citybahn-Haltestelle Rulhof

Sonderwohnformen

Flächen der US-Army

Flächen der Windles

Wiesbadener Straße (L 3482)

Sonder-

wohn-

formen

Bauvoranfrage

Wiesbadenerstraße 76

Im Fort Mönchberg

General-Minda-Straße

Marie-Juchacz-Straße



- Wohnen
- Mischnutzung
- Sondernutzung
- Plätze
- Freiraum

Konzept Kastel Housing
Variante 1
Stand 08.12.2017

RHA REICHER HAASE ASSOZIIERTE
ARCHITECTEN STADTPLANER INGENIEURE

10m 20m 30m 40m 50m 100m

Die bestehenden Kasernengebäude, welche der Wiesbadener Straße zugewandt stehen, wurden als identitätsstiftend und zumindest in Teilen erhaltenswert angesehen.

Die Weiterentwicklung des Quartiers „Kastel Housing“ zu einem Bildungsstandort wurde mehrfach als Wunsch genannt. Dabei sollten bereits für Bildungszwecke genutzte Gebäude in das Konzept integriert und weitere Bildungseinrichtungen angedacht werden. Vor dem Hintergrund einer Wohnentwicklung wurde darüber hinaus der Wunsch nach einem Standort für eine weiterführende Schule geäußert. Für bestehende und neue Bildungs- und Betreuungseinrichtungen sollte dabei der Zugang zu Grünflächen gewährleistet sein.

Weniger sensible Nutzungen und bauliche Riegel als Lärmschutzpuffer zum nördlich angrenzenden Gewerbe und zur nordöstlich angrenzenden Güterbahntrasse wurden als gute konzeptionelle Lösungen erachtet.

Durchweg wurde der Wunsch geäußert, den Bezug zum Rhein zu stärken und die Querung vorhandener Barrieren (wie der Wiesbadener Straße und der angrenzenden Bahntrasse) zu verbessern. Dabei sollten auch stadtklimatische Funktionen mitgedacht und Kaltluftschneisen gesichert werden. Darüber hinaus soll das Thema „Wasser“ in die freiräumliche Gestaltung einbezogen werden.

Vorhandene Parkplätze sollen nach Möglichkeit erhalten bleiben und neue Stellplätze in Quartiersgaragen organisiert werden.

KONZEPT KASTEL HOUSING

Auf Basis des mit den Bürgerinnen und Bürgern entwickelten Vorentwurfes wurde ein städtebaulicher Entwurf erarbeitet, welcher die gemeinsam gesammelten Aspekte aufgreift und weiter detailliert.

Die Hauptnutzung des neu entwickelten Gebietes ist das Wohnen. Zur Wiesbadener Straße gelegen befinden sich die Wohnnutzungen in den oberen Etagen von Geschosswohnungsbauten. An einer grünen Durchwegung gruppieren sich Mehrfamilienhäuser um einen gemeinsamen Innenbereich. Im Osten wird das Gebiet durch eine Lärmschutzbebauung vor Emissionen geschützt. Experimentierflächen, u. a. für Baugemeinschaften, sind entlang der Wiesbadener Straße denkbar.

Mit Ausweitung der Wohnfunktion steigt auch der Bedarf an Bildungseinrichtungen und Flächen für den Breitensport. Deshalb ist im Norden eine neue Bildungslandschaft aus Grundschule und weiterführender Schule sowie dazugehörigen Sportflächen vorgesehen. Bei Neubau oder Erweiterung der Grundschule wird eine Turnhalle sowie ein Schulsportplatz benötigt. Mit dem Neubau einer weiterführenden Schule werden auch eine Dreifeldersporthalle sowie ein Sportplatz erforderlich. Die Sporteinrichtungen der Schulen sollen nach Schulschluss auch der Öffentlichkeit zugänglich sein und niederschwellige Sportangebote ermöglichen. Die Bildungs- und Sportlandschaft ermöglicht es, einen Puffer zwischen Gewerbe und Wohnen zu schaffen, sodass Emissionskonflikte verhindert werden.

Die Erdgeschosszone an der Wiesbadener Straße bietet Raum für soziale Versorgungseinrichtungen, z. B. für Gemeinschaftsräume, Cafés oder Arztpraxen. Einzelne Kasernengebäude werden als Identitätsstifter erhal-

ten und z. B. für die Aufnahme eines Quartierszentrums umgenutzt.

Zur Wiesbadener Straße spannt sich ein Quartiersplatz auf, welcher das neu entstandene Quartier mit der Umgebung verknüpft. Zwei grüne Achsen stellen eine Verbindung mit westlich der Wiesbadener Straße gelegenen Fläche her und ermöglichen den Bezug zum Rhein sowie die Durchlüftung. Kleinere Wege binden das Gebiet fußläufig an das südlich gelegene Marie-Juchacz-Viertel an.

Zur Wiesbadener Straße und zur Bahntrasse hin sind höhere Geschossigkeiten (vier bis fünf Geschosse) denkbar, um das dahinter liegende Gebiet vor Lärm zu schützen. Hierbei sollen großzügige Freiflächen eine gute Lebensqualität gewährleisten. Im ruhigen Innenbereich haben die Gebäude Höhen von drei bis vier Geschossen.

Als weitere Option wurde die Erweiterung der Grundschule, angrenzend an das Bestandsgebäude, geprüft (siehe „Variante 2-Grundschülerweiterung im Bestand“ auf Seite 96). Hier wären eine Erweiterung der Schule auf fünf Züge und der Neubau einer Zweifeldturnhalle vorstellbar. Die derzeit im Haus der Bildung und Begegnung bestehende Kita würde in einen Neubau umgesiedelt und erweitert werden. Die verschiedenen Freiraumtypologien bieten Orientierung und führen zu einer Aufwertung des Wohnungsumfeldes.

Der Verkehr wird über eine U-förmige Haupteinfahrt geleitet, von welcher verkehrsberuhigte Bereiche abgehen. Um das Gebiet von Verkehr zu entlasten, werden ein oder mehrere Quartiersgaragen an der Wiesbadener Straße sowie innerhalb des Wohnquartiers angesiedelt. Carsharing-Systeme und Fahrradstationen ermöglichen alternative Mobilitätskonzepte zur privaten Pkw-Nutzung.



Variante 2 - Grundschulerweiterung im Bestand

Auch bei der Entwicklung bzw. Umwidmung der „Kastel Housing“-Flächen sind die Aspekte einer nachhaltigen Bewirtschaftung von Niederschlagswasser, die Belange des Hochwasserschutzes sowie Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel zu berücksichtigen (vgl. Clemens-Areal).

Baugemeinschaften, Bauherrengruppen und gemeinschaftliche Wohnprojekte

Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat im März 2017 die Unterstützung gemeinschaftlicher und genossenschaftlicher Wohnprojekte sowie von Bauherrenmodellen beschlossen. Festgelegt wurde u. a., dass die Stadt Wiesbaden ein Konzeptverfahren entwickelt. Dieses Verfahren hat grundsätzlich den Vorteil, dass die Grundstücke nicht an den Höchstbietenden verkauft werden, sondern zu einem festen und fairen Preis an das Wohnprojekt mit dem besten Konzept gehen. Im Zeitraum der Anhandgabe hätte die Baugemeinschaft Zeit, eine Bau-

genehmigung für ihr Bauvorhaben zu erwirken und die Finanzierung zu klären. Ein Baubetreuer könnte der Baugemeinschaft u. a. bei der Klärung der Finanzierung beratend zur Seite stehen.

Bei dem zu entwickelnden Ausschreibungs- bzw. Vergabekonzept sollen soziale, bauliche, städtebauliche und wirtschaftliche Aspekte eine Rolle spielen. Zu den sozialen Faktoren zählen ein integratives Konzept sowie ein erkennbarer Mehrwert für die Nachbarschaft. Bei den baulichen Aspekten werden architektonische, energetische und ökologische Standards vorausgesetzt. Eine gelungene Quartiersentwicklung sowie ein Mobilitätskonzept zählen zu den städtebaulichen Aspekten. Wichtig ist im Hinblick auf die wirtschaftlichen Faktoren in erster Linie ein tragfähiges Finanzierungskonzept.

Grundsätzlich beabsichtigt die Landeshauptstadt Wiesbaden, mit der Förderung gemeinschaftlicher Wohnprojekte bzw. Baugemeinschaften zu einer ausgewogenen Stadtentwick-

lung beizutragen. Mit einer solchen Förderung werden vielfältige Ziele verbunden, darunter die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum und von einem Wohnungsmix für unterschiedliche Einkommensgruppen. Architektonische Vielfalt und hochwertige Architektur sollen durch eine kleinteilig parzellierte Bebauungsstruktur und flexible Grundstücksgrößen gesichert werden. Eine partizipative Quartiersentwicklung soll lebendige Quartiere mit stabilen und aktiven Nachbarschaften fördern. Darüber hinaus sollen Stadtteilzentren und Quartierstreife zu Orten der Integration werden.

Die Stadt Wiesbaden strebt an, einzelne Grundstücksflächen für Pilotprojekte vorzuhalten, um zügig erste Erfahrungen zu sammeln. Kastel Housing ist u. a. aufgrund der Quartiersgröße ein geeigneter Standort, um innovative neue Wohnformen in Verbindung mit dem „klassischen“ Wohnungsbau zu realisieren.

Nachhaltige Quartiersentwicklung am Beispiel Kastel Housing

Die Landeshauptstadt Wiesbaden ist im kommunalen Klimaschutz seit vielen Jahren aktiv, seit 2007 mit ganz klaren Zielen: Bis zum Jahr 2020 soll der Gesamtenergieverbrauch um 20 Prozent im Vergleich zu 1990 gesenkt werden, der Anteil erneuerbarer Energien gleichzeitig auf 20 Prozent erhöht werden. Im selben Zeitraum sollen die CO₂-Emissionen, bezogen auf das Basisjahr 1990, um 2 Prozent pro Jahr verringert und die Pro-Kopf-Emissionen (einschließlich Verkehr) bis spätestens 2030 halbiert werden.

Viele Projekte laufen bereits seit Jahren erfolgreich. Ein prioritäres Handlungsfeld des Maßnahmenkatalogs ist die Quartiers- und Stadtentwicklung mit der Zielsetzung, die Belange einer nachhaltigen Energieversorgung und des Klimaschutzes frühzeitig und systematisch in den stadt- und bauleitplanerischen Prozessen auf der Quartiersebene zu verankern.

Vor diesem Hintergrund sowie in Ergänzung und Fortsetzung des IEHK Wiesbadener Straße plant die Stadt Wiesbaden die Erarbeitung eines nachhaltigen Quartierskonzepts für Kastel Housing. Ziel ist ein innovatives Nachhaltigkeitskonzept für diesen Raum, der nicht nur aufgrund seiner überschaubaren Größe, sondern auch aufgrund seines stadtplanerischen Potenzials bestens dafür geeignet ist, als städtisches Modellquartier unter dem besonderen Blickwinkel der Nachhaltigkeit und der Zielsetzung der Klimaneutralität entwickelt zu werden.

Am Beispiel des Quartiers „Kastel Housing“ soll konkret aufgezeigt werden, wie ein Quartier bzw. Stadtteil vorbildlich zur Erreichung der Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele der

Gesamtstadt Wiesbaden beitragen und nachhaltig entwickelt werden kann. Das klimaneutrale Quartier „Kastel Housing“ soll als „Modellquartier“ für nachhaltige Bauleitplanung und E-Mobilität wirken und neue Impulse bei der Stadtentwicklung setzen.

Nachhaltigkeit ist ein Handlungsprinzip der bewahrenden und stabilisierenden Ressourcennutzung und damit ein Grundziel zukunftsfähiger Stadtentwicklung. Die Anwendung des Nachhaltigkeitsgedankens auf ein Quartier wirkt sich sowohl auf seine Grundkonzeption während der Planungs- und Aufbauphase als auch auf das Leben im Quartier während seiner „Gebrauchsphase“ aus. Quartiere sind deshalb langfristig zu denken; einmal gebaut, sind sie nur noch schwer veränderbar; beides Argumente, um frühzeitig den Nachhaltigkeitsaspekt in der Quartiersentwicklung zu verankern und mit der Stadtplanung zu verknüpfen.

Das nachhaltige Quartierskonzept Kastel Housing konzentriert sich auf das Handlungsfeld der ökologischen Nachhaltigkeit und stellt den schonenden Umgang mit Energien und Materialien, mit Flächen und natürlichen Lebensgrundlagen sowie die Vermeidung unverträglicher Abgaben an die Umwelt (wie z. B. Schadstoffe, CO₂ oder auch Abfälle) in den Vordergrund. Folgende Themen sollen mit der Zielsetzung eines klima- oder CO₂-neutralen Quartiers betrachtet werden:

- Energieversorgung, -einsparung und -effizienz
- Mobilität und Verkehrsinfrastruktur
- Ver- und Entsorgung
- Umgang mit Niederschlagswasser
- Anpassung an den Klimawandel
- Städtebau und Freiflächen-/Grün-gestaltung

Aus dieser Betrachtung werden Ansatzpunkte für die funktionale, bauliche, soziale und räumliche Vielfalt, für die Zusammengehörigkeit, die Kompaktheit und Dichte des Quartiers, aber auch für seine Erreichbarkeit und Zugänglichkeit entwickelt. Damit rücken sowohl der Gesamtraum als auch die einzelne Bewohnerin und der einzelne Bewohner, der öffentliche Raum wie auch die Privatperson in den Blick. Es entstehen Verbindungen zu den Handlungsfeldern der sozialen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeit.

Diese Themen und Anknüpfungspunkte greifen in dieser oder ähnlicher Form die Entwicklungsziele des IEHK Wiesbadener Straße sowohl für den Gesamtraum als auch für den Vertiefungsbereich Kastel Housing auf. Stadtplanung und nachhaltige Quartiersentwicklung überschneiden und ergänzen sich. Die Stadtplanung erarbeitet die grundlegenden planerischen Zielvorgaben für ein Quartier, resultierend aus den spezifischen Defiziten, Potenzialen und Herausforderungen. Diese werden unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit diskutiert, ergänzt und weiterentwickelt.

Die Aufstellung des nachhaltigen Modellquartiers Kastel Housing ist somit eine interdisziplinäre Aufgabe und wird als solche auch gemeinsam von Umweltamt und Stadtplanungsamt wahrgenommen.

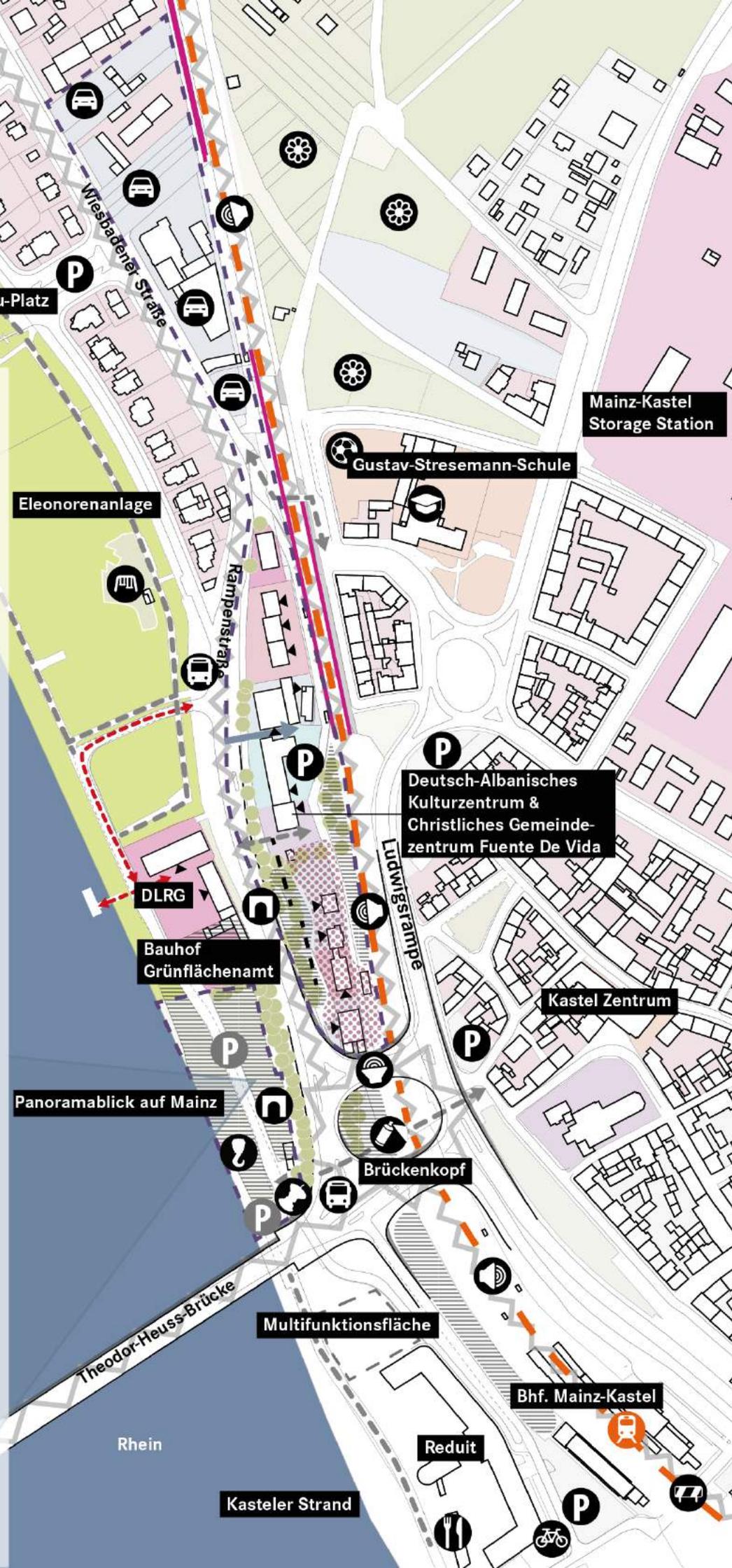
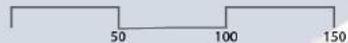
Die Landeshauptstadt Wiesbaden beabsichtigt, aus den Ergebnissen des nachhaltigen Quartierskonzeptes im nächsten Schritt einen Bebauungsplan für den Planungsbereich abzuleiten und aufzustellen. Das nachhaltige Quartierskonzept soll die Funktion eines eigenständigen Fachgutachtens zur städtebaulichen Rahmenplanung erfüllen und damit die vorbereitende Grundlage für die künftige Bauleitplanung bilden.

Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept
Wiesbadener Straße

**Analyse Potenzialflächen
Rampenstraße und KranSand**

- Abgrenzung Vertiefungsbereiche
- Wohnen
- Gewerbe
- Einzelhandel
- Sondernutzung
- Bildung und Soziales
- Kultur
- Grünfläche
- Bahnlinie
- Bahnhof
- Fuß- und Radwegeverbindungen
- Private Erschließung
- Rettungsweg DLRG
- Gestalterische Mängel
- Untergenutzte Fläche
- Lärmschutzwand
- Fehlende Raumkante
- Identifikations- u. Orientierungspunkt
- Vermüllung der Fläche
- Graffiti-Fläche - Meeting of Styles
- Quartierseingang
- Bushaltestelle
- Fahrradverleihstation
- Informelles Parken
- Parkplätze
- Autohändler
- Fehlender Bahnübergang
- Kleingartenanlagen
- Sportplätze
- Spielplätze
- Bildungseinrichtung
- Gastronomie
- Lärm
- Lärmquellen

Stand: 16. Oktober 2017



**Regionalparkstation
Alexander-Patch-Brücke**

Rathenau-Platz

**Mainz-Kastel
Storage Station**

Gustav-Stresemann-Schule

Eleonorenanlage

**Deutsch-Albanisches
Kulturzentrum &
Christliches Gemein-
zentrum Fuente De Vida**

DLRG

**Bauhof
Grünflächenamt**

Kastel Zentrum

Panoramablick auf Mainz

Brückenkopf

Multifunktionsfläche

Bhf. Mainz-Kastel

Reduit

Kasteler Strand

Rhein

Theodor-Heuss-Brücke

Rampenstraße

Ludwigstraße

Wiesbadener Straße

8.3 RAMPENSTRASSE

BESTANDSSITUATION

Das Gebiet Rampenstraße bildet mit dem Brückenkopf den südlichen Quartierseingang. Es liegt eingekesselt zwischen Bahntrasse, Rampenstraße bzw. Wiesbadener Straße und Hochkreisel. Westlich befindet sich die Eleonorenanlage mit der Potenzialfläche KranSand, südlich liegen der Bahnhof Mainz-Kastel und die Reduit.

Auf dem Gelände befinden sich sowohl Dienstleistungs- und Gewerbe- als auch Wohnnutzungen. Im nördlichen Teil sind es entlang der Rampenstraße Autohändler und -häuser, im südlichen Teil haben ein türkischer Supermarkt, ein Gemüsehändler, ein Deutsch-Albanisches Kulturzentrum und das christliche Gemeindezentrum Fuente de Vida ihre Standorte. Eingekesselt zwischen den Dienstleistungs- und Gewerbebestrukturen befindet sich ein Mehrfamilienhaus.

Die städtebauliche Struktur und Gestalt ist sehr uneinheitlich: Im nördlichen Teil haben die Gewerbebetriebe durch ihre Ein- bis Zweigeschossigkeit und das Zurückspringen von der Wiesbadener Straße eine wenig raumbildende Gestalt. Im südlichen Teil befinden sich ein dreigeschossiges Wohngebäude, einige Hallenbauten, alte eingeschossige Bahnhofsgebäude sowie eine ehemalige Betriebsstätte der Mainzer Rhein-Zeitung.

Durch den Höhenunterschied zwischen Rampenstraße, Gebäuden und angrenzendem Bewuchs bildet sich hier kein eindeutig erkennbarer Quartierseingang aus.

Gestaltete Freiräume gibt es außerhalb der privaten Freiflächen der Wohnbebauung nicht. Bäume und Gebüsch säumen die Rampenstraße und



Blick auf den Bereich Rampenstraße und KranSand

die Bahntrasse.

Die Erschließung des nördlichen Geländes erfolgt über die Wiesbadener Straße, des südlichen Bereichs über eine von der Wiesbadener Straße/Rampenstraße abzweigende Straße. Die Erschließung des südlichen Bereichs ist bis etwa zur Wohnbebauung ausgebaut und geht dahinter in einen unbefestigten, inoffiziellen Erschließungsweg über. Der Supermarkt ist über eine zweite Zufahrt direkt von der Rampenstraße aus erreichbar.

Zwischen nördlichem und südlichem Bereich liegt eine Unterführung der Gleise; durch sie erreicht man den Ludwigsplatz und dort die Gustav-Stresemann-Schule. Durch eine weitere Unterführung besteht eine Verbindung von der Fläche KranSand im Westen, unterhalb des Hochkreisels, zu den Flächen östlich der Bahntrasse. Beide Unterführungen sind wichtige fußläufige Verknüpfungen zum Ortskern und zum Bahnhof Kastel. Ein Zugang von der Fläche Rampenstraße zu dieser Unterführung besteht nicht.

Die Flächen unmittelbar am Rhein liegen im festgesetzten Überschwemmungsgebiet, die Flächen östlich der Rampenstraße und unterhalb des Hochkreisels sind als Hochwasserrisikogebiet ausgewiesen.

Die größten Herausforderungen des Gebietes sind die Lärm- und Emissionsbelastung der angrenzenden Erschließungsstrukturen sowie die städtebaulich ungeordnete Situation. Eine große Chance besteht darin, die vorhandenen Flächenpotenziale entsprechend der Lage und Eignung besser auszunutzen.



Gewerbe im nördlichen Teil



Rampenstraße



Rampenstraße und Zufahrt Supermarkt



Unterführung Hochkreisel



Ehemalige Mainzer Rhein Zeitung



Innenbereich Hochkreisel



Weg parallel zur Bahntrasse



Blick Richtung Hochkreisel



Wohngebäude



Konzept Rampenstraße
Variante 1
Stand 08.12.2017



Konzept Rampenstraße
Variante 2
Stand 08.12.2017

KONZEPT RAMPENSTRASSE

Mit der Zielsetzung einer Optimierung der Flächenpotenziale wurden Ideenskizzen für eine städtebauliche Neuordnung des Bereichs Rampenstraße in zwei Varianten erarbeitet.

Die nördliche Fläche sieht in beiden Fällen eine Entwicklung als gemischt genutztes Quartier vor. In der Erdgeschosszone sind Dienstleistungseinrichtungen vorstellbar, in den Obergeschossen Wohnungen. Lärmschutzbebauung zur Bahntrasse soll die angrenzenden Nutzungen vor Emissionen schützen. Zum Rathenau-Platz soll eine Raumkante ausgebildet werden, um diesen in Zukunft klar zu fassen.

Die Fläche KranSand und der südliche Teil der Fläche Rampenstraße werden zusammenhängend betrachtet. Durch eine Neustrukturierung der Fläche Rampenstraße ergäben sich für das Umfeld KranSand neue Möglichkeiten. Durch Umsiedlung der Flächen des Grünflächenamtes auf die Flächen Rampenstraße und Umleitung des Pkw-Verkehrs zur Reduit entlang der Bahntrasse könnte das Rheinufer insgesamt vom Pkw-Verkehr entlastet werden. Das DLRG-Gelände könnte in Zukunft von der Rampenstraße aus angefahren werden.

Das südliche Gelände Rampenstraße soll eine ausgebaute Erschließung erhalten und an der Reduit auf das bestehende Straßensystem treffen. Hier sind die Flächeneignung (in Bezug auf die Durchfahrtsbreiten unterhalb des Hochkreisels) und der Flächenbesitz bzw. möglicher Flächenkauf noch zu klären.

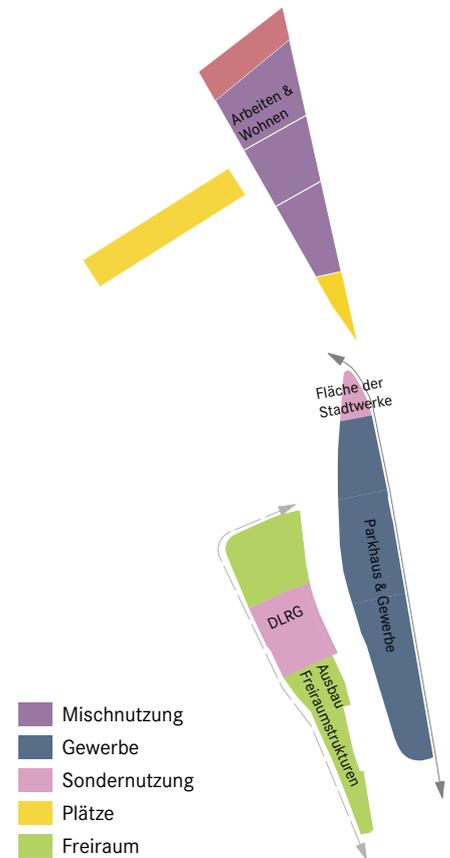
Die kulturellen und konfessionellen Einrichtungen könnten nach Kastel Housing verlagert werden, wo ein attraktives, neues Gemeinschaftszentrum entstehen soll.

Im südlichen Teil sieht Variante Nr. 1 die Entwicklung eines Mäanders für nicht störendes Gewerbe, Handwerk und Dienstleistung vor. Dieser öffnet sich mit kleinen, begrünten Innenhöfen abwechselnd zur Rampenstraße und zur Bahn. Aufgrund der hohen Lärmbelastung von drei Seiten sind hier robuste Nutzungen vorzusehen. In den unteren Geschossen könnte ein Parkhaus in die vorhandene Struktur integriert werden. Durch einen Hochpunkt am Hochkreisel soll das Quartier ein markantes Eingangstor erhalten. Weitere Gebäude, welche temporär noch erhalten bleiben, könnten langfristig durch eine Erweiterung der Mäanderstruktur ersetzt werden. Bei der baulichen Entwicklung ist das Hochwasserrisiko durch eine hochwasserangepasste Bauweise zu berücksichtigen.

Variante Nr. 2 sieht dieselben Nutzungen vor, baut das Parkhaus jedoch eigenständig aus und schließt dieses an den Hochkreisel an. Somit wird eine Nutzung als Park-and-ride-Parkplatz weiter optimiert, bietet dieser doch eine direkte Anbindung an den Bus- und Bahnverkehr. Das Parkhaus könnte darüber hinaus zu einer Entlastung der Parkplatzsituation insbesondere im Sommer führen, wenn die Eleonorenanlage viel Publikum anzieht.

Darüber hinaus soll die Anbindung an Hochkreisel und Bahnhof sowie zwischen ihnen verbessert werden. Im Vordergrund steht die barrierefreie Erschließung. Aufzüge sollen die Bahnsteige 1 und 2 unmittelbar vom Hochkreisel aus erreichbar machen, womit sie auf diesem Wege auch barrierefrei miteinander verbunden wären.

Der derzeit fast ungenutzte und schwer zugängliche Innenbereich des Hochkreisels könnte in Zukunft als „Silent



Amphitheater“ genutzt werden. Hier soll weiterhin Platz für Subkulturen erhalten bleiben. Denkbar wäre der Bau eines kleinen, für lärmunempfindliche Kunstformate nutzbaren Amphitheaters; beispielsweise für Improvisationstheater, Stummfilme oder eine „Silent Disco“. Die Erschließung und eine bessere Vernetzung mit der Umgebung ließen sich u. a. durch die Anbindung an die Unterführung des Hochkreisels ermöglichen. Auch die künstlerischen Möglichkeiten für das „Meeting of Styles“ sollen durch die Entwicklung keine Einschränkung erfahren; der Raum im Hochkreisel soll seinen eigentümlichen, durch die Nähe zu den Bahnflächen bedingten Charme behalten. Die Verträglichkeit und Umsetzbarkeit dieser Nutzung ist im Falle einer Verkehrsumleitung nochmals detailliert zu prüfen.



8.4 KRANSAND

BESTANDSSITUATION

Das Gebiet KranSand liegt im Süden des Planungsraumes des IEHK. Es wird im Süden durch die Theodor-Heuss-Brücke begrenzt und im Westen durch den Rhein; im Norden liegt der Bauhof des Grünflächenamtes und im Osten verläuft die Rampenstraße.

Beim Gelände KranSand handelt es sich um die ehemaligen Betriebsflächen der Firma Kies Menz Naturstoffe GmbH, die von dort aus in der Vergangenheit Kies bzw. Sand aus dem Rhein abgebaut hat. Mit einem Dampfbagger wurde hier ab dem Jahr 1900 das als Baustoff verwendete Material aus dem Fluss gewonnen. Heute steht auf dem Gelände als einziges sichtbares Erinnerungszeichen an die ursprüngliche Nutzung ein unter Denkmalschutz stehender Verladekran mit Kranbahn.

Das gesamte Gelände KranSand liegt derzeit brach und ist für die Öffentlichkeit nicht zugänglich.

Das Areal liegt im amtlich festgesetzten Überschwemmungs- und Hochwasserabflussgebiet des Rheins. Die zum Rhein gelegene Fläche weist eine hohe Überschwemmungswahrscheinlichkeit auf. Die vom Rhein abgewandte Fläche wird statistisch gesehen alle 100 Jahre überschwemmt.

Entlang der rheinseitigen Grundstücksgrenze wächst eine Hecke, durchsetzt mit einzelnen hochstämmigen Bäumen, die die Fläche weitgehend blickdicht abschirmt.

Angrenzend befindet sich eine legale Graffitifläche, welche einmal jährlich während des Graffiti-Events „Meeting of Styles“ neu gestaltet wird.

Fläche des ersten Bauabschnitts



Fläche des zweiten Bauabschnitts

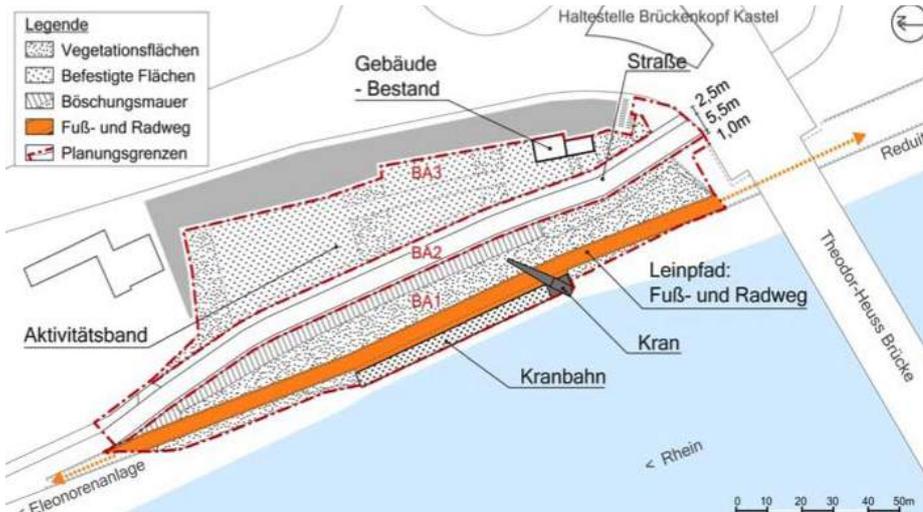


Fläche des dritten Bauabschnitts

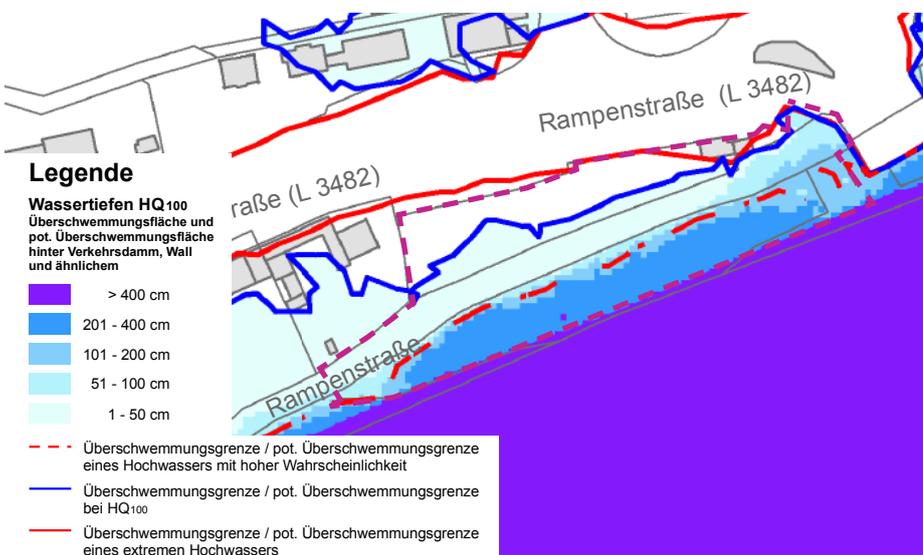


Parkplatz mit schönstem Blick auf Mainz





Bauabschnitte



Hochwasserrisikomanagementplan Rheingau - Gefahrenkarte



Altlasten

In Abstimmung mit dem Umweltamt wurde bereits 2015 ein Gutachten zur Sanierung der ehemaligen Betriebsflächen der Fa. Menz erstellt. Teile des ehemaligen Kiesgewinnungsgebietes weisen Schadstoffbelastungen auf (siehe rote Flächen in „Altlasten“ auf Seite 106. Diese Belastungen wurden bei der Überplanung berücksichtigt.

Die zwischen den zwei KranSand-Teilflächen verlaufende Straße dient derzeit als Erschließungsstraße für die Reduit, weil sich deren Erschließung von der Bahnhofseite aus als schwierig erweist. Insbesondere im Sommer wird die Straße von Besucherinnen und Besuchern der Eleonorenanlage intensiv als Parkraum genutzt. Die parkenden Pkws behindern häufig den Rettungsweg der DLRG. Aktuell werden alternative Erschließungskonzepte diskutiert. Hierbei spielt auch die Fläche Rampenstraße eine wichtige Rolle, da sich durch deren Umstrukturierung neue Optionen für den Bereich KranSand ergeben würden. (siehe u. a. „8.3 Rampenstraße“ ab Seite 99). Es gibt zum Beispiel die Idee einer Verkehrsumleitung über eine neu auszubauende Erschließungsstraße entlang der Bahngleise. Diese Option muss jedoch noch in Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden. Sie würde ermöglichen, den Pkw-Verkehr aus der gesamten Eleonorenanlage herauszuhalten. Eine solche Umgestaltung würde das Rheinufer als reinen Ort für den Fuß- und Radverkehr weiter attraktiveren.

PROJEKT KRANSAND

Das Projekt KranSand im südlichen Teil des Plangebietes des Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzeptes Wiesbadener Straße befindet sich derzeit in der Konkretisierung und sieht eine Freiflächenentwicklung vor. Die Umsetzung ist in drei Bauabschnitten vorgesehen. Mit Bauabschnitt 1 wurde Ende 2017 begonnen.

Bauabschnitt 1

Für die ca. 3.400 qm große, zum Rhein gelegene westliche Fläche besteht die Planung des Tiefbauamtes, das Gelände zu einem attraktiven Aufenthaltsbereich zu gestalten. Der vorhandene Kran und die Kranbahn bleiben erhalten. Auf der Fläche der Kranbahn werden Sitzbänke integriert. Ein vier Meter breiter Fußweg trennt die im Nordosten angrenzenden, abgestuften Rasenterrassen ab, die ebenfalls zum Verweilen einladen.

Bauabschnitt 2

Die vorhandene Straße zur Reduit, die den westlichen vom östlichen Bereich trennt, soll erhalten bleiben, jedoch strukturell angepasst und erneuert werden.

Bauabschnitt 3

Die ca. 2.500 qm große, östlich gelegene Fläche soll in einem dritten Bauabschnitt als Aktivitäts- und Sportbereich insbesondere für Jugendliche und junge Erwachsene entwickelt werden. Hierbei handelt es sich um eines von mehreren Projekten, mit welchen dem Bedarf an Sportflächen entsprochen wird.

Ein Teil der zur Rampenstraße gelegenen Hangfläche wird für einen möglichen Haltepunkt der CityBahn freigehalten.

BÜRGERBETEILIGUNG

Im Rahmen des IEHK Wiesbadener Straße wurden verschiedene Beteiligungsformate durch das Büro REICHER HAASE ASSOZIIERTE aus Aachen und Dortmund durchgeführt. Die expliziten Planungen für den dritten Bauabschnitt begannen mit der Auftaktveranstaltung des IEHK, der StadtQuartiers-Tour am 21. April 2017. Sie wurden im Rahmen weiterer Bürgerveranstaltungen vertieft. Zentrale Veranstaltung war das „Planning for Real“ im Juni 2017. (Weitere Infos siehe Kapitel „2.6 Planning for real KranSand“ auf Seite 17.) Das Büro Herrchen und Schmitt Landschaftsarchitekten aus Wiesbaden hat auf Basis der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung das Gelände landschaftsarchitektonisch beplant.

Während der StadtQuartiers-Tour haben Bewohnerinnen und Bewohner sowie Planerinnen und Planer erste Eindrücke von der Fläche gesammelt und ausgetauscht.

Im Planungslabor „KranSand“ trafen sich Bewohnerinnen/Bewohner, die zuständigen Planerinnen/Planer sowie Expertinnen/Experten der Ämter, um sich über Herausforderungen und Potenziale des Gebietes sowie zu Ideen für eine Nachnutzung der aktuell brach liegenden Fläche auszutauschen.

Dabei wurden insbesondere die gute Erreichbarkeit und die Lage des Gebietes im Schnittbereich zwischen Mainz-Kastel und Mainz positiv bewertet. Des Weiteren besteht für Nutzungen in der attraktiven Rheinlage ein nur sehr geringes Konfliktrisiko gegenüber den umliegenden, vornehmlich verkehrlichen Nutzungen.

Eine zentrale Herausforderung stel-

len der ruhende Verkehr sowie die Durchfahrtsfunktion der angrenzenden Straße dar. Insbesondere das „Wilde Parken“ entlang des Rheinuferes, die südlich angrenzende Parkplatzfläche sowie die „Vermüllung“ auf diesen Flächen werden als störend empfunden. Im Rahmen der Umnutzung soll daher der Bereich nach Möglichkeit von ruhendem Verkehr freigehalten und ein besseres Nebeneinander unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer ermöglicht werden. Zusätzlich sollen die Zugänge zur Eleonorenanlage attraktiver und einladender gestaltet werden. Im Themenbereich „Verkehr und Erschließung“ der Dialoggalerie wurde darüber hinaus über alternative Stellplatzflächen sowie Durchfahrtsregelungen zur südlich gelegenen „Reduit“ diskutiert.

Wichtig für alle Beteiligten ist es, Nutzungen zu etablieren, die langfristig genutzt werden und Angebote für unterschiedliche Nutzergruppen schaffen.

Der im Zusammenhang mit der historischen Krananlage bestehende industrielle bzw. gewerbliche Charme soll nach wie vor erhalten bleiben. Darüber hinaus wurde über den Erhalt bzw. die Umnutzung der bestehenden baulichen Strukturen auf dem Gelände (z. B. des Baucontainers) diskutiert.

In einer offenen Ideenrunde wurden abschließend Nachnutzungsideen gesammelt. Neben zahlreichen Sportangeboten wie Skaten, Freeletics, Tischtennis und Boldern wurden Wünsche nach Ausstattungen wie Toiletten, Bänken, Beleuchtung und einem Kiosk geäußert.

SICHT DER BÜRGERSCHAFT

- + Atmosphärischer Raum am Rhein
- + KranSand als Fläche mit großem Potenzial
- + Zentraler Punkt zwischen Mainz-Kastel und Mainz
- + Attraktive Lage am Rheinufer (Westexposition mit Abendsonne)
- + Gute Erreichbarkeit
- + Keine Konflikte mit Nutzungen im Umfeld zu erwarten (Lärm)
- + Kran als Identifikations- und Orientierungspunkt
- Vermüllung der Flächen
- Emissionen (Lärm, Gerüche und Feinstaub)



BESONDERS HÄUFIG GENANNT IDEEN UND WÜNSCHE DER BÜRGERSCHAFT

Sportart/-nutzung

- * Fitnesspark
- * Tischtennis
- * Beachvolleyball
- * Outdoor Bouldern
- * Skatepark
- * Gemeinschaftsnutzung zum Verleih von Sportgeräten

Weitere Nutzungsideen

- * Kiosk mit niederschwelliger Gastronomie / Biergarten - Schaffung von Begegnungsräumen ohne Konsumzwang
- * Kulturelle Nutzung
- * Theater, Freilichtkino
- * Urban Gardening
- * Flächen für Open-air-Konzerte

Ausstattung

- * Öffentliche Toilette
- * Bänke
- * Beleuchtung auch in den späten Abendstunden
- * Abfallbehälter
- * Grillplatz
- * Verwendung hochwertiger und langlebiger Elemente und Materialien

Straße und Verkehr

- Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern
- Übermäßige Autonutzung
- Schlechte Verkehrsführung
- „Einzig“ Zufahrt zur Reduit
- Blockade wichtiger Rettungswege durch parkende Autos
- Ungeordnete und übermäßige Parkplatznutzung
- * Umgestaltung des Straßenraums und Änderung der Verkehrsführung

- * Sportgerät-tauglichen Straßenbelag verwenden (für Scooter, Rollerblades, Skateboards etc.)
- * Minderung des Verkehrs
- * Einbahnstraße einrichten
- * Verknüpfung zu Bus und Bahn herstellen
- * Verbindungsbereich von Parken frei halten
- * Kontrollen gegen Falschparker
- * Parkplätze reduzieren
- * Vorhandene Parkplätze ordnen, Parkhaus zwischen Rampenstraße, Bahn und Ludwigsallee bauen (als Park-and-Ride-Parkplatz und für Besucherinnen und Besucher von KranSand und Eleonorenanlage)
- * Fahrradstellplätze integrieren

Sonstiges

- * Gebiet als Einheit betrachten und gestalten
- * multifunktionale Räume schaffen, Genius Loci der „Brache“ berücksichtigen
- * Gebäude erhalten
- * Aneignungsflächen schaffen
- * Planung veränderbar halten
- * Nebeneinander verschiedener Nutzungen und multifunktionaler Flächen ermöglichen
- * Zugänge zum Park attraktiver gestalten
- * Offene, multifunktionale Gestaltung vornehmen
- * Sitzgelegenheit am Wasser bieten
- * Attraktive Aufenthaltsorte mit Sitzmöglichkeiten schaffen
- * Fläche frühzeitig zugänglich und nutzbar machen



Im nächsten Schritt hat das Büro Herrchen und Schmitt Landschaftsarchitekten einen Vorentwurf erarbeitet, der während des Planning for Real als konkrete Diskussionsgrundlage diente.

Das Ziel des Planning for Real war es, mit einer großen Zahl an vornehmlich jungen Erwachsenen in einem informellen Rahmen in Austausch zu treten. Aus diesem Grund wurde das Planning for Real im Rahmen des „Meeting of Styles“ durchgeführt.

Die Ergebnisse der vorhergegangenen Veranstaltungen wurden dokumentiert und präsentiert; zusätzlich bestand nicht nur die Möglichkeit, am Plan zu diskutieren und diesen weiterzuentwickeln, sondern auch den Vorentwurf auf der Fläche ganz real zu erfahren. In einem Maßstab von 1:1 wurden die Flächenumgriffe der Sporteinheiten mit Flatterband auf dem Gelände abgesteckt, sodass die Bürgerinnen und Bürger ein Gefühl für die Flächengrößen erhalten konnten.



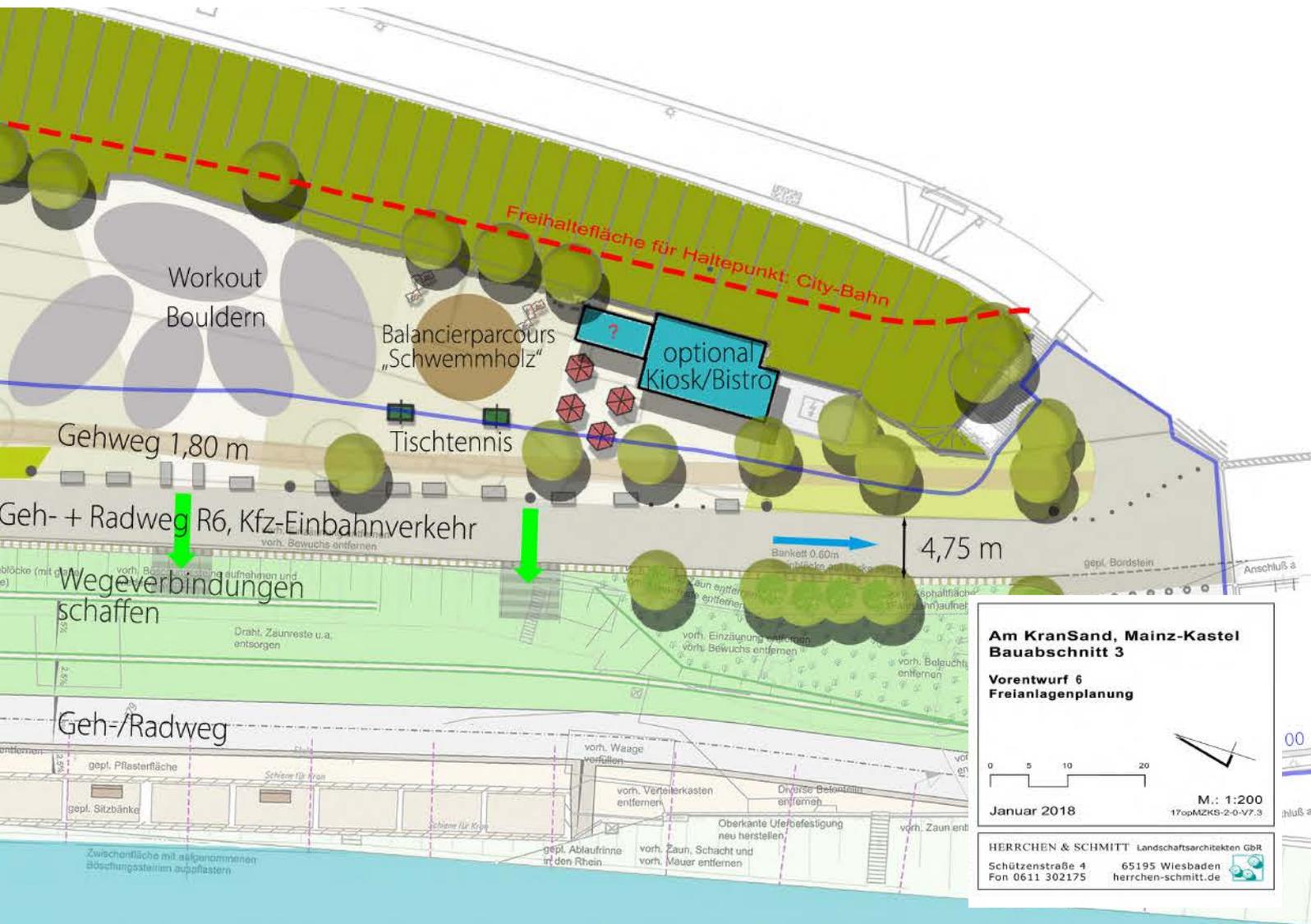
KONZEPT KRANSAND

Die Erschließung der Trendsportfläche des KranSand-Terrains soll über die vorhandene Verkehrsfläche der Rheinuferstraße erfolgen. In einer reduzierten Breite von 4,75 Metern soll diese zukünftig als Mischfläche für den Geh-, Rad- und Kfz-Verkehr ausgebildet sein. Durch das Angebot eines zusätzlichen Gehweges in einer Breite von 1,80 Metern, welcher parallel zur Verkehrsfläche über das Areal geführt werden soll, wird dem Fußverkehr eine verkehrssichere Ausweichfläche geboten.

Es besteht die Absicht, vorgelagert zu den Flächen des Bauhofs des Grünflächenamts Stellplätze für Pkws anzubieten. Eine Wendeanlage in der Zufahrt zum Bauhof ermöglicht sowohl die Nutzung der Stellplätze im Gegenverkehr als auch eine nach Süden fortgesetzte Führung der Rheinuferstraße im Einbahnverkehr.

Auf Grundlage der Ergebnisse aus dem breit angelegten Beteiligungsprozess besteht die Absicht, im Verlauf von Norden nach Süden folgende Nutzungen für Freizeitsportarten vorzusehen: Auf einer ca. 600 Quadratmeter gro-

ßen Fläche soll ein Skater- und BMX-Parcours errichtet werden. Westlich der Skaterfläche soll eine Vorrichtung zum Einspannen einer Slackline (zum Balancieren) vorgehalten werden. Seitlich davon bietet ein schattiger Aufenthaltsbereich (in Form eines Sitzkreises mit Steinblöcken) den Nutzerinnen und Nutzern einen Rückzugs- und Ruheraum nach sportlichen Aktivitäten. Eine Sitzpyramide verbindet funktional die Skaterfläche mit den Einrichtungen der Kletter-, Boulder- und Kraftsportanlage, die mit einer Fläche von rund 500 Quadratmetern Betätigungsinseln für vielfältige



Bewegungssportarten bieten soll. Im Süden besteht die Option, durch die Umnutzung der ehemaligen Betriebswerkstatt mittelfristig ein Bistro mit kleinem Außensitzbereich und WC-Anlage zu entwickeln. Die Möglichkeit an diesem Ort mobile Sportgeräte (z. B. Tischtennisschläger, Slackline) ausleihen zu können, würde das Angebot abrunden. Zwei Tischtennisplatten und ein Balancierparcours bieten zudem auch den jüngeren Nutzerinnen und Nutzern ein Betätigungsfeld.

Sitzgruppen aus behauenen Sitzsteinblöcken unter Bäumen trennen

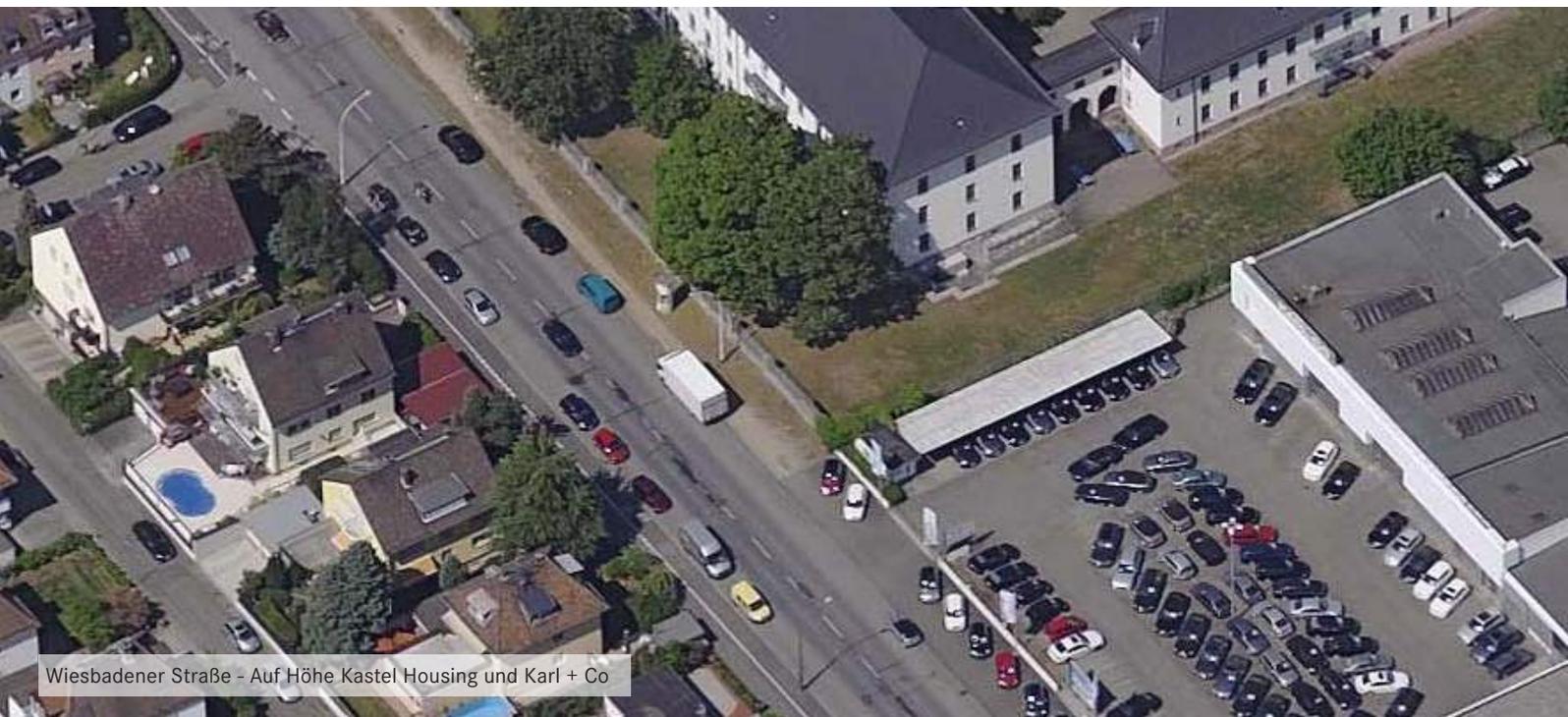
großzügig den Freizeitbereich von der angrenzenden Mischverkehrsfläche. Zur Gliederung und funktionellen Trennung der Verkehrs- von der Trendsportfläche ist parallel zur Verkehrsfläche eine niedrige Bepflanzung vorgesehen. Ergänzende Möblierungen – bestehend aus Abfallkörben, Fahrradständern usw. – sollen die genannten Nutzungen bedarfsgerecht ergänzen.

Die frühere gewerbliche Nutzung (u. a. als Umschlagsplatz für Sande und Kiese) soll sichtbar, der durch die Offenlassung entstandene morbide Charme der Fläche auch zukünftig weitgehend

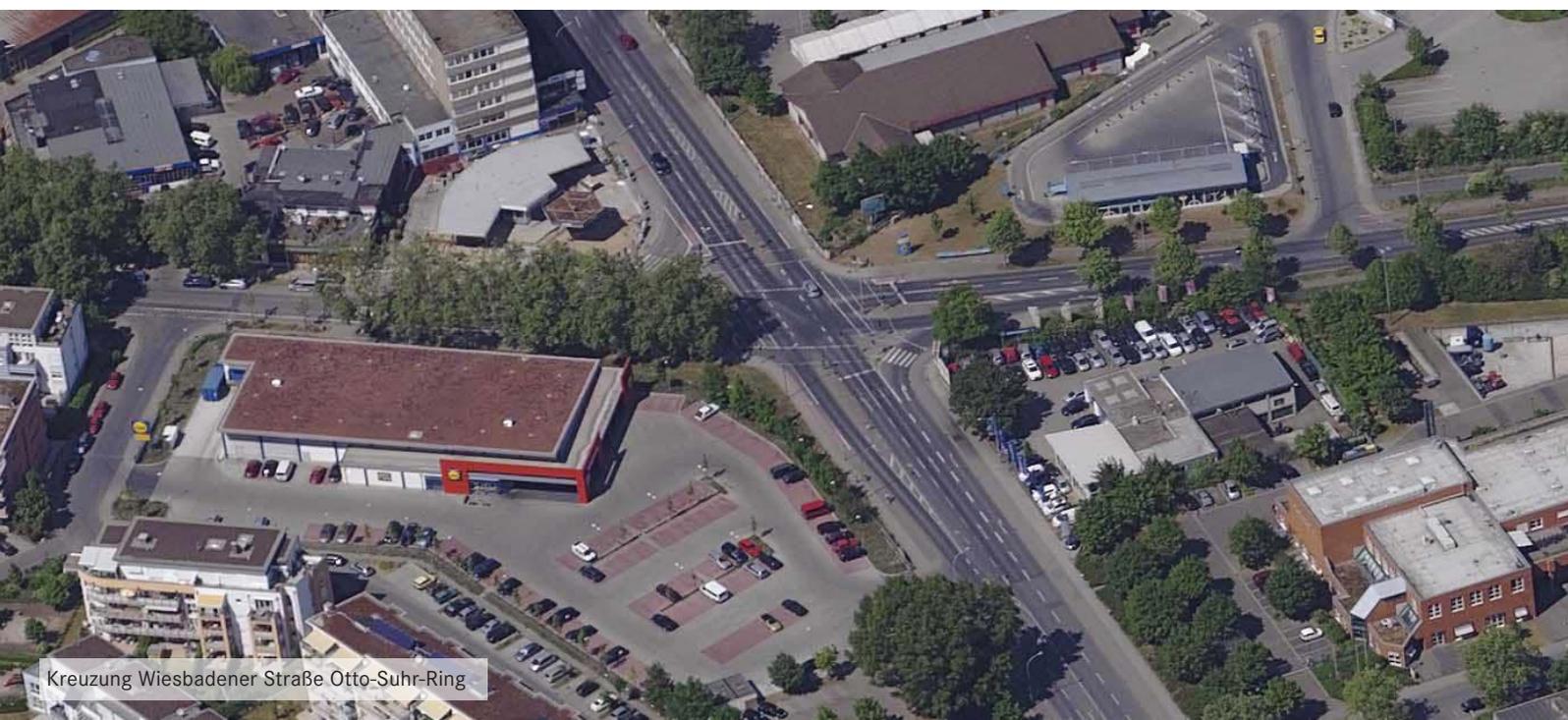
erhalten bleiben. Diesem Gebot sollen die verwendeten Materialien gestalterisch entsprechen. Asphalt, Kiese und Sande sind als Wege- und Oberflächenbeläge adäquat. Gliederungselemente oder Sitzblöcke sind aus Naturstein (Granit oder Muschelkalk) bzw. aus Beton, ggf. mit Holzbeplankung angemessen. Die Assoziation mit der aufgegebenen Nutzung – in Form von verrostetem Metall, Edelstahl und schlichtem Beton – ist erwünscht; deshalb ist für Geräte und andere Einbauten Metall oder Holz zu wählen.



Südlicher Quartierseingang am Hochkreisel



Wiesbadener Straße - Auf Höhe Kastel Housing und Karl + Co



Kreuzung Wiesbadener Straße Otto-Suhr-Ring

8.5 WIESBADENER STRASSE

BESTANDSSITUATION

Die Wiesbadener Straße zeigt sich als viel befahrene Straße. Im nördlichen und südlichen Teil ist sie unterschiedlich ausgebaut.

Das Straßenraumprofil weist Breiten von 18 bis 22 Metern auf. Die Fahrbahn kommt auf Breiten von 10 bis 13 Metern, teilweise mit integriertem Längsparken, was die eigentliche Fahrbahn abschnittsweise auf ca. 5,50 Meter verjüngt. Der Geh- und Radweg verfügt über eine Breite von 3 bis 7 Metern.

Am nördlichen Quartierseingang ist die Wiesbadener Straße zweispurig. Der Fahrradweg ist von der Fahrbahn separiert, daneben liegt der Gehweg. Entlang der Straße gibt es in diesem Bereich keine Parkplätze.

An der Kreuzung zum Otto-Suhr-Ring erweitert sich die Straße auf drei bis vier Spuren, um die Abbiegevorgänge zu erleichtern. Die Vierspurigkeit bleibt bis zur Höhe Kastel Housing erhalten und wechselt dann auf zwei Spuren mit beidseitigem Längsparken. Der angelegte Geh- und Radweg wird auf der Seite Kastel Housing unterbrochen, stattdessen gibt es hier nur einen ca. sechs Meter breiten „Trampelpfad“.

Zwischen den beiden Autohäusern „Karl + Co“ und „Can“ bleibt die Wiesbadener Straße zweispurig, geparkt wird nur noch auf der westlichen Seite. Der östliche Gehweg ist ca. sechs Meter breit und verliert sich in den zur Straße liegenden Präsentationsflächen der Autohäuser.

Von der Kreuzung mit der Johannes-Goßner-Straße bis zu ihrem südlichen Ende ist die Wiesbadener Straße mit Straßenbaumpflanzungen begrünt. In diesem Bereich ist die Zonierung

Wiesbadener Straße -
Auf Höhe Feuerwehr



Wiesbadener Straße -
Auf Höhe Kastel
Housing



Wiesbadener Straße -
Höhe Autohaus Can



Wiesbadener Straße -
An der Klaus





Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept
Wiesbadener Straße

**Mobilitäts & Verkehrskonzept
Wiesbadener Straße**

-  CityBahn einbettem
-  Carsharing-Stationen etablieren
-  Fahrradverleih-Station ausbauen
-  Option Fahrradspindel
-  Option Rheinbrücke
-  Querungshilfen ausbauen
-  Barrierefreiheit verbessern
-  Quartiersgaragen integrieren
-  Wegebeziehungen ausbauen u. aufwerten
-  Unterführungen aufwerten
-  Quartierseingang betonen
-  Quartiersplatz schaffen
-  Raumkante ausbilden
-  Straßenraum- u. Schienenbegleitgrün ausweiten

Stand: 19. April 2018



*Thema: Rheinbrücke
Übergang über
Wiesbadener Straße*

zwischen öffentlichem und privatem Grundstück nicht klar, da zwischen Gehweg und Grundstück häufig ungestaltete Restflächen liegen. (siehe Abbildung „An der Klaus“ auf Seite 113).

Entwicklungsbestrebungen der ESWE Verkehr

Die Wiesbadener Verkehrsgesellschaft ESWE Verkehr soll mit politischem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Wiesbaden vom 22. September 2016 zum modernen Mobilitätsdienstleister ausgebaut werden. Dies bedeutet, dass ESWE Verkehr innerhalb Wiesbadens den Auftrag hat, neue Mobilitätsangebote und räumliche Verknüpfungspunkte zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln zu schaffen.

Carsharing und Fahrradverleihsystem

Erklärtes Ziel ist dabei unter anderem, rund 300 Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum zu schaffen, um dadurch die Sichtbarkeit des Carsharing-Angebots deutlich zu erhöhen sowie ein städtisches Fahrradverleihsystem in Wiesbaden zu integrieren. Bezüglich des Fahrradverleihsystems wurde im September 2017 von der Stadtverordnetenversammlung die Grundsatzentscheidung einer Kooperation mit dem Mainzer System "MVGmein-

Rad" beschlossen. Das System soll im Stadtverbund betrieben werden. Angestrebt ist eine Umsetzung im Sommer 2018 mit 500 Fahrrädern an 50 Stationen, wobei auch eine Aufwertung der Rheinschiene im Fahrradnetz untersucht wird.

CityBahn

Die ESWE und die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) planen gemeinsam die Entwicklung einer CityBahn. Diese soll an die Mainzer Mainzelbahn anbinden und das ÖPNV-System entlasten. Derzeit werden verschiedene Möglichkeiten der Routenführung für das Plangebiet geprüft. Nach aktuellem Planungsstand wird die Führung über die Wiesbadener Straße/Biebricher Straße präferiert. Denkbar wäre auch eine zusätzliche Verbindung in Ost-West-Richtung über den Otto-Suhr-Ring Richtung Petersweg und Ostfeld sowie die Rheinquerung auf einer neuen Rheinbrücke.

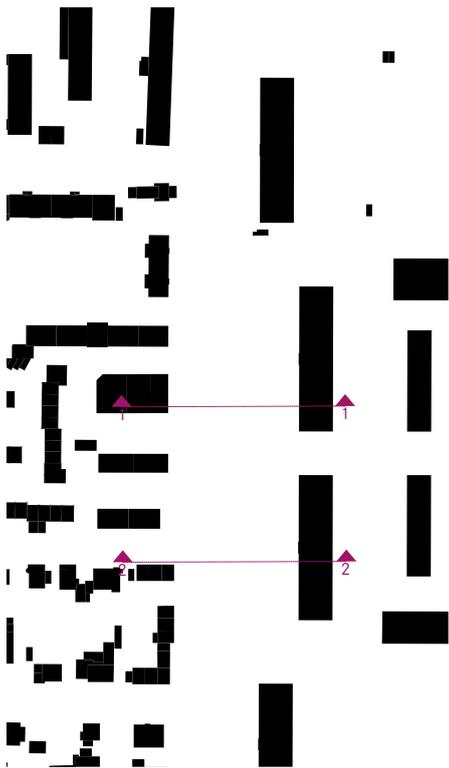
Neue Rheinbrücke

Derzeit bestehen bei Stadt und Verkehrsgesellschaften grundsätzliche Überlegungen zum Bau einer neuen Rheinbrücke. Im Rahmen einer Standortuntersuchung werden die unterschiedlichen Verkehrsträger MIV, Fuß- und Radverkehr sowie CityBahn

gleichwertig in den Varianten zu prüfen sein. Die zusätzliche Rheinquerung ist u. a. auch von großer Wichtigkeit für eine geplante Radschnellwegverbindung zwischen Wiesbaden und Mainz: Die Förderfähigkeit eines Radschnellweges aus Bund- und Landesmitteln ist an bestimmte Kriterien (u. a. eine Mindestbreite von vier Metern) gebunden, die auf den bestehenden Rheinbrücken nicht umsetzbar sind, sodass eine zusätzliche Rheinquerung für den Rad- und Fußverkehr notwendig werden könnte. Des Weiteren könnte eine zusätzliche Brücke auch für den MIV und/oder für eine spätere Ausbaustufe der CityBahn relevant werden, um eine Verbindung in Ost-West-Richtung und die Verzahnung mit dem Mainzer Straßenbahnnetz zu ermöglichen.

Aktuelle Planungen des Tiefbauamtes

Die Umsetzung der Planungen des Tiefbauamtes zur Umgestaltung der Wiesbadener Straße wird aufgrund aktueller Untersuchungen zur möglichen Streckenführung der CityBahn über diese Straße zurückgestellt. (Informationen zu den Entwicklungsbestrebungen des Tiefbauamtes siehe unter „4.5 Mobilität und Verkehr“ ab Seite 43.)



KONZEPT WIESBADENER STRASSE

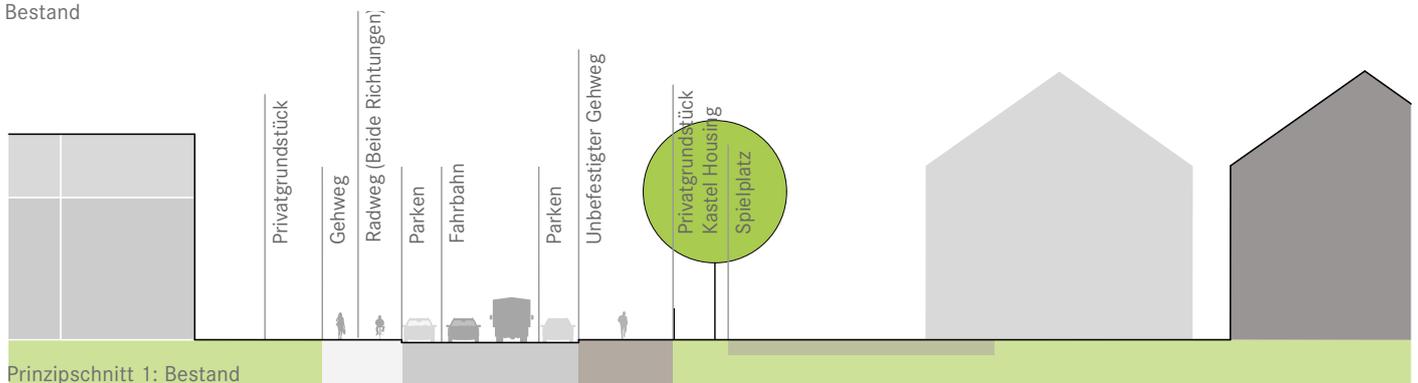
Das Konzept sieht eine einheitliche Profilierung und Gliederung der Wiesbadener Straße vor. Des Weiteren sollen die Quartierseingänge im Norden und Süden sowie am Otto-Suhr-Ring klar definiert und städtebaulich ausgebildet werden.

Das Konzept geht von einer zukünftigen Entwicklung der Wiesbadener Straße mit integrierter CityBahn aus. Sollten die Planungen der CityBahn nicht umgesetzt werden, steht den übrigen Verkehrssystemen dementsprechend mehr Platz zur Verfügung. Die grundlegenden Ziele – wie u. a. die Erstellung eines durchgehenden Fuß- und Radweges sowie das klare Zuordnen der Restflächen zwischen Grundstück und Gehweg – sind in jedem Fall zu berücksichtigen.

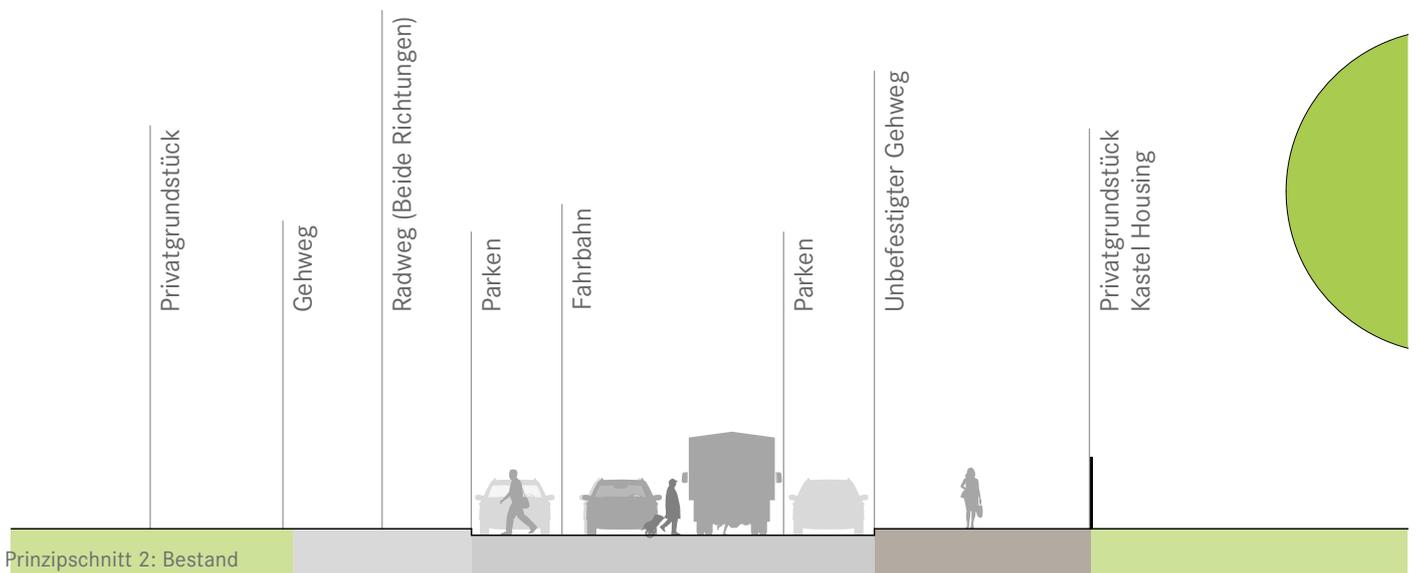
Um eine möglichst reibungslose Erschließung der CityBahn zu ermöglichen, ist eine eigene Trasse für den ÖPNV auf der Wiesbadener Straße vorgesehen. Die aktuelle Planung der Verkehrsgesellschaften sieht derzeit jeweils zwei richtungsbezogene barrierefreie Bahnsteige vor. An den Enden der Bahnsteige sollen sich ampelgesteuerte Querungshilfen befinden.

Alternativ dazu hätte die Verwendung eines Mittelbahnsteigs aus stadtgestalterischen und funktionalen Gesichtspunkten den Vorteil, dass die CityBahn einen geringeren Flächenverbrauch im Straßenquerschnitt aufweist und somit mehr Platz für andere Verkehrssysteme zur Verfügung stehen. Weitere Vorteile wären eine übersichtlichere Straßenquerung für den Fußverkehr und ein

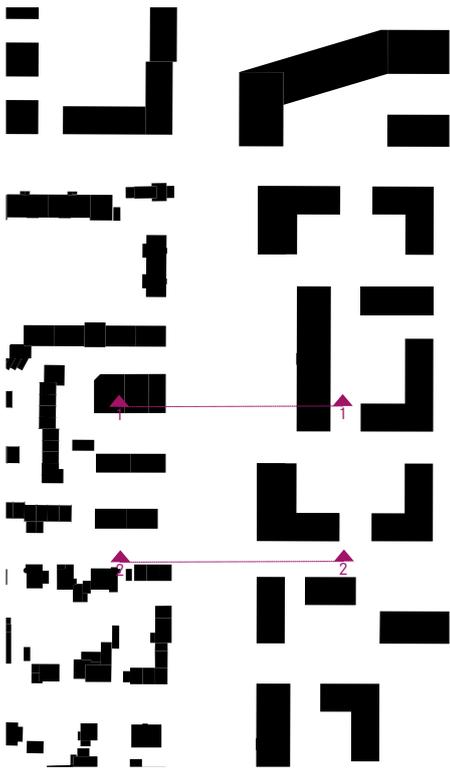
Bestand



Prinzipschnitt 1: Bestand



Prinzipschnitt 2: Bestand



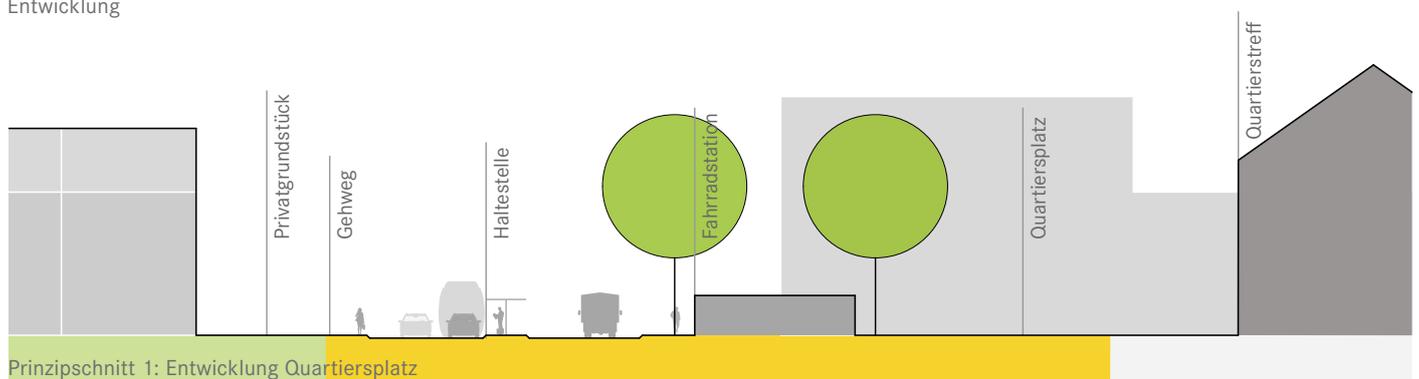
Entwicklung

größerer Abstand zwischen wartenden Fahrgästen und dem Pkw-Verkehr. In besonders stark frequentierten Bereichen (wie z. B. dem Brückenkopf) könnten beim Bau von zwei richtungsbezogenen Bahnsteigen diese entsprechend verbreitert werden, um den Fahrgastaufenthalt sicherer und komfortabler zu gestalten.

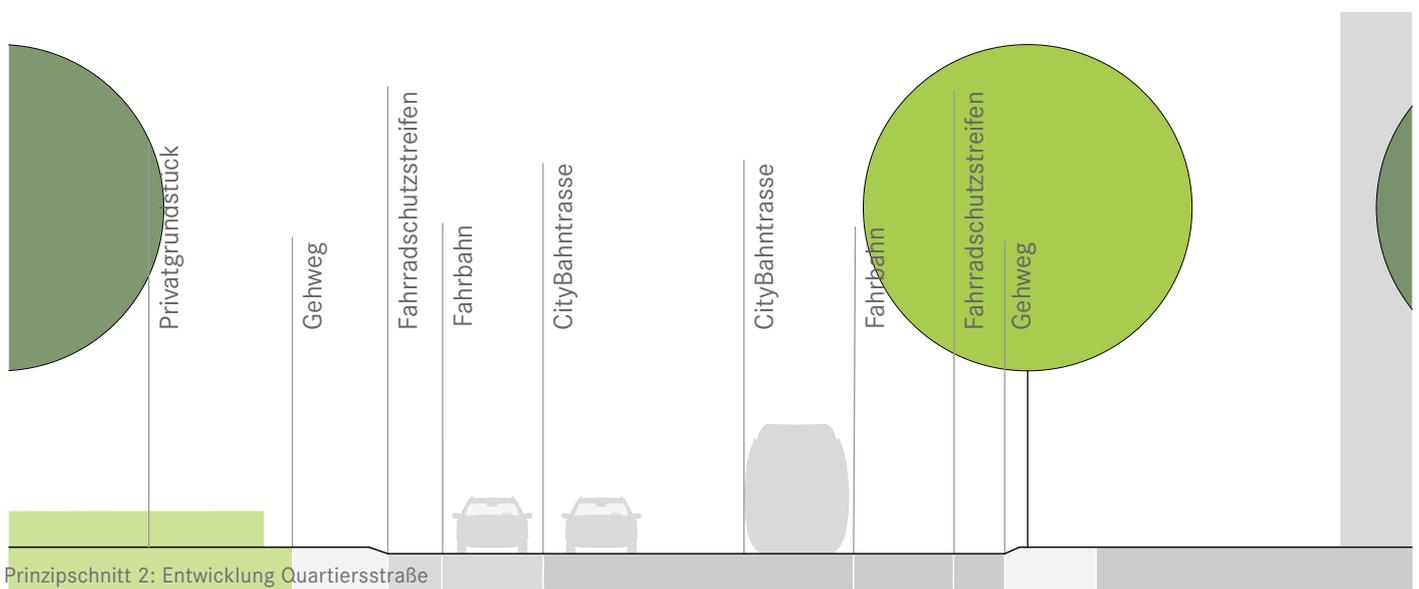
In Kreuzungsbereichen darf die Strecke der CityBahn bereichsweise überfahren werden. Der Gehweg ist von der Fahrbahn separiert und wird durch Straßenbaumpflanzungen gesäumt. Parallel zur CityBahn ist eine Pkw-Fahrs pur mit integriertem Fahrrad schutzstreifen geplant. In den Bereichen, in denen mehr Platz zur Verfügung steht, ist über den Ausbau eines eigenständigen Radweges nachzuden-

ken. Alternativ dazu ist eine mögliche Verlagerung des Radweges an das Rheinufer zu prüfen. Dies hätte den Vorteil einer höheren Sicherheit und Qualität für den Radverkehr und würde ausreichend Platz zur Integration von Straßenbäumen und für deren Wurzelraum schaffen.

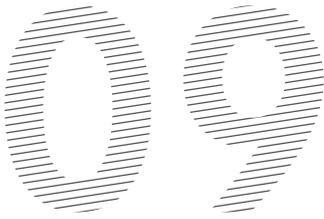
Die wegfallenden Parkplätze sollen in Quartiersgaragen sowie Parkhäusern aufgefangen werden. Grundsätzlich ist anzustreben, dass sich die Verkehrsmittelwahl durch die Implementierung der CityBahn sowie weiterer Verkehrssysteme deutlich zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel verlagert und sich somit der Stellplatzbedarf entsprechend reduziert.



Prinzipschnitt 1: Entwicklung Quartiersplatz



Prinzipschnitt 2: Entwicklung Quartiersstraße



9. PROJEKT- UND MASS- NAHMENÜBERSICHT

Neben den übergeordneten Entwicklungszielen sowie den konkret angestrebten Maßnahmen in den Potenzialbereichen wurden weitere Handlungsmöglichkeiten identifiziert. Die folgende Tabelle vermittelt einen Überblick über die angedachten Maßnahmen und zeigt das breite Spektrum an Möglichkeiten. Die Übersicht orientiert sich an den Themenfeldern der Analyse und des Entwicklungsplans.

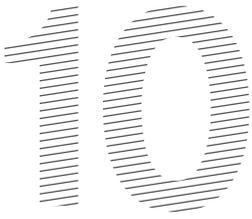
A. STADTSTRUKTUR UND STADTBILD	
A. 1	Ausbildung von Orientierungspunkten/Landmarken, insbesondere Gestaltung klarer, baulicher und attraktiver Gebietseingänge
A. 2	Schaffung eines zentralen Quartiersplatzes (Kastel Housing) sowie weiterer Treffpunkte und Nachbarschaftsplätze mit Aufenthaltsfunktion
A. 3	Ausbildung städtebaulicher Raumkanten entlang der Wiesbadener Straße
A. 4	Erhalt identitätsstiftender Gebäude (u. a. Mudra Kaserne und Teile Kastel Housing, DLRG-Gebäude)
A. 5	Aufwertung der Unterführungen (Hochkreisel, Rampenstraße, Marie-Juchacz-Straße)
A. 6	Begrünung im öffentlichen (Straßen-) Raum und entlang wichtiger Wegeverbindungen

B. INFRASTRUKTUR UND NAHVERSORGUNG	
B. 1	<p>Entwicklung eines sozialen und kulturellen Zentrums für den Kasteler Westen in Kastel Housing</p> <p>Etablierung eines Quartierstreffs mit Platz für Vereine und ergänzende Lerneinrichtungen zur Bündelung wichtiger sozialer Einrichtungen und Träger</p> <p>Ausbau der Grundschulzweigstelle zum eigenständigen Grundschulstandort sowie Aufbau eines gemeinsamen Bildungsstandortes für Grundschule und weiterführende Schule auf Kastel Housing einschließlich der erforderlichen Sportflächen für den Schul- und Breitensport</p> <p>Öffnung der Schulhöfe zur außerschulischen Freizeitgestaltung</p>
B. 2	Sicherung und Ausbau weiterer Kitastandorte und Betreuungsangebote
B. 3	Entwicklung eines Nahversorgungszentrums für Kastel-West und Amöneburg im Clemens-Areal
B. 4	<p>Entwicklung des Freizeitbereichs Rheinufer</p> <p>Ausbau kostenfreier Sportmöglichkeiten und Treffpunkte für Jugendliche</p>

C. NUTZUNGEN	
C. 1	<p>Kastel Housing – Schaffung von Wohnraum für alle, durch den Ausbau differenzierter Wohnformen</p> <p>Preisgünstigen Wohnraum schaffen - bei Neubaumaßnahmen mindestens 22 % bzw. 30 % im geförderten Wohnungsbau sicherstellen (Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung)</p> <p>Förderung von Bauherrengruppen, Baugemeinschaften und gemeinschaftlichen Wohnprojekten, studentischem, familienfreundlichem, barrierefreiem, seniorengerechtem und betreutem Wohnen</p>
C. 2	<p>Clemens-Areal - Förderung von gemischt-genutzten, innovativen Wohn- und Arbeitsformen</p> <p>Entwicklung einer vielfältigen Mischung von neuen Arbeits- und Wohnformen in einem urbanen Umfeld</p> <p>Förderung der Gründer- und Kreativwirtschaft sowie von unterschiedlichen Gewerbenutzungen und Angeboten, u.a. in den denkmalgeschützten Gebäuden</p>

D. MOBILITÄT UND VERKEHR	
D. 1	<p>Förderung eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts</p> <p>Verringerung der Verkehrs- und Umweltbelastung durch den Ausbau des ÖPNV- und Carsharing-Angebotes</p> <p>Verbesserung der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrssysteme, z. B. Prüfung der Notwendigkeit und der Machbarkeit eines neuen S-Bahnhaltepunktes an der Kaiserbrücke als Schnittstelle zwischen Regionalverkehr und CityBahn</p> <p>Ausbau der Wegebeziehungen in die Umgebung</p>
D. 2	<p>Förderung des Fuß- und Radverkehrs</p> <p>Weiterer Aufbau eines städtischen Fahrrad-Verleih-Systems und Verknüpfung mit dem Mainzer System MVGmeinRad</p> <p>Verbesserung der Anbindung an den Kasteler Ortskern</p> <p>Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Mainz-Kastel, insbesondere des rückwärtigen Bahnhofsausgangs zur Reduit, und der Anschlüsse an den Brückenkopf</p> <p>Aufwertung und Verknüpfung des Fuß-/Radwegs entlang der Bahn</p> <p>Erhöhung von Sicherheit und Komfort</p>
D. 3	<p>Schaffung eines weitgehend autofreien Rheinufers</p> <p>Untersuchung einer möglichen Verkehrsumlenkung im südlichen Bereich Rampenstraße zur Erschließung der Reduit (Option Pkw-Verkehrsführung entlang der Bahntrasse prüfen)</p> <p>Ausbau eines durchgängigen Uferweges, insbesondere vor der ehemaligen Wasserschutzpolizei</p> <p>Ausbau der Kaiserbrücke für den Fuß- und Radverkehr, inkl. einer Fahrradspindel (Option Bau einer neuen Rheinbrücke prüfen)</p>
D. 4	<p>Erarbeitung eines detaillierten Parkraumkonzeptes</p> <p>Bündelung des ruhenden Verkehrs in unterirdischen Quartiersgaragen und/oder Parkhäusern sowie Einrichtung partieller Bereiche für Anwohnerparken</p> <p>Schaffung einer größeren Parkmöglichkeit im Bahnhofsumfeld</p>
D. 5	<p>Ausbau der Wiesbadener Straße für eine gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer</p> <p>Führung der CityBahn über die Wiesbadener Straße zur Entlastung der Buslinien 6 und 9</p> <p>Ausbau von Wegebeziehungen zwischen den Flächen nördlich und südlich der Wiesbadener Straße, durch Querungshilfen und Weiterführung vorhandener Bezüge und Zugänge zum Rhein</p> <p>Ausbau der Geh- und Fahrradwege entlang der Wiesbadener Straße</p>

E. FREIRAUM UND STADTKLIMA	
E. 1	<p>Erhöhung der Durchgrünung bestehender sowie neu geplanter Quartiere (Clemens-Areal, Kastel Housing)</p> <p>Ausbau und Qualifizierung der Freiraumstrukturen</p> <p>Erhalt und Förderung von Urban Gardening-Projekten</p> <p>Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung</p>
E. 2	<p>Optimierung des Rheinuferpotenzials</p> <p>Öffnung und Neugestaltung von Flächen mit Rheinlage (KranSand, Hundespielwiese etc.)</p> <p>Fortführung und Ausbau der Regionalparkroute</p> <p>Aufwertung der Eleonorenanlage und Schutz der Alleen am Rhein</p> <p>Ausweisung von neuen Grillflächen und Gewährleistung der Sauberkeit</p> <p>Verbesserung der Ausstattung des öffentlichen Raumes, z. B. durch mehr Sitzgelegenheiten, Picknickmöglichkeiten, Abfalleimer und Hundekotbeutel sowie durch den Ausbau der Beleuchtung</p>
E. 3	<p>Bedarfsgerechte Entwicklung der Spielplätze</p> <p>Sicherstellung eines gemischten Angebotes für verschiedene Altersgruppen in Wohngebietsnähe</p> <p>Optische Öffnung der Spiel- und Sportflächen auf Kastel-Housing (u. a. durch Entfernung der Zäune)</p> <p>Punktueller Errichtung von öffentlichen Toiletten mit Wickelmöglichkeit in Spielplatznähe</p>
E. 4	<p>Sicherung der Vegetationsstrukturen und Biotope sowie des Stadtklimas</p> <p>Vernetzung der Ufer- und Auenbereiche sowie Aufhebung der Barrierewirkung und Erhöhung des Grünanteils</p> <p>Ausbau der Grünstruktur und des Straßenbegleitgrüns</p> <p>Pflanzung großkroniger Bäume auf großflächigen Parkplätzen</p> <p>Erhalt von Kaltluftleit- und Ventilationsbahnen sowie von Abkühlungsflächen</p>



10. WEITERE SCHRITTE

Das Integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept Wiesbadener Straße soll nach dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung, der Verwaltung und der Politik als Leitfaden für ein zukünftiges Handeln dienen.

Die erarbeiteten Ziele dienen als Leitlinien für eine gemeinsame, koordinierte und ganzheitliche Entwicklung des Kasteler Westens. Die verschiedenen Maßnahmen sollen bei der Umsetzung der Ziele behilflich sein. Insbesondere die Entwicklung der benannten Potenzialbereiche sollte gemeinschaftlich vorangetrieben werden. Ziel ist daher die Fortführung der aufgebauten Kontakte zu Bürgerinnen und Bürgern sowie zu Investorinnen und Investoren. Bei der Konkretisierung der erarbeiteten Maßnahmen kann der im Projekt geförderte dialogische Prozess weitergeführt werden und als Kontrollinstrument dienen.

Empfehlungen für ein weiteres Vorgehen

Nach dem Beschluss des IEHK durch die Stadtverordnetenversammlung sollen die Fördermöglichkeiten der unterschiedlichen Maßnahmen detailliert geprüft werden. Neben der Städtebauförderung im Rahmen von „Stadtumbau in Hessen“ sind ggf. auch weitere Fördermöglichkeiten zu prüfen.

Bei der Förderfähigkeit mehrerer Maßnahmen ist eine Priorisierung der

Maßnahmen vorzunehmen. Hierfür können die Parameter Flächenverfügbarkeit und Durchführungszeitraum, Kosten, Aufwand und Nutzen herangezogen werden.

Die Akzeptanz des IEHK Wiesbadener Straße in der Bürgerschaft ist abhängig von sichtbaren und greifbaren Erfolgen in der Stadtentwicklung. Aus diesem Grund empfiehlt sich insbesondere die zügige Umsetzung der Potenzialräume, da sie eine besonders starke Impulswirkung für das Quartier erzeugen können. Zur Sicherung der gemeinsam entwickelten städtebaulichen Ziele und stadträumlichen Qualitäten sollten auf der Grundlage konkretisierter Rahmenplanungen (insbesondere für die Potenzialräume Clemens-Areal, Kastel Housing und Rampenstraße) die planungsrechtlichen Voraussetzungen mit Hilfe von Bebauungsplänen geschaffen werden. Dabei sind für diese Entwicklungsbereiche insbesondere auch die Belange von Landschaft und Klima zu integrieren.

Das IEHK Wiesbadener Straße bildet das Fundament für die Entwicklung des Kasteler Westens und bedarf der stetigen Fortschreibung und Weiterentwicklung. Die formulierten Ziele und Maßnahmen müssen angesichts demografischer und sozialer Veränderungsprozesse regelmäßig überprüft und angepasst werden.

Stadtentwicklung „Wiesbadener Straße“ im Rahmen der Städtebauförderung

Das Land Hessen fördert die nachhaltige städtebauliche Erneuerung und Entwicklung mit Hilfe von Städtebaufördermitteln. Ziel der Förderung ist die Verbesserung der Lebens-, Wohn- und Arbeitsbedingungen der Bürgerinnen und Bürger. Die nachhaltige Stadtentwicklung soll die Städte und Gemeinden zeitgemäß fortentwickeln, sozialen Nachteilen entgegenwirken, wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten verbessern und die natürlichen Lebensgrundlagen in der gebauten Umwelt schützen und optimieren. Die Städte und Gemeinden nehmen diese Aufgabe eigenständig und eigenverantwortlich wahr. Das Land Hessen unterstützt diese nachhaltigen Maßnahmen durch verschiedene finanzielle Förderprogramme und steht den Städten und Gemeinden beratend zur Seite.

Für eine möglichst integrierte Umsetzung des IEHK Wiesbadener Straße kommt insbesondere das Bundesländer-Programm „Stadtumbau in Hessen“ infrage, welches 2016 neu aufgelegt wurde. Neben den bisherigen Schwerpunkten (Demografischer und Wirtschaftlicher Wandel) stehen nun auch die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung sowie die Stärkung der Grünen und Blauen Infrastruktur im Fokus. Somit ergibt sich eine weit-

gehende Deckung mit den im Rahmen des Planungsprozesses entwickelten Zielperspektiven für Kastel-West:

- Nachhaltiger Stadtumbau durch Anpassung der Stadt- und Siedlungsstrukturen an wirtschaftliche, demografische und soziale Umbauprozesse (Nachnutzung von Gewerbebrachen und Konversionsflächen, Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen)
- Stärkung der Grünen und Blauen Infrastruktur an der Nahtstelle zwischen städtischem Gefüge und Landschaftsraum „Rheinufer“ unter Berücksichtigung der Anforderungen von Klimaschutz und Klimaanpassung
- Attraktivierung des öffentlichen Raums (vernetzende Fußwege, begrünte Straßen und Plätze, Sport- und Spielräume, Park- und Grünflächen, Wasserflächen, Flussufer) zur Stärkung der Standort- und Lebensqualität
- Förderung lokaler Akteurspartnerschaften im Quartier, die laufende Projekte aufgreifen

Finanziell gefördert werden u. a.:

- Vorbereitung der Stadtumbaumaßnahme, insbesondere durch Erarbeitung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (wobei vorhandene Konzepte fortgeschrieben werden können)
- Öffentlichkeitsarbeit zur Einbin-

dung und Aktivierung der Mitwirkungsbereitschaft der Bewohnerinnen und Bewohner sowie weiterer Akteure im Maßnahmensgebiet

- Grunderwerb
- Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Erschließung
- Maßnahmen zur Herstellung und Umgestaltung von Freiflächen
- Schaffung bzw. Erhalt von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen (Neubau, Modernisierung oder Instandsetzung)
- (Energetische) Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden
- Zwischennutzungen von Gebäuden und Freiflächen

Die im IEHK Wiesbadener Straße dargestellten Entwicklungsziele, Projekte und Maßnahmen bieten vielfältige Chancen einer Förderung durch das Programm „Stadtumbau in Hessen“.

Die Förderfähigkeit von Grunderwerb ist insbesondere für die Fläche Kastel Housing von Interesse, da hier die Kommune ihr Vorkaufsrecht dazu nutzen kann, Flächenpotenziale für unrentierliche Maßnahmen im Zusammenhang mit Vorhaben zur Verbesserung des Wohnumfeldes zu sichern. Hierzu zählen u. a. die Herstellung von öffentlichen Straßen-, Platz-, Grün- und Stellplatzflächen sowie von Gemeinbedarfseinrichtungen durch Instandsetzung, Modernisierung oder Neubau.

Für die Umgestaltung der Wiesbadener Straße, aber auch für die Einrichtung neuer Erschließungssysteme innerhalb der Potenzialflächen ist die Förderung von Anpassungen vorhandener bzw. die Herstellung neuer Erschließungsanlagen interessant.

Die Herstellung und Umgestaltung von Freiflächen bietet vielseitige Möglichkeiten für die Umsetzung freiraumbezogener Maßnahmen im Kasteler Westen, wobei z. B. die Herstellung öffentlicher Plätze, Grünanlagen, Spiel- und Sportplätze gefördert werden. Dies ist u. a. für die neu geplanten Plätze interessant, etwa für den zentralen Quartiersplatz an der Wiesbadener Straße im Bereich Kastel Housing oder für die Umgestaltung von Freiflächen entlang des Rheinufers. Auch Umwelt- und Klimaanpassungsmaßnahmen wie die Schaffung von Frisch- und Kaltluftbahnen sind förderfähig. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, neue Gemeinbedarfseinrichtungen (z. B. in Kastel Housing, aber auch im Clemens-Areal) zu integrieren. Die Förderung einer Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden kann vor allem für die ehemaligen Kasernengebäude genutzt werden.

Eine Beantragung zur Aufnahme des Planbereiches Wiesbadener Straße in das Stadtumbau-Programm sollte im Hinblick auf eine möglichst weitgehende Umsetzung der Maßnahmen und Projekte grundsätzlich geprüft werden.

