Rhein. Main. Ufer

Konzept

WIESBADEN

Stadtplanungsamt

Auf zum

© Angelika Aschenbach

«Den Menschen eine vielfältige und lebenswerte Stadt zu bieten, sehe ich als meine Aufgabe.»

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

Erholungsräume und öffentliche Freiflächen haben für die Lebensqualität unserer Stadt eine herausragende Bedeutung. In der Stadt Wiesbaden, die sich zu Recht eine grüne Stadt nennen darf, sind diese Freiflächen wichtige Orte der Begegnung, für Spiel und Sport, aber auch Orte der Ruhe und des Naturerlebens.
Ich freue ich mich sehr, Ihnen das hier vorliegende Rhein.Main.Ufer-Konzept überreichen zu dürfen, das mithilfe vieler Anregungen der Bürgerschaft entwickelt wurde. Es stellt ein ambitioniertes Programm für die nächsten Jahre dar und entwirft das Zukunftsbild der Stadt Wiesbaden an Rhein und Main.
Den Menschen eine vielfältige und lebenswerte Stadt zu bieten, sehe ich als meine Aufgabe, sowohl als Oberbürgermeister als auch als Stadtentwicklungsdezernent. Hierbei sind mir eine gute Wohnraumversorgung sowie attraktive und gut erreichbare Naherholungsräume ganz besonders wichtig.
Mein herzlicher Dank geht an alle Beteiligten, die durch ihre vielfältigen und kreativen Ideen zu der Entstehung des Rhein.Main.Ufer-Konzepts beigetragen haben. Herausheben möchte ich hierbei die zahlreichen und konstruktiven Beiträge der Bürgerinnen und Bürger, die mit ihrer Ortskenntnis und ihren Wünschen dieses Konzept in zwei intensiven Beteiligungsschritten auf besondere Art mitgeprägt haben.

Lassen Sie uns gemeinsam viele Ihrer Ideen umsetzen und unsere Stadt für alle Menschen als lebenswerten Ort erhalten und gezielt weiterentwickeln.

Gert-Uwe Mende
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt Wiesbaden, Januar 2023

Liebe Wiesbadenerinnen und Wiesbadener,

eine schöne Stadt ist anziehend, in ihr lebt und wohnt man gerne. Auch als Arbeitsumfeld und für Investitionen spielt ihre Attraktivität eine wichtige Rolle. Stadtentwicklungskonzepte wie das nun vorliegende für das Rhein- und Mainufer tragen für mich ganz wesentlich dazu bei, Gutes zu erhalten und auch in diesem Sinne weiterzuentwickeln. Auch unter den derzeitig schwierigeren Rahmenbedingungen aufgrund von Klima- und Energiekrise dürfen wir nicht den Blick auf die weichen Standortfaktoren verlieren.
Das Wiesbadener Rhein- und Mainufer lebt von den Charakteren der Stadtteile mit ihren sehr unterschiedlichen öffentlichen Freiräumen. Diese Freiräume für Menschen brauchen Großzügigkeit zum Spielen, Rennen und Toben, aber ebenso zum Dösen, Träumen und um zur Ruhe zu kommen. Dennoch ist deren Ressource nicht unendlich, daher fokussiert das Konzept darauf, bestimmte Orte zu entdecken und zu fördern. Es versteht sich als Maßnahmenkatalog, der kleinere Verbesserungen wie neue Rastmöglichkeiten oder Spielangebote enthält, aber auch große Ziele formuliert wie eine „Outdoor-Sporthalle" unter der Schiersteiner Brücke und einen neuen Park für alle Bürgerinnen und Bürger östlich der Reduit. Es freut mich besonders, dass für erste Maßnahmen wie ein autofreies Ufer am Kransand oder die Flächennutzung unter der Schiersteiner Brücke bereits Beschlüsse gefasst wurden. Auch die entstandene Kunstinstallation „Dem Wasser gewidmet" von Winter/Hoerbelt in Kastel und die neue Sportbox in der Eleonorenanlage lässt die Bestrebungen der Stadt Wiesbaden, das Ufer weiterzuentwickeln, sichtbar werden.

«Das Wiesbadener Rhein- und Mainufer lebt von den Charakteren der Stadtteile mit ihren sehr unterschiedlichen öffentlichen Freiräumen.»

Die Pandemie hat uns wie eine Lupe die Bedeutung der Naherholungsräume sichtbar gemacht. Als Bürgerinnen und Bürger haben Sie mit Ihren Ideen diesem Bedarf ein zusätzliches Gewicht gegeben. Dafür möchte auch ich mich ganz besonders bedanken.
Das Engagement, das Sie als Bürgerinnen und Bürger, Beteiligte aus Politik, Verwaltung und Planungsbüros aufgebracht haben, gilt es bei der Realisierung und Pflege unseres Rhein- und Mainufers als Erholungs- und Lebensraum weiter zu tragen.

Ich wünsche Ihnen viele erholsame, spannende und schöne Stunden am Wiesbadener Rhein- und Mainufer, am besten sogar mit diesem Konzept als interessante und anregende Lektüre.

Camillo Huber-Braun
Leiter des Stadtplanungsamtes der
Landeshauptstadt Wiesbaden, Januar 2023

neuen Ufer!

Geplante Highlights

zusätzliche Wegeverbindungen
neue Verweilorte
Maaraustraße

Inhalt

Das Rhein.Main.Ufer-Konzept

01 Zu Beginn

12 **... einleiten**
FAQ

14 **... einordnen**
Trends

18 **... gemeinsam planen**
Prozess und Beteiligung

22 **... nach vorne schauen**
Ausblick

24 **... gestalten**
Zielsetzung

26 **... verstehen**
Räumliche Lesart

32 **... zurückschauen**
Geschichte

02 Konzept

38 **... ganzheitlich denken**

| 40 Freizeit & Erholung

| 54 Natur & Umwelt

| 64 Gastronomie

| 68 Mobilität & Verkehr

Strukturräume

03

88 ... kleinräumlich entwickeln

| 90 Ufer in Zahlen
Masterplan
| 92 Schiersteiner Aue
| 98 Schiersteiner Hafen
| 108 Bismarksaue
| 114 Schiersteiner Brücke und Rheinwiesen
| 122 Rettbergsaue
| 128 Villenufer
| 134 Biebricher Ufer
| 146 Industrie und Hafen
| 152 Amöneburger Ufer und Kaiserbrücke
| 160 Petersaue
| 166 Hellingufer
| 172 Ufer am Eleonorenpark
| 180 Kasteler Ufer
| 188 Park östlich der Reduit
| 196 Maaraue
| 204 Am Floßhafen
| 212 Kostheimer Ufer
| 222 Mainwiesen

Maßnahmenkatalog als Einleger

04

Im Fokus

230 ... vertiefen

| 233 Schiersteiner Brücke
| 243 Um die Kaiserbrücke
| 251 Park östlich der Reduit
| 261 Kostheimer Ufer
| 270 Promenaden

Impulse setzen

05

286 ... Konzept anstoßen

| 287 Das Uferband
| 288 Liege- und Sitzmobiliar
| 289 Digitales Rhein.Main.Ufer
| 290 Förderprogramme

Zu Beginn

Das Rhein.Main.Ufer ...

12 **... einleiten**
FAQ

14 **... einordnen**
Trends

18 **... gemeinsam planen**
Prozess und Beteiligung

22 **... nach vorne schauen**
Ausblick

24 **... gestalten**
Zielsetzung

26 **... verstehen**
Räumliche Lesart

32 **... zurückschauen**
Geschichte

01

… einleiten

FAQ

Warum ein Rhein.Main. Ufer-Konzept?

Die Wiesbadener Uferbereiche an Rhein und Main sind schon seit längerem einem Wandel unterworfen. Durch den Rückzug gewerblicher Nutzungen ergibt sich Raum für Wohnen am Fluss, wodurch der Nutzungsdruck auf die Freiräume zunimmt. Gleichzeitig rückt die Landschaft an den Flussufern als Freizeit- und Naherholungsziel generell stärker in das Bewusstsein der Menschen.

Die Stadt Wiesbaden möchte mit dem Rhein.Main.Ufer-Konzept diesen Wandel gestaltend steuern und legt dabei den Fokus auf eine freiräumliche Entwicklung entlang des rund 14 Kilometer langen Wiesbadener Rhein- und Mainufers. Ergänzend zu dem im Jahr 2011 aufgestellten Rheinuferentwicklungskonzept liefert das neue Rhein. Main.Ufer-Konzept mit einem großen Maßnahmenkatalog und einer auf den Wünschen der Bürgerinnen und Bürger basierenden Konzeption die Grundlage für die Umsetzung.

Handlungsauftrag für dieses Konzept sind zwei sich ergänzende Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung vom Mai und Juni 2019, zum einen unter dem Titel „Rheinuferentwicklungskonzept umsetzen", zum anderen unter dem Titel „Sommergastronomie an Rhein und Main". Hinter beiden Beschlusstiteln finden sich Zielsetzungen für die Uferlagen.

Wie ist das Rhein.Main.Ufer-Konzept entstanden?

Das Konzept ist im Stadtplanungsamt in Zusammenarbeit mit dem Hamburger Büro LILASp sowie unter Beteiligung des Umwelt-, Grünflächen- und Tiefbau- und Vermessungsamts entwickelt worden. Während der Erarbeitung des Konzepts haben sich die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen von zwei Beteiligungsphasen inhaltlich sehr intensiv in das Konzept eingebracht. Ebenso erfolgte eine laufende Information und Beteiligung der Ortsbeiräte, der planungspolitischen Sprecherinnen und Sprecher, der Ausschüsse, des Naturschutzbeirats und Bürgerinitiativen.

Wie geht es mit dem Rhein.Main.Ufer-Konzept weiter?

Das Rhein.Main.Ufer-Konzept enthält vielfältige Angebote für die Umsetzung von kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen. Mit dem finalen Beschluss gemäß §1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch (BauGB) als städtebauliches Entwicklungskonzept entfaltet diese Planung eine Selbstbindung für zukünftiges Handeln der Verwaltung.

Für die Umsetzung der Maßnahmen ist Voraussetzung, dass die notwendigen Mittel in zukünftige Haushalte eingebracht werden. Dazu gehört auch, dass für die Unterhaltung der neugestalteten Flächen die zusätzlichen personellen und finanziellen Ressourcen bereitgestellt werden. Geplant ist hierfür aus den unterschiedlichen Fördertöpfen zusätzlich Mittel zu akquirieren.

Was ist der Vorläufer des Rhein.Main.Ufer-Konzepts?

Zusammen mit der Stadt Mainz erstellte die Stadt Wiesbaden im Jahr 2011 das Rheinuferentwicklungskonzept, damals vor dem Hintergrund einer gemeinsamen Bundesgartenschau. Dieses freiraumplanerische Entwicklungskonzept entlang des Rheins hatte einen besonderen Fokus auf historische Bezüge und enthielt unterschiedlichste Projektideen, die im Zuge einer Bundesgartenschau zur Umsetzung gebracht werden sollten. Die historischen Informationen behalten weiterhin ihre Gültigkeit. Aufgrund veränderter Zielsetzungen für die Uferlagen, mit einem stärkeren Fokus auf Freizeit und Erholung sowie Gastronomie, Natur und Umwelt und eine nachhaltige Mobilität, ist eine Fortschreibung des Konzepts notwendig geworden. Ergänzend zu dem damaligen Planungsraum ist nun auch der Main Teil der Planungskonzeption.

... einordnen

Trends: Das Rhein.Main.Ufer im gesellschaftlichen und klimatischen Wandel

Urbanisierung

Im Jahr 2021 lebten etwa 57% der Weltbevölkerung in Städten. Wiesbaden ist eine dieser Städte, die – so zeigen es die aktuellen Prognosen – auch in den kommenden Jahren weiter wachsen wird. Mit dem Wachstum geht der Bedarf an weiterem Wohnraum einher, der wiederum auch neuen Druck auf die städtischen Erholungs- und Freizeitflächen auslöst. Die Nachverdichtung von bestehenden Siedlungsbereichen, wie sie beispielsweise in Kastel zu beobachten ist, ergänzt durch den Bau ganz neuer Wohnquartiere wie dem LindeQuartier, lässt ein zunehmendes Defizit in der wohnungsnahen Versorgung mit öffentlichen Grünflächen entstehen. Dies vergrößert das bereits bestehende und wird ergänzt durch einen steigenden Nutzungsdruck auf den ufernahen Flächen. Das Konzept zeigt Wege auf, diese Lücke durch die Entwicklung neuer Grünflächen entlang des Ufers und die Qualifizierung der vorhandenen Flächen zu schließen. Die Entwicklung des Rhein- und Mainufers erlangt dadurch für die künftige Wiesbadener Stadtentwicklung eine große Bedeutung.

Globalisierung

Die Globalisierung ist einer der wirkmächtigsten Trends des 21. Jahrhunderts. Die Landeshauptstadt Wiesbaden ist Teil der Metropolregion Frankfurt/RheinMain und dabei nicht zuletzt durch die Finanzmetropole und den Frankfurter Flughafen im Mittelpunkt einer fortschreitenden internationalen Verflechtung. Neben der Bedeutung als Naherholungsraum spielt auch der nationale und internationale Tourismus eine wichtige Rolle. Die Reduit in Kastel und das Biebricher Schloss als kulturhistorische Highlights ziehen dabei ebenso internationale Gäste an wie die innerstädtischen Tourismusziele. Diese und andere Ziele am Ufer gilt es noch sichtbarer zu machen und das gesamte Ufer als Visitenkarte Wiesbadens herauszuheben.

Neues Wohngebiet LindeQuartier

Hochwasser in Kostheim

Nachhaltigkeit

Ein nachhaltiges Handeln betrifft nicht nur den privaten Bereich, auch die Bundesregierung und somit die Kommunen haben sich mit der Agenda 2030 und den 17 globalen Zielen einer nachhaltigen Entwicklung verschrieben. Mit dem elften Ziel „nachhaltige Städte und Gemeinden" sollen die Städte inklusiver, sicherer und widerstandsfähiger werden. Das Rhein- und Mainufer leistet einen Beitrag zu diesem Ziel: Ufernahe Freiflächen als öffentlicher Raum, Gesundheits- und Bewegungsförderung im Freien, eine klimafreundliche Erreichbarkeit, ressourcenschonende Planung, Möglichkeiten der Aneignung und die intensive Beteiligung bieten der Stadt die Chance, das Leben in Wiesbaden nachhaltiger und lebenswerter zu gestalten.

Klimakrise und Klimaanpassung

Die Extremwetterereignisse nehmen an Häufigkeit und Stärke zu und damit auch die Hochwasser entlang des Rheins und Mains. Starkregenereignisse im Wiesbadener Stadtgebiet oder Hitzeperioden und Niedrigwasser stellen bereits spürbare Extreme dar. Neben dem Aspekt der Reduktion der Emissionen bei der Umsetzung von Maßnahmen spielt die Klimaanpassung eine wichtige Rolle bei der Implementierung aller Projektideen, ob bebauter oder unbebauter Umwelt. So könnten das Ufer und die ufernahen Freiräume klimaresilienter werden, um damit der menschengemachten Klimakrise entgegenzuwirken. Die Maßnahmen können durch das Schaffen von Retentionsraum dem Fluss seinen Raum geben, dabei aber auch den Menschen an das Wasser heranführen und gleichzeitig auf die Themen der Klimaanpassung reagieren.

Rettbergsaue

Natur und Umwelt

Unsere Umwelt ist akut gefährdet. Der Schutz unserer Umwelt, ob an Land oder im Wasser, bildet dabei neben dem Schutz des Klimas die zentrale Rolle in der Sicherung unseres Ökosystems. Das Wiesbadener Rhein- und Mainufer ist Lebensraum für Fauna und Flora. Viele Uferbereiche stehen bereits unter Landschafts- und Naturschutz und sind Teil einer umfassenden nationalen oder europaweiten Schutzgebietskulisse. Insbesondere der Vogelschutz spielt für den Erhalt gefährdeter Arten in den einzigartigen Lebensräumen der Auen entlang von Rhein und Main eine übergeordnete Rolle. Aufgabe ist es, die wertvollen Auen- und Uferbereiche zu erhalten, zu schützen und ökologisch weiterzuentwickeln. Auch die Maßnahmen im Kontext von Freizeit, Erholung und Mobilität müssen diese Lebensräume berücksichtigen.

Radverkehr in Biebrich

Demografie, Migration, Integration, Inklusion und Gender

Die Gesellschaft steht in einem permanenten Wandel. Dazu gehören neben der Alterung auch Migration und Inklusion, die Handlungsbedarfe für eine Stadt erzeugen. Einer der zentralen Bedarfe ist die Planung von barrierefreien oder -armen Freiräumen. Daneben ist es erforderlich, Freiräume zu schaffen, die auf die Bedürfnisse aller Generationen, aller hier lebenden Kulturen, aber ebenso aller Geschlechter gleichermaßen eingehen. Diesbezüglich hat das Rhein- und Mainufer noch Nachholbedarf. Ziel des Konzepts ist ein Rhein- und Mainufer für alle. Es stellt sich damit der Aufgabe, eine solche Zielsetzung als integrierten Aspekt der Planung zu verstehen.

Mobilitätswende

Mit sich änderndem Nutzungsverhalten im Bereich der Mobilität stellen sich auch an den Stadtraum notwendige Anpassungsbedarfe. Neben einem höheren Stellenwert für den Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr ist die Förderung neuer Mobilitätsformen wie z.B. E-Mobilität und Sharingangebote ein zentraler Faktor für das Gelingen der Mobilitätswende. Die Verkehrsinfrastruktur muss diesen Wandel mitgehen und das auch entlang von Rhein und Main. Das Ziel des Rhein.Main.Ufer-Konzepts, eine durchgehende Fuß- und Radwegeverbindung zu schaffen, stellt hierbei nur einen Aspekt dar. Ebenso bedeutsam ist ein Mobilitätsangebot, das darauf ausgerichtet ist, das Ufer aus den Wiesbadener Stadtteilen und dem Umland gut zu erreichen und die Stadtteile am Ufer besser miteinander zu verbinden.

Pandemie

Die Corona-Pandemie hat das Leben in den Städten nachhaltig verändert. Durch Lockdowns und Kontaktsperren in Innenräumen bekamen Sport- und Bewegungsangebote, aber auch soziale Treffpunkte im Freien eine ganz neue Bedeutung. Der Nutzungsdruck auf die Flächen nimmt durch diese „Wiederentdeckung des städtischen Freiraums" zu. Dies zeigt sich auch deutlich am Rhein- und Mainufer. Hier leistet das Rhein.Main.Ufer-Konzept einen Beitrag und zeigt Freiraumpotenziale auf, die zukünftig aktiviert werden können. Dabei spielt es zum einen eine bedeutende Rolle, neue Freiräume zur sportlichen Betätigung wie unter der Schiersteiner Brücke zu schaffen. Zum anderen ist es wichtig, bestehende Kinderspielplätze oder weitere Begegnungsorte entlang des gesamten Ufers zu qualifizieren.

Governance – Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

Beteiligung und Teilhabe an Planung nimmt einen immer größeren Stellenwert ein. Das Interesse der Bürgerschaft an Planung und Mitgestaltung ist in den vergangenen Jahren zunehmend gewachsen. Das Rhein.Main.Ufer-Konzept wurde in enger Beteiligung mit den Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet. Dabei kamen crossmediale Methoden wie einzelne Kurzfilme, eine digitale Beteiligungsplattform ebenso zum Einsatz wie eine klassische Beteiligung vor Ort. Bei der Umsetzung von Maßnahmen sollen die entsprechenden Zielgruppen beteiligt werden. Eine solche Planungskooperation aus Nutzerinnen und Nutzern, Planerinnen und Planern und der Verwaltung soll eine bedarfsgerechte Umsetzung von Maßnahmen sicherstellen. Das Ergebnis ist eine zielgruppenorientierte Planung, die die Gruppen der Nutzenden bereits während der Planung an die Flächen heranführt und damit zugleich eine Nutzung der Angebote im Anschluss an die Fertigstellung initiiert.

Vor-Ort-Beteiligung in Schierstein

… gemeinsam planen

Prozess und Beteiligung

Zur Aufstellung des Rhein.Main.Ufer-Konzepts wurde ein sehr intensiver Planungs- und Beteiligungsprozess durchgeführt. Viele Bürgerinnen und Bürger, politische Vertreterinnen und Vertreter und die Bürgerinitiativen „Ideen für Biebrich" sowie für Kastel „Leben am Fluss" wurden früh in die Planung einbezogen. Mit der groß angelegten Beteiligung sollte sichergestellt werden, dass sich die Ausrichtung des Konzepts stark an den Wünschen der Bürgerinnen und Bürger orientiert.

Auch innerhalb der Stadtverwaltung wurde das Know-how interdisziplinär in die Erstellung des Konzepts eingebracht, indem eine regelmäßig stattfindende Arbeitsgruppe eingerichtet wurde. Die Arbeitsgruppe, bestehend aus dem Stadtplanungsamt, Umwelt-, Tiefbau- und Vermessungs- und Grünflächenamt sowie dem Landschaftsarchitekturbüro, hat den Prozess aktiv begleitet.

Die Basis des Planungsprozesses bestand aus der gemeinsamen inhaltlichen Erarbeitung des Konzepts durch die Auftraggeberin – das Stadtplanungsamt Wiesbaden – und das beauftragte Büro LILASp. Nach ersten Gesprächen über das planerische Vorgehen sind frühzeitig Ortsbegehungen am Rhein- und Mainufer durchgeführt worden. Hierbei wurden Stärken und Schwächen identifiziert. Auf Basis weiterer Ortsbegehungen und der bereitgestellten Informationen der Fachämter wurde eine Bestandsaufnahme durchgeführt. Dazu fanden räumliche Analysen des gesamten Ufers auf übergeordneter Ebene statt. Die Uferlagen wurden anhand unterschiedlicher Handlungsschwerpunkte in Abschnitte unterteilt, die als sogenannte Strukturräume Grundlage für die weitere Bearbeitung bildeten. Räume mit besonders hohem Handlungsbedarf und/oder Entwicklungspotenzial wurden vertiefend betrachtet und im weiteren Prozess als sogenannte Vertiefungsbereiche (➞ **Im Fokus, S. 228**) bestimmt.

Vor-Ort-Beteiligung in Kostheim

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Analyse wurden für die Strukturräume in Form von Steckbriefen zusammengefasst. In diesen werden ihre jeweiligen Identifikationspunkte textlich sowie grafisch dargestellt und die jeweiligen Qualitäten und Defizite aufgeführt (➞ **Strukturräume, S. 86**).

Die Fachämter der Stadt Wiesbaden brachten in regelmäßigen Online-Sitzungen sowie Treffen vor Ort ihre Expertise in den Planungsprozess ein. Gemeinsam wurden im Vorfeld erarbeitete Planungsideen und Konzeptansätze diskutiert und ergänzt. Die anfänglich gemeinsam formulierten übergeordneten Ziele fungierten als wesentliche Leitlinien für die Erarbeitung des Konzepts. Weiterhin wurden für Aspekte der Kinder- und Jugendarbeit sowie für die Themen Sport und Bewegung das Amt für Soziale Arbeit, das Sport- sowie das Schulamt miteinbezogen.

Auf Grundlage der Bestandsanalyse und Zielformulierungen sind Maßnahmen für die Strukturräume entwickelt worden. Auch hierzu fand ein intensiver Abstimmungsprozess mit den Fachämtern statt. Die Maßnahmen sind in einen Maßnahmenkatalog überführt worden, der Erläuterungen, sowie eine Einschätzung der Wirksamkeit für die Öffentlichkeit, des Umsetzungs- und groben Kostenaufwands umfasst. (➞ **Maßnahmenkatalog, Beileger**).

Neben einer intensiven Abstimmung innerhalb der Verwaltung ist auch die Einbindung der Politik für die spätere Umsetzung der Maßnahmen notwendig. Die mehrfache Beteiligung der Ortsbeiräte und der Ausschüsse stellt einen weiteren Baustein des Partizipationsprozesses dar. Auch hier sind Online-Sitzungen sowie Veranstaltungen vor Ort durchgeführt worden. Regelmäßig wurde über die Weiterentwicklung des Konzepts im Ausschuss für Stadtentwicklung, Planung und Bau, dem Ausschuss für Ehrenamt, Bürgerbeteiligung und Sport sowie im Naturschutzbeirat berichtet.

Journale zum Beteiligungsprozess

Einen sehr wichtigen Bestandteil des Konzepts stellt die umfangreiche Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger dar. In zwei Beteiligungsphasen im Frühjahr sowie im Herbst 2021 konnten Wünsche und Vorschläge für das Rhein- und Mainufer eingebracht werden.

Die erste Phase kennzeichnete sich durch eine erste Ideensammlung zur Attraktivierung des Rhein- und Mainufers. Dafür wurde pandemiebedingt die Online-Plattform der Stadt Wiesbaden genutzt. Hier konnten die Bürgerinnen und Bürger ihre Vorschläge in einer Karte verorten. Gleichzeitig wurde die Option eröffnet, Beiträge zu unterstützen (Likes) oder sich gegen diese auszusprechen (Dislike). 549 Ideen und Wünsche von 251 Teilnehmenden wurden hierbei eingebracht und lieferten somit sehr früh Akzente für die Ausrichtung des Konzepts.

Um eine möglichst hohe Teilnahme an der Beteiligung zu erreichen, wurden Artikel in der lokalen Presse und Beiträge in den sozialen Medien geschaltet. Zusätzlich wurde mit Bannern entlang des Rhein- und Mainufers und Plakaten an Bushaltestellen auf die Beteiligung hingewiesen. Somit konnte auf verschiedenen Ebenen eine große Aufmerksamkeit erreicht werden.

Die zweite Beteiligungsrunde fokussierte auf die sogenannten Vertiefungsbereiche (→ **Im Fokus, S. 228**). Hierfür wurden fünf Kurzfilme erstellt, welche die erste Beteiligungsphase zusammenfassten und die Planungsideen der vier Vertiefungsbereiche vorstellten. Die Filme wurden in das Beteiligungsportal der Stadt Wiesbaden eingebettet und mit einem Online-Fragebogen verknüpft. So konnten die Wiesbadenerinnen und Wiesbadener direkt im Anschluss an das Video Stellung beziehen und ihre Meinungen kundtun. Für den persönlichen Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern bestand zusätzlich die Option, an zwei Tagen und drei verschiedenen Standorten über die Ideen und Maßnahmen des Konzepts mit den Planerinnen und Planern zu diskutieren.

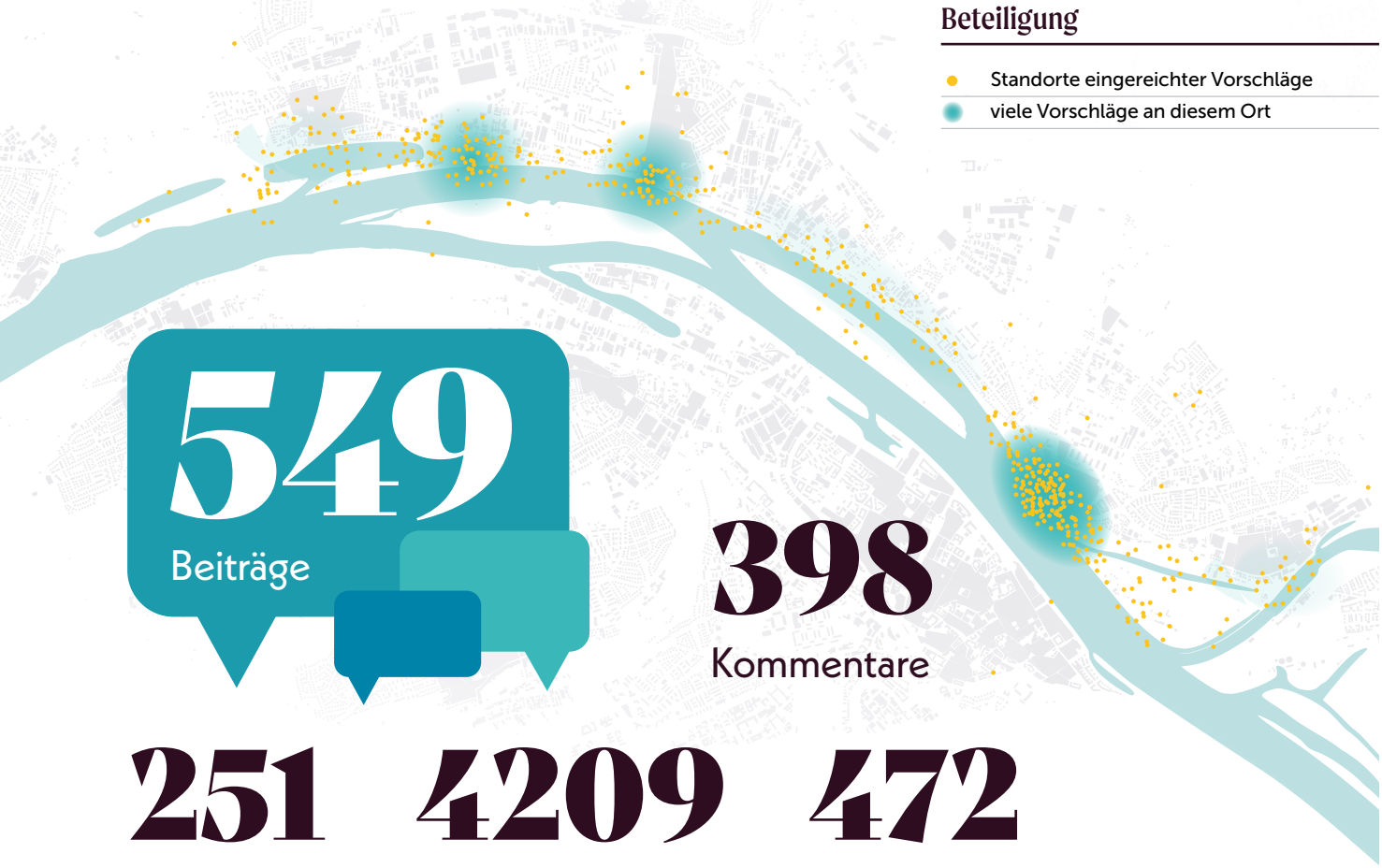
Insgesamt 1422 Fragebögen wurden im Rahmen der zweiten Beteiligungsrunde ausgefüllt. Damit haben die Wiesbadener Bürgerinnen und Bürger die hier behandelten Vertiefungsbereiche maßgeblich mitprägen können.

Alle Vorschläge wurden gesichtet und es wurde geprüft, ob eine Umsetzung grundsätzlich möglich ist. Nicht bei allen Ideen und Wünschen ist dies möglich, da verschiedene rechtliche, fachliche und planerische Aspekte zu betrachten sind. Trotzdem konnten viele der Ideen in das Konzept eingehen. Die Ergebnisse beider Beteiligungen wurden jeweils in einem Journal festgehalten und über die Beteiligungsplattform „dein.wiesbaden.de“ an die Bürgerschaft zurückgespielt.

✚ **https://dein.wiesbaden.de/rhein.main.ufer-ergebnisse**

Die Beteiligung in Zahlen

1. Beteiligungsrunde



549 Beiträge

398 Kommentare

251 Beteiligte

4209 Likes

472 Dislikes

2. Beteiligungsrunde

1422 ausgefüllte Fragebögen

862 Schiersteiner Brücke

396 Park östlich der Reduit

164 Kostheimer Ufer

Das Rhein.Main.Ufer ...

... nach vorne schauen

Ausblick

Das vorliegende Konzept ist ein ambitioniertes Leitbild für die Stadt an Rhein und Main. Damit in den nächsten Jahren die in der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger und der politischen Gremien vorgetragenen Ideen Realität werden, benötigt das Konzept eine Umsetzungsstrategie.

Dazu gehört als erster Schritt die Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung, die das vorliegende Rhein.Main.Ufer-Konzept als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen hat. Dadurch erlangt es eine Bindungswirkung für die Verwaltung. Zusätzlich können in diesen Gebieten aufgrund des Beschlusses Satzungen zur Ausübung des Vorkaufsrechts (§ 25 Abs. 1 Nr. 2 BauGB) entwickelt werden. Dadurch können Flächen in städtischen Besitz gebracht werden, um die dort vorgesehenen Maßnahmen umzusetzen. Für die bereits bestehenden Vorkaufssatzungen liefert das Konzept weitere Konkretisierungen zu den städtebaulichen Zielen. Wesentliche Inhalte des Konzepts werden in übergeordnete Planungen wie den neu aufzustellenden Flächennutzungsplan übernommen.

Zu verschiedenen Maßnahmen gibt es bereits aktuelle Beschlusslagen, so zum Beispiel zum Park östlich der Reduit oder der Schiersteiner Brücke. Beschlusslagen der Ortsbeiräte sind in das Konzept eingebunden worden und bekommen so zusätzliches Gewicht.

Das Rhein.Main.Ufer-Konzept ist nicht als statisches Entwicklungskonzept, sondern als kontinuierlicher Prozess zu verstehen. Hierzu ist eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit den ausführenden Ämtern und dem Stadtplanungsamt zu gründen, die eine fortlaufende Umsetzung gewährleistet. Darin soll festgelegt werden, mit welcher Priorität welche Maßnahmen in Angriff genommen und bis zur Umsetzung weiterentwickelt werden. Weitere Ämter und Beteiligte wie z.B. das Sportamt oder das Amt für Soziale Arbeit werden themenbezogen eingebunden.

Für notwendige Flächenankäufe, die Planung und auch die Umsetzung der Maßnahmen müssen den ausführenden Ämtern entsprechende Mittel zugesetzt werden. Zusätzlich sollte eine breit aufgestellte Fördermittelakquise durchgeführt werden, um diese ergänzenden Mittel möglichst umfangreich bei der Umsetzung einzubringen.

Zu einzelnen Maßnahmen werden eigene Sitzungsvorlagen erstellt, die sowohl die Investitionskosten als auch jene für die Unterhaltung aufzeigen. Ein wichtiger Aspekt sind dabei auch die personellen Ressourcen in den ausführenden und unterhaltenden Ämtern. Diese müssen frühzeitig berücksichtigt und zur Verfügung gestellt oder ergänzt werden.

Bei der Priorisierung der Maßnahmen ist auf eine räumlich ausgewogene Verteilung über das gesamte Ufer zu achten.

Die Dynamik von Stadtentwicklungsprozessen wird mit sich rasch ändernden Rahmenbedingungen auch in diesem Konzept einen Fortschreibungsbedarf erzeugen. Regelmäßige Berichte in den politischen Gremien sollen sicherstellen, dass auf veränderte Handlungsbedarfe und Rahmenbedingungen entsprechend reagiert werden kann.

... gestalten

Zielsetzung des Rhein.Main.Ufer-Konzepts

Das Rhein.Main.Ufer-Konzept setzt für die weitere Entwicklung der Uferbereiche ambitionierte Ziele. Für die vier zentralen Themenfelder des Konzepts Freizeit & Erholung, Natur & Umwelt, Gastronomie und Mobilität & Verkehr wurden die nachfolgenden Ziele frühzeitig im Entstehungsprozess dieses Konzepts gemeinsam mit den planenden Ämtern der Stadt Wiesbaden formuliert. Die Ziele beschreiben die Eigenschaften, die das Ufer in Zukunft ausmachen sollen. Das Konzept soll gleichzeitig ein Baukasten aus unterschiedlichen Maßnahmen, eine Grundlage für die Setzung von Prioritäten und eine Selbstverpflichtung der Stadt Wiesbaden sein, das Ufer vor dem Hintergrund dieser Themen in den kommenden Jahren zu entwickeln.

Die Zielformulierungen sind der Rahmen für die im Konzept enthaltenen Maßnahmen und Teilziele. Dabei münden die vier Themenfelder jeweils in einem Rahmenplan (➡ **...ganzheitlich denken, S. 38**). Ergänzend werden die Maßnahmen und Entwicklungsperspektiven der einzelnen Strukturräume anhand dieser Themenfelder detaillierter beschrieben.

Freizeit & Erholung

Neue natur- und raumverträgliche Aufenthaltsangebote sind für alle Alters- und Gesellschaftsgruppen am Ufer entlang von Rhein und Main entwickelt und multifunktional nutzbar. Die dabei entstehenden identitätsstiftenden Orte ermöglichen ein stärkeres Erleben der Freiräume am Wasser und passen sich gestalterisch und funktional an die angrenzenden Stadtstrukturen an.

Natur & Umwelt

Der Schutz von Natur und Landschaft ist am Rhein- und Mainufer gesichert. Durch gezielte Wegeführung und punktuelle Zugänge werden auch naturnahe Orte behutsam für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt erlebbar gemacht.

Mobilität & Verkehr

Das Rhein- und Mainufer bietet eine durchgängige Erschließung über attraktive und sichere Fuß- und Radwegeverbindungen. Auch Wegebeziehungen aus den Stadtquartieren und der Innenstadt sind entwickelt. Schwierige Überquerungen oder Kreuzungsbereiche für den Fuß- und Radverkehr sind optimiert. Das Ufer ist zudem gut und attraktiv durch den ÖPNV erschlossen.

Gastronomie

Das Gastronomieangebot ist hinsichtlich einer räumlich ausgeglichenen und bedarfsgerechten Verteilung berücksichtigt. Die Gastronomiestruktur ist durch temporäre Angebote ergänzt und mit weiteren Freizeitaktivitäten verknüpft. Durch die räumliche Verteilung der Angebote und die Sicherung einer guten Erreichbarkeit wird eine zu hohe Nutzungskonzentration auf bestehenden Strukturen vermieden.

ZIEL

... verstehen

Räumliche Lesart

Bevor im Konzept einzelne Teilräume und Uferflächen betrachtet werden, ist es wichtig, dass ein Grundverständnis vom gesamten Rhein- und Mainufer und seinen Strukturen geschaffen wird – vom Freiraum über den Verkehr und den Naturschutz bis hin zum Städtebau. Bei dieser übergeordneten Betrachtung des Ufers wird deutlich, dass die verschiedenen Bereiche sehr unterschiedlich ausgeprägte Strukturen aufweisen. Mithilfe von Karten lassen sich diese Eigenschaften räumlich herauslesen. Im Folgenden werden die Erkenntnisse dieser räumlichen Lesart aufgearbeitet und in Piktogrammen vereinfacht dargestellt.

Fragmentiertes Amöneburger Ufer

Freizeitschwerpunkt Schiersteiner Hafen

Durchgängige Wegeverbindungen

Im Großteil der Uferräume gibt es uferbegleitende Wege, jedoch ist eine durchgehende Fuß- und Radwegeverbindung entlang des gesamten Rhein- und Mainufers nicht gegeben. In manchen Gebieten bestehen Lücken in der ufernahen Wegeführung. Dies betrifft den Bereich westlich der Kaiserbrücke um das Dyckerhoff-Hochhaus und den Hafen der Industriegebiete. Weiter östlich am Floßhafen wird mit dem Neubauprojekt LindeQuartier hingegen bereits ein Teil der Lücke geschlossen, wenn die geplante uferbegleitende Wegeverbindung fertiggestellt ist. Dennoch bleiben aktuell manche ufernahen Bereiche ohne Wegeanbindung. Östlich der Reduit ist so ein fehlender Abschnitt, ebenso wie westlich der Kaiserbrücke. Für eine durchgehende Fuß- und Radwegeverbindung liegt somit auch ein großes Augenmerk auf der Umsetzung von Teilabschnitten bei entsprechender Flächenverfügbarkeit.

Für einen durchgängigen Rad- und Fußweg fehlt der Lückenschluss

Entwicklungsziel

Ein durchgehendes Freiraumerlebnis und eine durchgängige Erschließung über attraktive und sichere Fuß- und Radwegeverbindungen schaffen

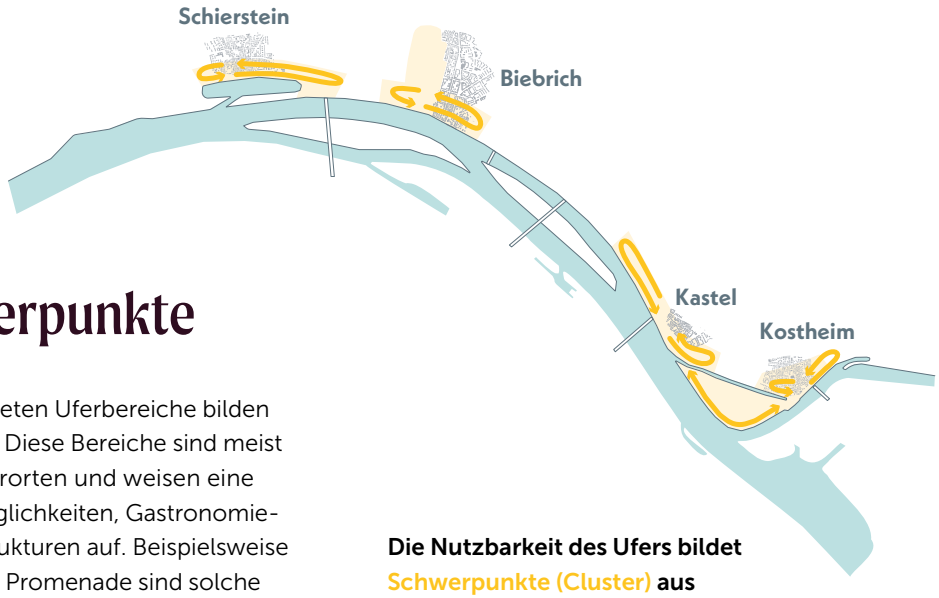
Fragmentierte Uferabschnitte

Die Abschnitte des Rhein- und Mainufers sind aufgrund ihrer Lage im städtebaulichen Kontext, ihrer unterschiedlichen Gestaltung oder raumtrennender Infrastrukturen wie den Brücken nur schwer als zusammengehörige Uferräume erlebbar. Die Schiersteiner Brücke liegt beispielsweise nicht nur auf der Ortsbezirksgrenze zwischen Schierstein und Biebrich, sondern trennt auch die ursprünglich zusammengehörenden Raumstrukturen des Hafens von den Rheinwiesen. Diese zum Teil fragmentierten Uferräume, u.a. auch entstanden durch die frühere Eigenständigkeit der fünf Ortsteile an Rhein und Main, sind die Herausforderung für ein Zusammenwachsen zu einem gemeinsamen Wiesbadener Rhein- und Mainufer.

Das Ufer ist fragmentiert

Entwicklungsziel

Die Uferbereiche verknüpfen



Nutzungsschwerpunkte

Entlang der besonders verdichteten Uferbereiche bilden sich Cluster an Nutzungen aus. Diese Bereiche sind meist nahe der Siedlungskerne zu verorten und weisen eine hohe Dichte an Aufenthaltsmöglichkeiten, Gastronomieangeboten oder Freizeitinfrastrukturen auf. Beispielsweise die Kasteler oder die Biebricher Promenade sind solche Orte, zu denen viele Freizeit- und Erholungssuchende oder die Anwohnerinnen und Anwohner strömen. Verstärken wird sich diese Freiraumnutzung durch die neu entstehenden oder noch in Planung befindlichen Wohnquartiere in Ufernähe. Im Gegensatz dazu stellen sich einige der weniger verdichteten Gebiete als ruhigere, nicht so stark frequentierte und oft naturschutzfachlich wertvolle Zwischenräume dar, die in ihrer Eigenart gestärkt und insbesondere auf ökologische Aufwertungsmöglichkeiten hin überprüft werden sollen.

Die Nutzbarkeit des Ufers bildet Schwerpunkte (Cluster) aus

Entwicklungsziel

Die Cluster stärken und die Zwischenräume qualifizieren

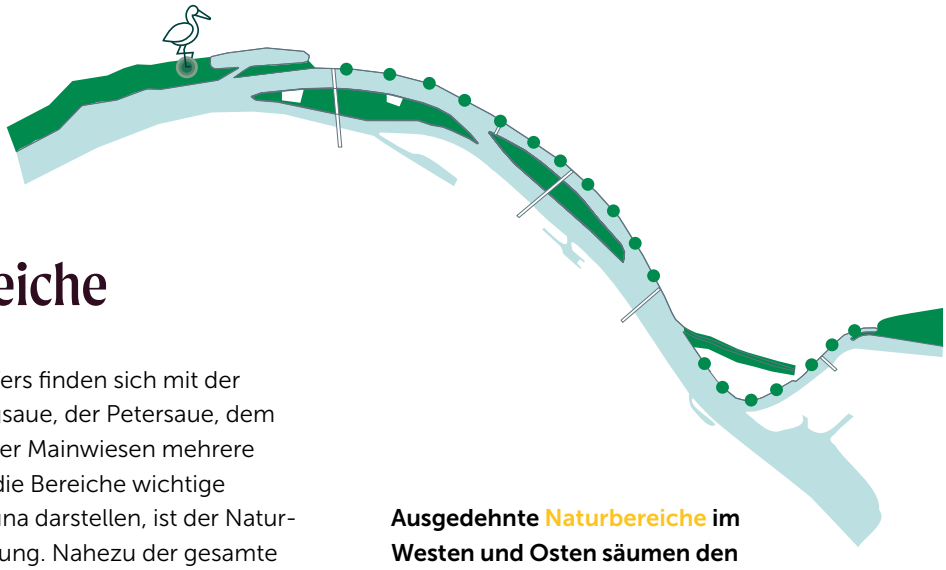
Zugänglichkeiten

Das Rhein- und Mainufer weist bereits in großen Teilen eine gute Zugänglichkeit und damit auch die Erlebbarkeit der Wasserlage auf. In manchen Teilbereichen fehlt es noch an zugänglichen Ufern, wie z.B. in Amöneburg. Hier liegen westlich der Kaiserbrücke zahlreiche private Grundstücke unmittelbar am Rhein, was eine öffentliche „Aneignung“ erschwert. Gleichzeitig ist die Zugänglichkeit in anderen Gebieten explizit untersagt, wie z.B. auf der Petersaue. Zum einen liegt das daran, die Natur vor Beeinträchtigungen durch den Menschen zu schützen, zum anderen dienen die Flächen dort der Trinkwassergewinnung. Insgesamt sind ausreichend Uferzugänge vorhanden. Aufwertungspotenziale werden daher in der Qualität oder in der Akzentuierung einzelner Orte gesehen. Beispielhaft für solche Einzelmaßnahmen seien hier der Mainkilometer 0,0 auf der Maaraue oder Sitzstufen am Kostheimer Mainufer genannt.

Das Ufer ist erlebbar und an verschiedenen Orten zugänglich

Entwicklungsziel

Bereits zugängliche Ufer qualifizieren und neue Highlights schaffen



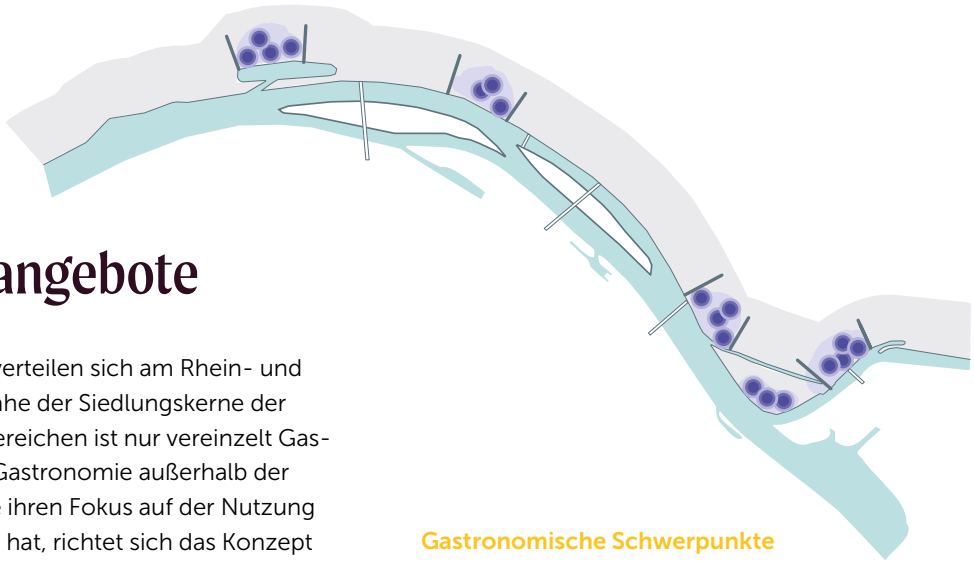
Naturnahe Bereiche

Entlang des Rhein- und Mainufers finden sich mit der Schiersteiner Aue, der Rettbergsaue, der Petersaue, dem Floßhafen sowie den Kostheimer Mainwiesen mehrere großräumige Naturräume. Da die Bereiche wichtige Lebensräume für Flora und Fauna darstellen, ist der Naturschutz von erheblicher Bedeutung. Nahezu der gesamte Uferbereich ist daher nicht nur Landschaftsschutzgebiet, sondern darüber hinaus in Teilen als Naturschutzgebiet, Vogelschutzgebiet oder Fauna-Flora-Habitat-Gebiet geschützt. Neben den großflächigen Naturräumen finden sich punktuell kleinere Vegetations- und Biotopstrukturen, wie z.B. die Auwaldgehölze am Hellingufer, welche zahlreichen Arten wichtige Lebensräume bieten.

Ausgedehnte Naturbereiche im Westen und Osten säumen den fragmentierten Zwischenraum

Entwicklungsziel

Natur schützen, beobachten, erleben



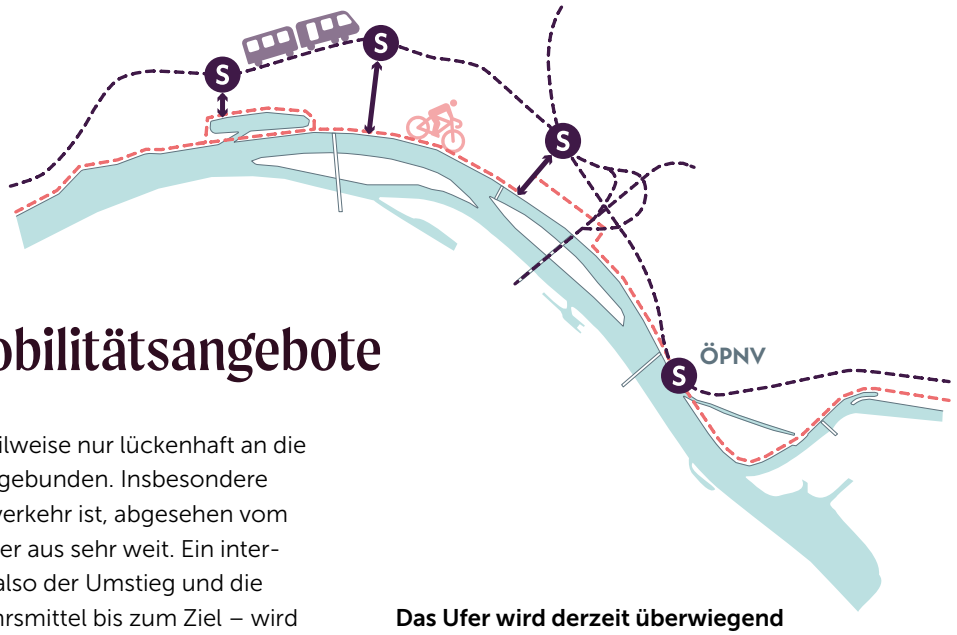
Gastronomieangebote

Die Gastronomieangebote verteilen sich am Rhein- und Mainufer und häufen sich nahe der Siedlungskerne der Ortsteile. In den Zwischenbereichen ist nur vereinzelt Gastronomie zu finden. Da die Gastronomie außerhalb der ortskernnahen Uferbereiche ihren Fokus auf der Nutzung zugeordneter Außenflächen hat, richtet sich das Konzept auf die Identifikation von Orten, die für temporäre und wechselnde gastronomische Angebote geeignet sind. Bei solchen Angeboten ist zu gewährleisten, dass der angrenzende öffentliche Raum weiterhin ohne Konsumverpflichtungen nutzbar bleibt, aber trotzdem von dem Angebot profitieren kann. Auch hier gibt es mit dem Container am Kransand, dem Cafémobil an der Wilhelm-Loos-Anlage in Schierstein oder den Weinständen der Ortsteile schon bewährte Beispiele.

Gastronomische Schwerpunkte liegen an den Siedlungskernen

Entwicklungsziel

Temporäre Gastronomieangebote ergänzen und attraktive Außenflächen für die bestehende Gastronomie schaffen



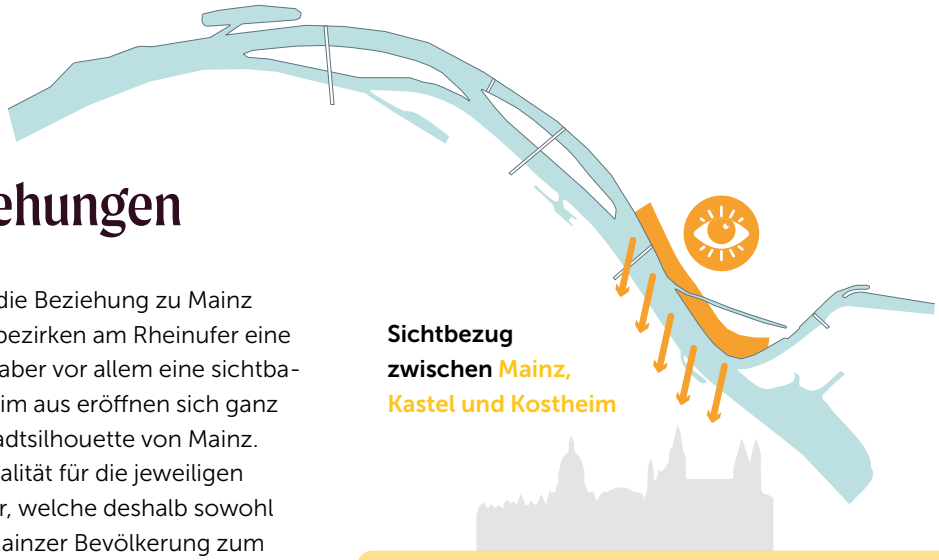
Nachhaltige Mobilitätsangebote

Das Rhein- und Mainufer ist teilweise nur lückenhaft an die öffentlichen Verkehrsmittel angebunden. Insbesondere die Entfernung zum Schienenverkehr ist, abgesehen vom Bahnhof Mainz-Kastel, vom Ufer aus sehr weit. Ein intermodales Verkehrsverhalten – also der Umstieg und die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel bis zum Ziel – wird bisher nur punktuell durch Angebote wie z.B. Bike-Sharing, gefördert. Das Busnetz bietet grundsätzlich eine gute Erreichbarkeit, weist allerdings Mängel in der Taktung und in der Streckenführung der Verbindungen auf. So muss beispielsweise für die Fahrt aus der Stadt zum Schiersteiner Hafen der lange Fahrtweg über Dotzheim und den Freudenberg in Kauf genommen werden. Die Idee einer Freizeitlinie für die Uferbereiche, vergleichbar mit der gerade für das Ziel „Jagdschloss Platte" eingerichteten Wochenendverbindung, könnte hier schon ein Zwischenschritt vor einer dauerhaften „Uferlinie" sein. Auch die Erreichbarkeit mit dem Rad spielt dabei eine Rolle. Die Anbindung an die Innenstadt ist weitestgehend vorhanden, es bestehen jedoch Engstellen und Konfliktpunkte, die verbessert werden können.

Das Ufer wird derzeit überwiegend mit dem Auto erschlossen und ist weitestgehend vom schienengebundenen ÖPNV entkoppelt.

Entwicklungsziel

Verknüpfung zwischen ÖPNV-Knotenpunkten und Ufer stärken, Radanbindung stärken



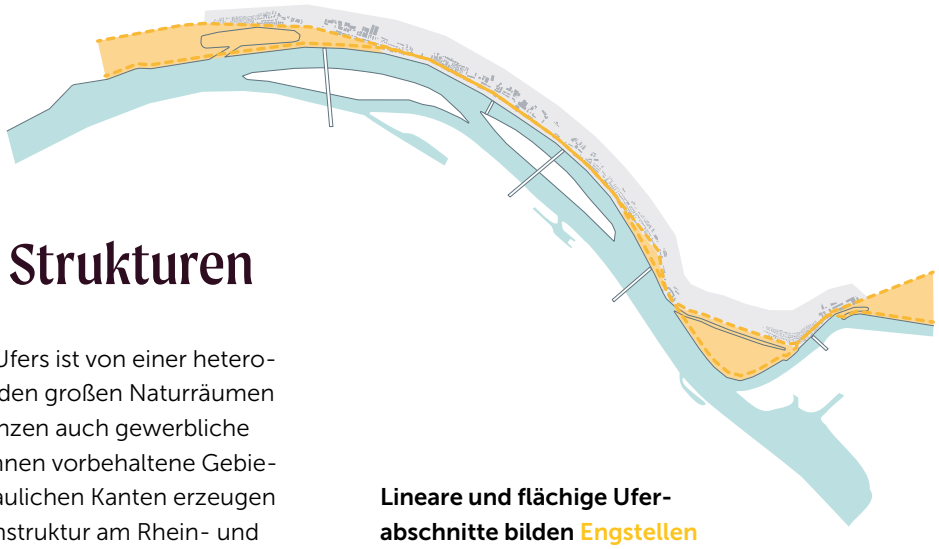
Freie Sichtbeziehungen

Als direkte Nachbarstadt spielt die Beziehung zu Mainz vor allem in den östlichen Ortsbezirken am Rheinufer eine historische, für dieses Konzept aber vor allem eine sichtbare Rolle: Von Kastel und Kostheim aus eröffnen sich ganz besondere Ausblicke auf die Stadtsilhouette von Mainz. Diese Ausblicke stellen eine Qualität für die jeweiligen Freiräume entlang des Ufers dar, welche deshalb sowohl die Wiesbadener als auch die Mainzer Bevölkerung zum Aufenthalt an diesen Blickpunkten einlädt. Auch hier sind beispielhaft die neue Regionalparkstation östlich der Reduit oder die Neugestaltung des Mainkilometer 0,0 auf der Maaraue zu nennen.

Sichtbezug zwischen Mainz, Kastel und Kostheim

Entwicklungsziel

Blickpunkte schaffen und Sichtbezüge stärken



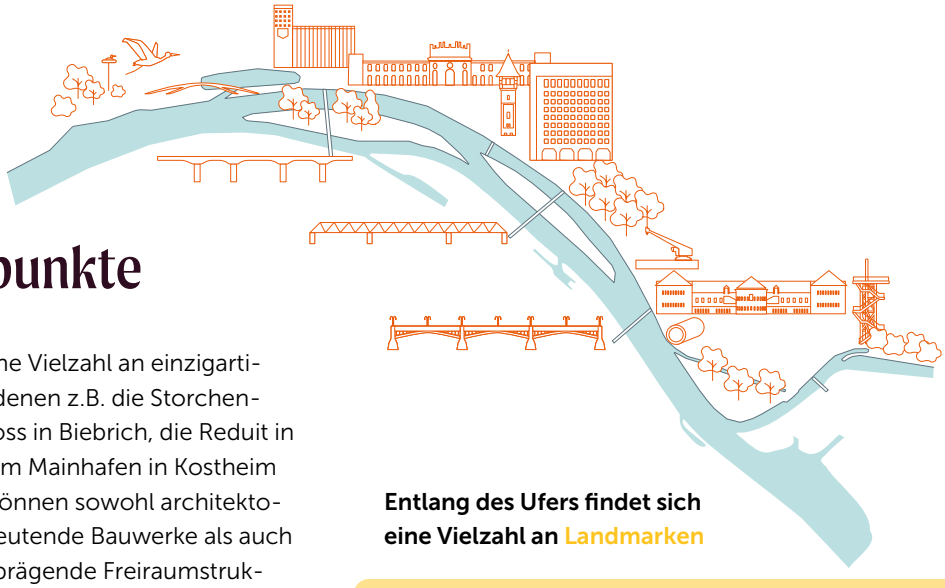
Lineare und flächige Uferabschnitte bilden Engstellen und Aufweitungen

Stadträumliche Strukturen

Die stadträumliche Gestalt des Ufers ist von einer heterogenen Struktur geprägt. Neben den großen Naturräumen der Rhein- und Mainwiesen grenzen auch gewerbliche und industrielle sowie dem Wohnen vorbehaltene Gebiete an die Ufer an. Diese städtebaulichen Kanten erzeugen dabei eine wechselnde Freiraumstruktur am Rhein- und Mainufer, bei der sich lineare und flächige Uferabschnitte aneinanderreihen. Die Industrieflächen in Biebrich und Amöneburg bilden mit ihren ufernahen Grundstücken und der Hafennutzung eine besondere stadträumliche Barriere. Anders als die erlebbaren städtebaulichen Kanten der übrigen Ortsteile ist hier kein Platz für eine Beziehung zwischen dem Ufer und dem Siedlungsbereich. Aber gerade aus diesen unterschiedlichen Verengungen und Aufweitungen und dem Wechsel aus gebauten und unbebauten Bereichen leitet sich sowohl die Eigenart des Wiesbadener Rhein- und Mainufers als auch die Qualität einzelner Freiraumstrukturen ab.

Entwicklungsziel

Stadträumliche Qualitäten erkennen, hervorheben und verknüpfen



Entlang des Ufers findet sich eine Vielzahl an Landmarken

Identifikationspunkte

Das Rhein- und Mainufer hat eine Vielzahl an einzigartigen Identifikationspunkten, zu denen z.B. die Storchenkolonie in Schierstein, das Schloss in Biebrich, die Reduit in Kastel oder der Aussichtsturm am Mainhafen in Kostheim gehören. Diese „Landmarken" können sowohl architektonisch oder kulturhistorisch bedeutende Bauwerke als auch denkmalgeschützte oder raumprägende Freiraumstrukturen sein. Sie dienen nicht nur als Orientierungspunkte entlang des Ufers, sondern prägen das Erscheinungsbild der Ortsbezirke und erzeugen eine identitätsstiftende Wirkung für die Uferräume. Aus touristischer Sicht lassen sich diese Orte auch als Wegweiser oder sogar als Ausflugsziele entwickeln.

Entwicklungsziel

Orientierungspunkte und identitätsstiftende Orte hervorheben

… zurückschauen

Die Geschichte des Wiesbadener Rhein- und Mainufers

Die Besonderheiten der heutigen Wiesbadener Stadtteile an Rhein und Main finden ihren Ursprung in der historischen Entwicklung als ehemals eigenständige Orte. Das „Wiesbaden am Fluss", so wie wir es heute räumlich kennen, entstand erst mit den Eingemeindungen zu Anfang des letzten Jahrhunderts und schließlich mit der Zuordnung der ehemaligen Mainzer Stadtteile Amöneburg, Kastel und Kostheim nach dem zweiten Weltkrieg. Allen Stadtteilen gemeinsam ist die Lage am Wasser, die so auch prägend für deren Entwicklung ist.

Das Konzept befasst sich mit den stadtteilbezogenen Unterschieden, nimmt sich aber auch der Aufgabe an, die (nicht mehr so deutlich ablesbaren) Zwischenräume der Ortsteile zu begutachten und so verbindende Elemente zu finden, die die Erfahrung eines zusammenhängenden Wiesbadener Ufers in Zukunft noch erlebbarer machen.

Schierstein steht auch heute noch im Ruf, den Charakter eines Fischerdorfs zu haben, allerdings beschränkt sich das hinsichtlich der baulichen Strukturen auf den westlichen Teil Alt-Schiersteins. Germanische und römische Siedlungsfunde belegen, dass hier schon früh Landwirtschaft und Fischfang eine Rolle spielten. Die Prägung des heutigen Schiersteins geht mit dem Hafenbau und dem damit beginnenden Aufschwung der Fischerei einher. Der Hafenbau in der Mitte des 19. Jahrhunderts erleichterte auch den Flößern abseits der Strömung ihre Flöße zusammenzustellen und dann weiter rheinabwärts bis nach Holland zu steuern. Als Gewerbe- oder Industriehafen verlor er mit Ende des zweiten Weltkriegs an Bedeutung, war aber noch bis fast zum Jahr 2000 in seinem östlichen Teil von abgeschotteten militärischen Nutzungen und gewerblichen Anlagen, wie der ehemaligen „Knochenmühle", geprägt.

Erst mit dem Wegzug der Flusspioniere und dem Abriss der Knochenmühle begann die Konversion dieser Flächen im Osten Schiersteins mit einer durchgehenden Promenade, die jetzt eine fußläufige Hafenumrundung ermöglicht. Die

Biebricher Schloss

neue sogenannte Hafenstadt auf dem ehemaligen Militärgelände und die noch entstehenden Bürogebäude am Osthafen verändern das Ortsbild Schiersteins und spiegeln die „Entdeckung" der Uferlagen mit einem urbaneren Charakter und die Zugehörigkeit zu Wiesbaden als Landeshauptstadt wider.

Biebrich ist nicht nur für die Stadtteile am Rhein der einwohnerstärkste Ort, sondern auch für ganz Wiesbaden. Erst 1926 hat Biebrich seine Selbstständigkeit als Stadt aufgegeben und wurde nach Wiesbaden eingemeindet. Vorausgegangen war eine über 1000-jährige Entwicklung vom Bauerndorf über den Residenzort der Herzöge von Nassau bis hin zu einer bedeutenden Industriegemeinde. Der Zeit als Residenz verdankt Biebrich noch heute den Schlosspark, der gleichzeitig die Grenze der baulichen Entwicklung der letzten Jahrhunderte in „Alt-Biebrich" von den Siedlungsbereichen der Nachkriegszeit im heutigen Parkfeld darstellt. Das östliche Industriegebiet verbindet sich sowohl mit den noch bekannten Namen Kalle und Albert aus der chemischen Industrie als auch mit der Familie Dyckerhoff, deren Werk aus Mitte/Ende des 19. Jahrhunderts noch heute in der Zementproduktion tätig ist. Die Prägung durch die Industrieansiedlungen lässt sich immer noch besonders am Rheinufer erfahren. Das Industriegebiet ist, wenn auch unter neuen Besitzern bzw. Betreiberkonstellationen, einer der größten Arbeitgeber in Wiesbaden.

Bedeutende große und ufernahe Gebäude sind das barocke Biebricher Schloss, aber auch das markante Backsteingebäude der ehemaligen Rheinkaserne im östlichen Übergang zum Industriegebiet. Beide fassen das durch seine städtische Baustruktur eher urban geprägte Ufer ein. Das heute baufällig anmutende Zollspeichergebäude in deren Mitte ist ein Relikt aus der Zeit der größeren Bedeutung Biebrichs als Hafen und Warenumschlagsort.

Während das Industriegebiet fast schon mit dem „alten" Biebrich verschmilzt, so hat sich die bauliche Entwicklung im westlichen Bereich bis hin zur Schiersteiner Brücke überwiegend erst in den letzten 80 bis 100 Jahren vollzogen. Sie zeigt sich zum Ufer in einer heterogenen Struktur, jenseits der Rheingaustraße sogar in einer überwiegend gewerblichen Ausprägung.

Amöneburg ist der jüngste und kleinste Stadtteil Wiesbadens am Rheinufer. Seine Entstehung ist verbunden mit dem industriellen Aufschwung von Kalle-Albert und Dyckerhoff, so ist er als ehemaliger Arbeiterstadtteil auch baulich eine Besonderheit. Es findet sich kein tatsächlicher Ortskern, um den sich die Entwicklung vollzog. Der Eindruck des Verschmelzens mit der Arbeitsstätte ist hier nochmals viel deutlicher als im südöstlichen Biebrich.

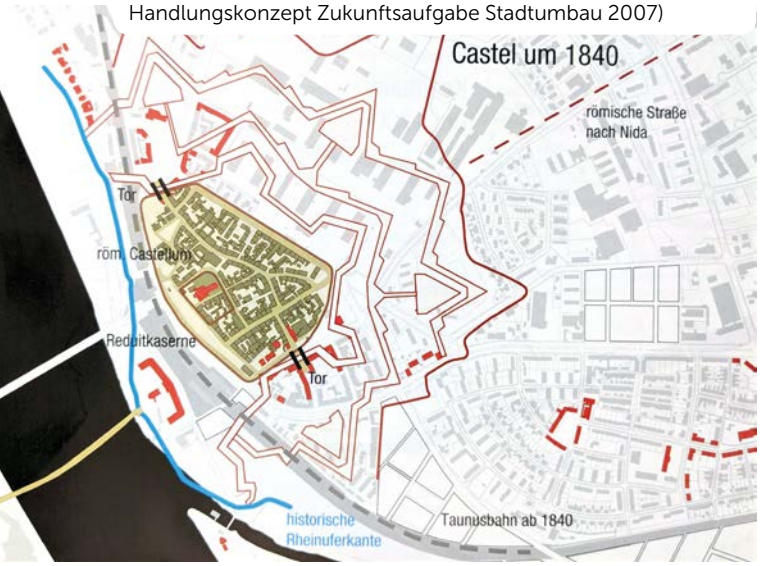
Ein Teil seines gebauten historischen Erbes hat Amöneburg mit dem Abriss der Arbeitersiedlung an der Ecke Dyckerhoffstraße/Biebricher Straße verloren. Heute befindet sich an der Stelle der profane Neubau der Verwaltung des Zementwerks und der neue Werksparkplatz. In Ufernähe dominiert das denkmalgeschützte ehemalige Verwaltungsgebäude von Dyckerhoff, das von dem Architekten Ernst Neufert in den 1960er-Jahren entworfen wurde. Begleitet wird dieses Zeugnis neuerer Zeit noch von dem Turbinenhaus im Hafenbereich aus der Entstehungszeit des Industriestandortes. Im Unterschied zu den anderen Stadtteilen am Fluss ist Amöneburg nie ganz an den Rhein

herangewachsen. Der Grund findet sich in dem nach wie vor eher industriellen „Charme“ der angrenzenden Bereiche wie dem Hafen und dem intensiven Schienenverkehr auf der Kaiserbrücke.

Kastel ist der historische Brückenkopf von Mainz auf der rechten Rheinseite. Kastels Geschichte ist eng mit einer Verteidigungsfunktion verwoben: Sowohl der Name Kastels als auch die Entstehung gehen auf ein römisches Lager zurück. Schon 1214 tauchte Kastel erstmals als „Stadt“ auf, etwas später sogar als „Reichsstadt“. Mit dem Abzug der französischen Truppen aus Mainz um 1814 wurden Verteidigungsanlagen rund um Kastel ausgebaut, sie umschlossen den damals bewohnten Siedlungsteil. Die Reduit ist als Denkmal nationaler Bedeutung ein erhaltenes Zeugnis dieser Verteidigungsanlagen. Sie selbst diente vorwiegend dem Schutz der Schiffsbrücke zwischen Mainz und Kastel, später auch als Kaserne. Erst im 19. Jahrhundert wurden mit der beginnenden Industrialisierung die Verteidigungsbauwerke geschliffen und Kastel wuchs auch räumlich weiter. Der bereits bestehende Bahnanschluss an die Taunusbahn begünstigte neben der Brückenverbindung nach Mainz und der Wasserlage die wirtschaftliche Entwicklung.

Kasteler Reduit

Historischer Grundriss von Kastel
(Quelle: Stadtumbau Kostheim/Kastel, Entwicklungs- und Handlungskonzept Zukunftsaufgabe Stadtumbau 2007)



Für das Rhein.Main.Ufer-Konzept ist der zentral gelegene Eleonorenpark besonders relevant. Seine Wurzeln finden sich in ersten Planungen zur Gestaltung des Rheinufers im Jahr 1936. Im zweiten Weltkrieg wurde der Ortskern stark zerstört, fast die Hälfte aller Bauten in Kastel stammt daher aus der Nachkriegszeit. Prägend im Zusammenhang mit dem Rhein.Main.Ufer-Konzept ist die deutliche Zäsur, die mit dem Ausbau der ehemaligen Taunusbahn-Linie und der neueren parallelliegenden Bundesstraße entstand und den Ortskern vom Ufer und seinem bedeutendsten Bauwerk, der Reduit, trennt. Dennoch entsteht aus dieser „Trennung“ ein großes Potenzial, sodass wir heute auf ein Areal zurückgreifen können, das nach der Aufgabe der Gleisharfe für die Erweiterung der ufernahen Grünräume zur Verfügung steht und mit den Ideen und Planungen aus diesem Konzept unter dem Titel „Park östlich der Reduit“ auf einen einprägsameren Namen und eine baldige Umsetzung wartet.

Kostheim besitzt unter den Stadtteilen die Alleinstellung als einziger am Main zu liegen. Mit Kostheim verbindet sich nicht nur die Ortslage mit den angrenzenden ersten Weinbauflächen des Rheingaus, sondern ganz besonders auch die Maaraue. Sie geht aus den Geschichtsbüchern durch das sogenannte Reichsfest des Kaisers Barbarossa im Jahr 1184 hervor. Daran soll die etwas versteckt liegende „Barbarossasäule“ auf der Maaraue erinnern. Von der Aue führten auch die ersten Brückenverbindungen nach Mainz. Wie auch bereits Kastel ging Kostheim nach dem Rückzug

der Franzosen Anfang des 19. Jahrhunderts wieder an das Großherzogtum Hessen. Wirtschaftliche Bedeutung, bezogen auf die erkennbaren Einflüsse am Ufer, erlangte Kostheim durch die Flößerei. So fanden die Flößer hier, im heute noch so benannten Floßhafen, ein wichtiges Etappenziel. Durch die Mitte des 19. Jahrhunderts gebaute Taunusbahn war Kostheim an das überörtliche Netz angeschlossen, sodass sich bereits kurze Zeit später die auch auf die Wasserlage angewiesene Cellulosefabrik, heute Essity, ansiedelte. Mit der Eingemeindung nach Mainz im Jahr 1913 vollzog sich die weitere Entwicklung zu einem Industrievorort. Diesem wechselvollen Hin und Her im Laufe der Geschichte folgte dann nach dem zweiten Weltkrieg die Zugehörigkeit zu Wiesbaden durch die Grenzziehung der Alliierten. Heute bietet Kostheim an seinen Uferlagen einen attraktiven Anziehungspunkt für Freizeit- und Erholungssuchende, sei es an der Mainmündung auf der Maaraue oder am Ortskern mit Weinstand und durch verschiedene Gastronomieangebote. Aktuell vollziehen sich große Veränderungen durch den Bau neuer Wohnquartiere, die Kostheim steigende Einwohnerzahlen bescheren und auch zu neuen Impulsen im Stadtteilleben beitragen werden.

Die heutigen Wiesbadener Uferlagen haben mit der Entdeckung der Freiflächen als Erholungsraum an einem immer sauberer gewordenen Rhein an Zulauf gewonnen. Dabei spielen die Eigenarten und Besonderheiten der einzelnen Stadtteile auch zukünftig eine wichtige Rolle. Der Erhalt ihrer Identität und das Gefühl, überall Neues entdecken zu können, soll auch zukünftig Beachtung finden. Das Rhein.Main.Ufer-Konzept will dazu einen Beitrag leisten.

Das Rheinuferentwicklungskonzept aus dem Jahr 2011 enthält weitere Details zu den geschichtlichen Hintergründen. Zur Vertiefung gibt es für Interessierte das Angebot der Stadtteilmuseen, deren Öffnungszeiten und weitere Informationen über die Webseite der Stadt Wiesbaden unter ✚ **https://www.wiesbaden.de/kultur/museen/stadtteilmuseen** zu finden sind.

Im Zuge dieses Konzepts wird vorgeschlagen, ein „Digitales Ufer" (➥ **Digitales Rhein.Main.Ufer, S. 289**) als Informationsquelle zu entwickeln. Darin können dann neben historischen Zusammenhängen auch alle weiteren Hinweise und Besonderheiten der einzelnen Orte enthalten sein.

Konzept

Das Rhein.Main.Ufer ...

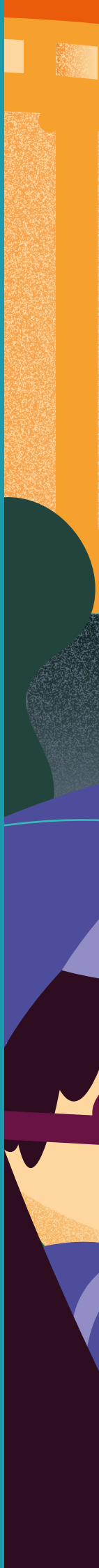
38 **... ganzheitlich denken**

| **40** Freizeit & Erholung

| **54** Natur & Umwelt

| **64** Gastronomie

| **68** Mobilität & Verkehr



02

... ganzheitlich denken

Dieses Kapitel stellt zu den vier zentralen Themen Freizeit und Erholung, Natur und Umwelt, Mobilität und Verkehr sowie Gastronomie übergeordnete Rahmenpläne vor. Darüber hinaus werden Themenkarten dargestellt, die den Bestand und die Entwicklungsperspektiven vertiefend aufgreifen. Analysekarten, wie zum Beispiel die fußläufige Erreichbarkeit im Abschnitt Mobilität, ergänzen das Kapitel „ganzheitlich denken". Im Bereich Natur und Umwelt wird zusätzlich auf Masterpläne und Gutachten eingegangen, deren Ziele in das Konzept übernommen worden sind. Zu den vielfältigen Karten wurden entsprechende Entwicklungsziele formuliert.

© Ullrich Knapp

Mobilität & Verkehr

Gastronomie

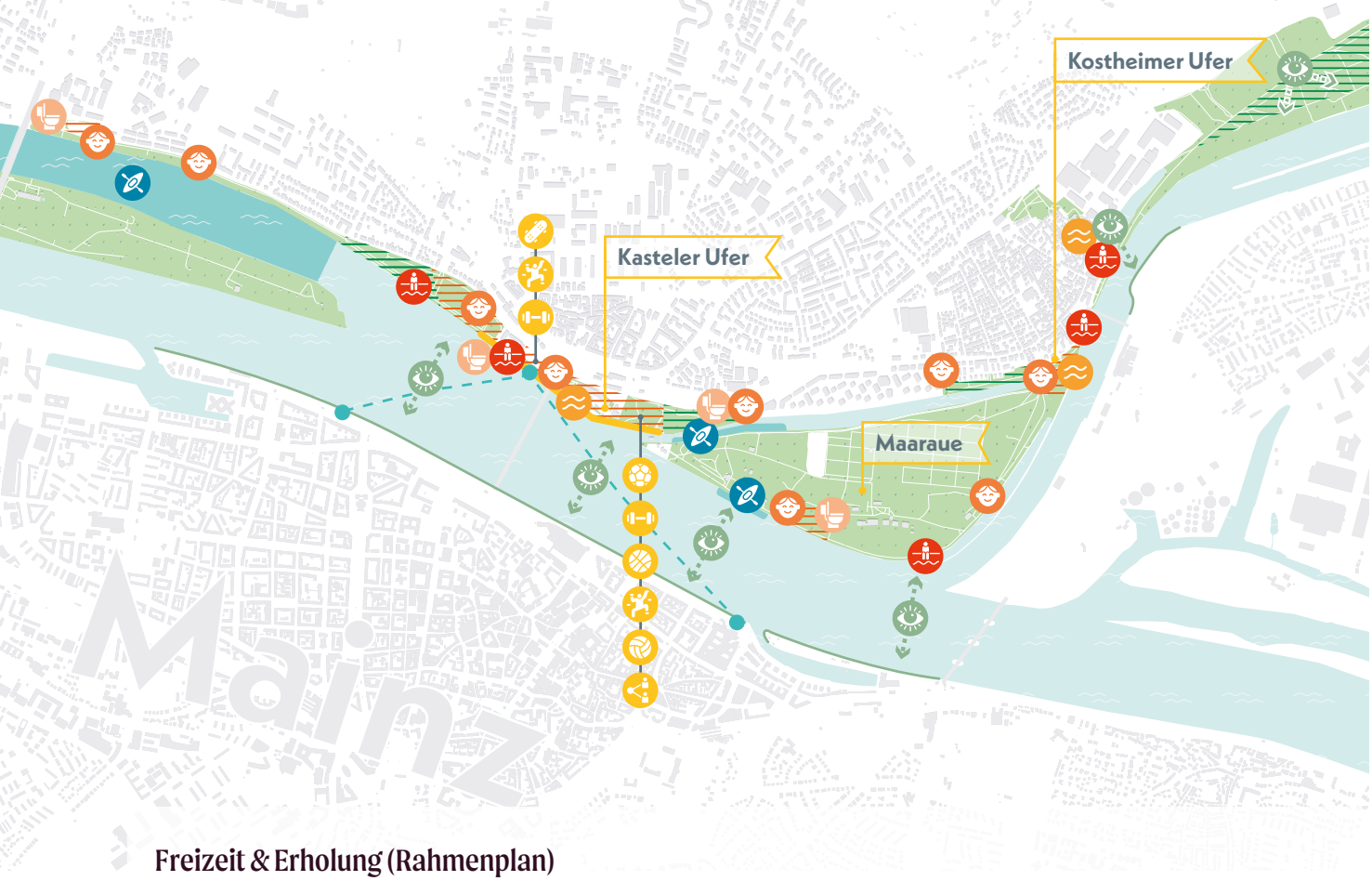
Schön wäre es, einen Ort der echten Begegnung zu schaffen, zum Treffen, Verweilen, Sporteln, Spielen, für Kultur oder Gastronomie.

ERSTE BETEILIGUNGSRUNDE

Freizeit & Erholung

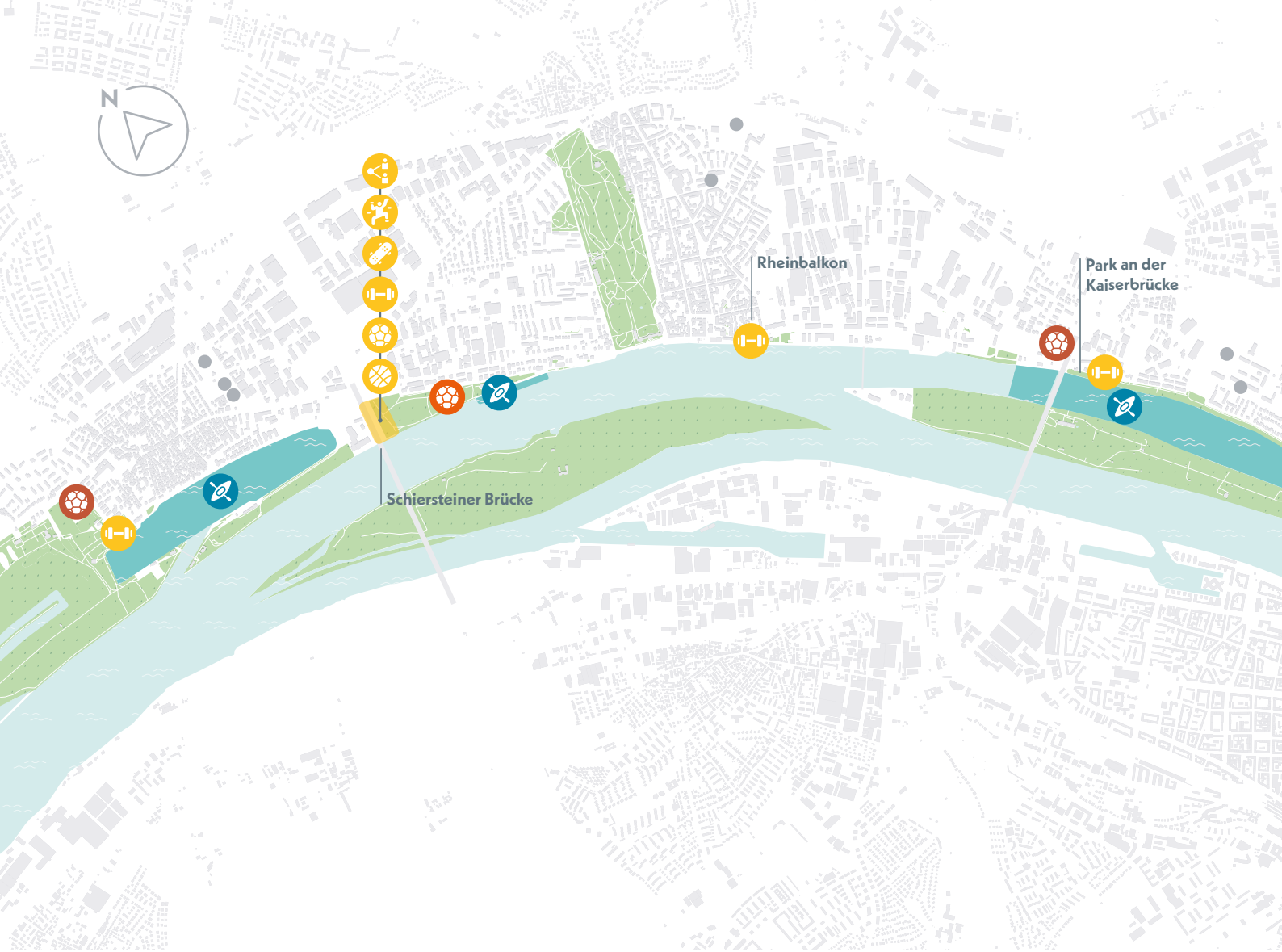
Das Themenfeld Freizeit ist der zentrale Entwicklungsbaustein bei der Weiterentwicklung des Rhein- und Mainufers. Zukünftig sollen sich Angebote über das gesamte Ufer erstrecken – wie eine Perlenkette an der Spiel-, Sport- und Freizeitmöglichkeiten aufgereiht sind. Dabei sollen die Angebote alle Generationen und Kulturkreise ansprechen. Neben Spiel- und Sportangeboten gehören auch die Erlebbarkeit des Ufers und die Versorgung mit öffentlichen Toiletten dazu.

> **Es wäre schön, noch mehr Sitz- und Liegegelegenheiten am Wasser zu haben. Diese sind insbesondere bei gutem Wetter sehr rar.**
>
> ERSTE BETEILIGUNGSRUNDE



Freizeit & Erholung (Rahmenplan)

- Promenade
- Sitzen am Wasser
- Kinderspiel- & Bewegungsflächen
- Wasserzugang
- Neue öffentliche Toilettenstandorte
- Wassersportnutzung
- Sichtbezug stärken
- Fährverbindungen Bestand und Planung
- Sport- & Bewegungshotspots
- Intensiv genutzter Freizeitbereich
- Ruhiger Erholungsraum

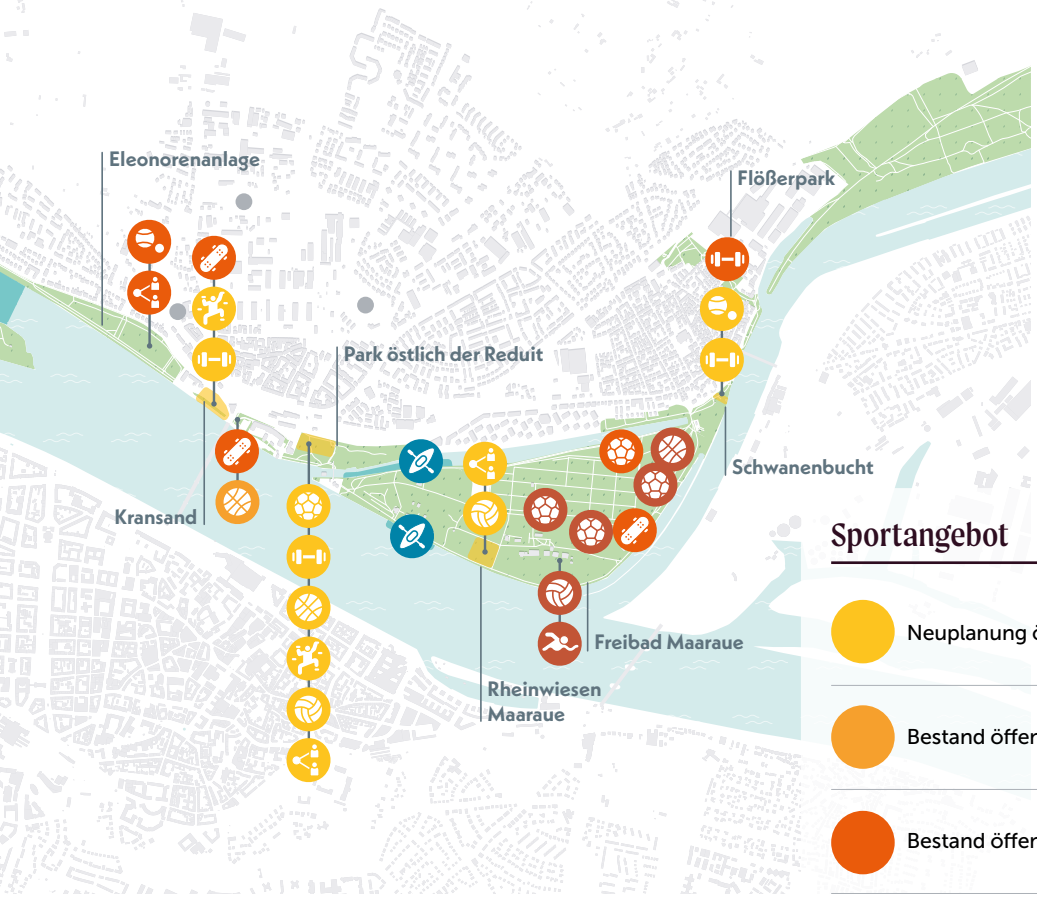


Öffentliche Sport- und Bewegungsangebote

Während sich die vereinsbezogenen oder institutionellen Sporteinrichtungen in regelmäßigen Abständen in Ufernähe befinden und die Maaraue mit mehreren Sportplätzen und dem Freibad sogar einen Hotspot für Sportnutzungen darstellt, ist das Angebot an nicht vereinsgebundenen Anlagen deutlich überschaubarer. Lediglich zwei durch intensive Mahd freigehaltene Rasenfelder auf den Biebricher Rheinwiesen und der Maaraue, der ebenfalls dort verortete Skateplatz, die Skateanlage auf dem Messerschmitt-Gelände sowie die Fitnessgeräte im Flößerpark in Mainz-Kostheim stellen die öffentliche Sport- und Bewegungsinfrastruktur in Ufernähe dar. Das Defizit an öffentlichen Sportangeboten soll durch verschiedene Angebote abgebaut werden.

Am Kransand werden bereits weitere Skate-, Boulder- und Fitnessflächen geschaffen.

Unter der Schiersteiner Brücke soll eine Art multifunktionale „Outdoor-Sporthalle" entstehen, denn dort sind durch das Brückendach die neuen Freizeitflächen größtenteils wettergeschützt. Um auch in den Bereichen abseits dieser Freizeit-Hotspots Sport und Bewegung am Ufer zu fördern, werden auf ausgewählten Flächen sogenannte Bewegungsinseln geschaffen. Die Inseln sollen Angebote für alle Altersgruppen bieten. Die genaue Auswahl der Sportangebote ist abhängig von den verfügbaren Flächengrößen an den Standorten und den gewünschten Nutzungen aus den Beteiligungsrunden der Bürgerinnen und Bürger. Zu diesen Infrastrukturen gehören u.a. Basketballkörbe, Mehrgenerations-Bewegungsinseln, Volleyballfelder oder Bouleplätze, aber auch freie Flächen zur individuellen Aneignung, wie z.B. für Yoga. Niedrigschwellig und flexibel einsetzbar sind an diversen Grünanlagen Spiel- und Sportboxen vorgesehen. Die erste Box wurde im April 2022 als erster Umsetzungsbaustein des Konzepts in der Eleonorenanlage aufgestellt. Die Boxen werden über eine App geöffnet und verfügen über eine Auswahl an kostenlos ausleihbaren Spiel- und Sportgeräten. Somit wird eine



Sportangebot

- Neuplanung öffentlich
- Bestand öffentlich Ertüchtigung/Erweiterung
- Bestand öffentlich
- Bestand vereinsgebunden/kostenpflichtig
- Bestand Umgebung

Sportart

- Wassersportnutzung
- Bewegungsinsel
- Sportboxen
- Skaten
- Volleyball
- Freibad
- Boule
- Bouldern
- Fußball
- Basketball

generationsübergreifende Bewegung gefördert. Angebote wie diese Sportboxen haben zudem den Vorteil, dass sie für alle Menschen verschiedene Sportgeräte zur Verfügung stellen, die dann auf öffentlichen Flächen genutzt werden können. Eine Festlegung auf eine bestimmte Flächennutzung entfällt dadurch und lässt so auch Raum für andere individuelle Aktivitäten auf den gleichen Flächen.

Bestehende Sport- und Bewegungsanlagen, die in die Jahre gekommen sind oder Aufwertungspotenzial aufweisen, sollen instand gesetzt und modernisiert werden.

Entwicklungsziel

Bestehende Sport- und Bewegungsmöglichkeiten ertüchtigen und erweitern. Neue Angebote schaffen, um aktive Bewegung im öffentlichen Raum zu fördern

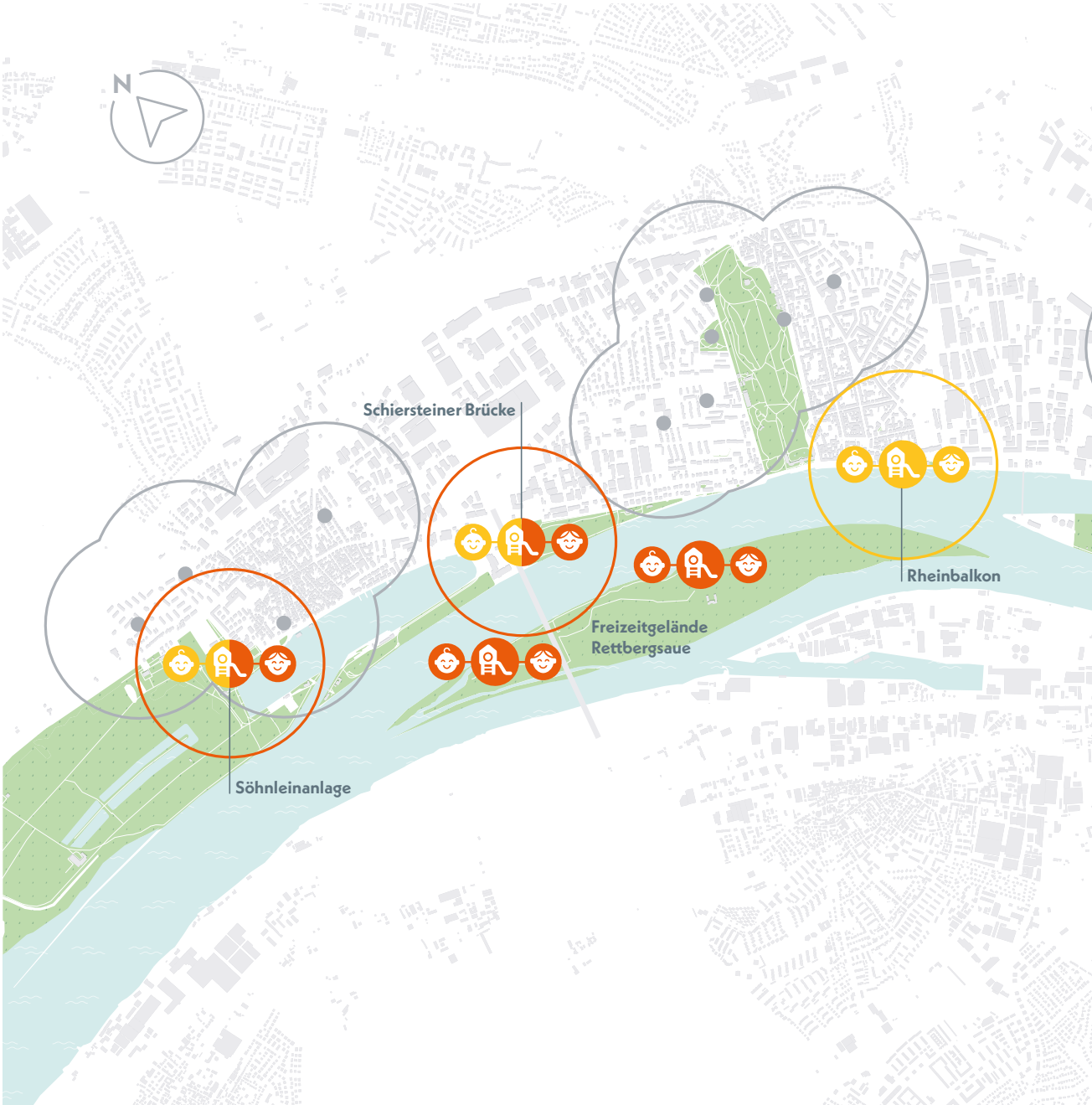
Kinderspiel

Bei der Betrachtung der Versorgung mit Kinderspielflächen ist zunächst der Blick auf den gesamten Ortsbezirk von Bedeutung. Gemäß dem Fachgutachten Freizeit und Erholung als Teiluntersuchung zum Landschaftsplan aus dem Jahr 2015 besteht in Kastel, Kostheim und Amöneburg grundsätzlich eine ausreichende Versorgung in den Wohngebieten. Schierstein weist im Vergleich zahlenmäßig wenige Spielplätze auf, die sich jedoch gleichmäßig über den Ortsbezirk verteilen. In Biebrich hingegen zeigt sich ein deutliches Versorgungsdefizit im Südosten.

Zusätzlich zum grundlegenden Nutzungsbedarf der unmittelbaren Anwohnerschaft besteht an den Wasserlagen eine zusätzliche Nachfrage. Die öffentlichen Räume am Ufer sind überörtlich ein attraktives Freizeitziel und haben daher einen großen Einzugsbereich. Weiterhin entstehen in einigen ufernahen Bereichen in den kommenden Jahren große Wohngebiete, wie z.B. das LindeQuartier, die abseits von den im Planungsgebiet hergestellten Spielflächen den Bedarf in der Umgebung weiter erhöhen. Insofern ist ein abgestimmtes, regelmäßiges Angebot an Kinderspielflächen entlang des Ufers ein wichtiges Ziel, um auch für Familien mit Kindern eine attraktive Freizeitinfrastruktur zu bieten.

Viele der Spielplätze am Rhein- und Mainufer sind in die Jahre gekommen und verfügen über veraltete Spielgeräte. Zudem ist bei der Betrachtung der einzelnen Spielangebote entlang des Ufers ein Defizit an Spielmöglichkeiten für Kleinkinder feststellbar. Sowohl bei einer Erweiterung der Flächen als auch einer Modernisierung der Geräte sollten dann vermehrt Angebote für Kleinkinder Beachtung finden. Richtet man den Fokus auf das Angebot an Kinderspielflächen entlang des Rheins und Mains, so fällt also auf, dass sowohl in Bezug auf Quantität als auch auf Qualität Verbesserungsbedarf besteht.

Die übergeordnete Zielformulierung gliedert sich somit in zwei Teile:



Zum einen sollen die bestehenden Kinderspielflächen sukzessive ertüchtigt, modernisiert und wo möglich erweitert werden. Beispielhaft hierfür ist der Spielplatz in der Eleonorenanlage, der mit veralteten Geräten und ohne Spielmöglichkeiten für Kleinkinder nur wenig Attraktivität aufweist. Auf der Spielanlage kann in Zukunft ein Wasserspielplatz entstehen, der einen besonderen Anziehungspunkt in diesem Uferabschnitt bildet.

Zum anderen gilt es die Lücken in der Versorgung zu schließen, indem neue Angebote geschaffen werden. Das betrifft u.a. den südöstlichen Teil Biebrichs, in dem Spielangebote in Ufernähe fehlen. Dies kann z.B. auf den Flächen des „Rheinbalkons" (➞ **Steckbrief Biebricher Ufer, S. 134**) geschehen, der gut erreichbar neben der Promenade einen Zwischenhalt oder Rückzugsraum bietet. Eine Kombination aus Aufenthalts- und Spielangeboten kann hier einen ganz neuen Ort am Ufer für das Wohnumfeld, aber auch die Promenadenflanierenden schaffen.

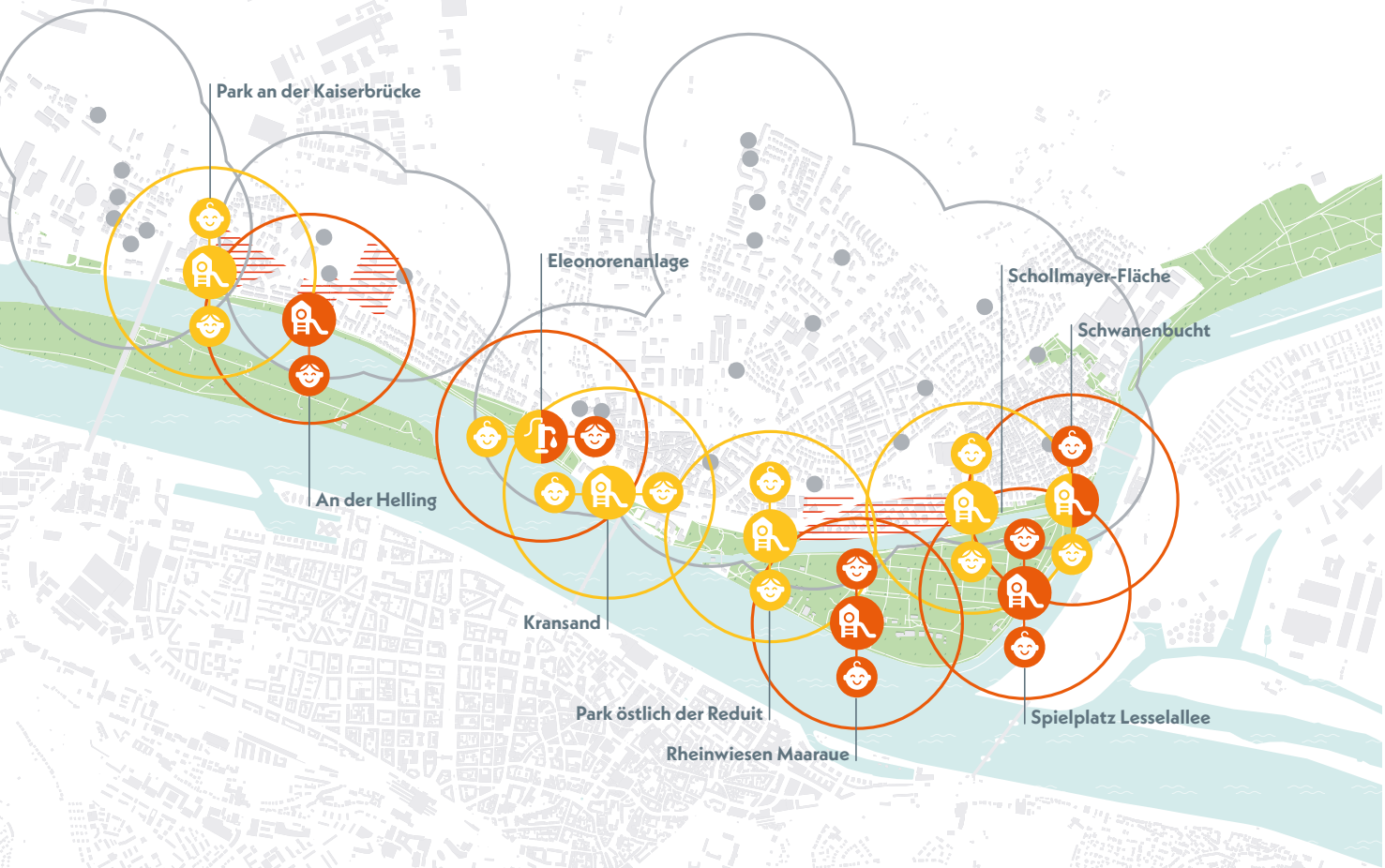
Neue Angebote sollten auch dort hergestellt werden, wo die Versorgung im Ortsbezirk zwar gut ist, der Nutzungsdruck am Ufer allerdings als sehr hoch eingeschätzt wird. Das wird z.B. im Park östlich der Reduit mit dem neuen LindeQuartier oder an der Kaiserbrücke mit der Planung zum Clemensareal gesehen.

Entwicklungsziel

Bestehende Kinderspielflächen ertüchtigen und erweitern. Neue Kinderspielflächen schaffen, um die Versorgungslücken zu schließen

Kinderspielangebot

- Neuplanung
- Bestand Ertüchtigung/ Erweiterung
- Bestand Umgebung
- Spielplatz
- Wasserspielplatz
- Kleinkinderspiel
- Kinderspiel
- 500m Einzugsgebiet
- Neue Wohnquartiere Neuer Nutzungsdruck



Wassersportangebot

- Bootsrampe/Slipanlage
- Liegeplätze
- Regattastrecke
- Anlegestelle
- Liegeplätze (Ansammlung)
- Wasserskistrecke

Wassersport

Motorisierter Wassersport

Liegeplätze und Anlegestellen für Boote sind an verschiedenen Orten entlang des Rheins und Mains zu finden. Insbesondere der Schiersteiner Hafen wird bereits intensiv durch seine geschützte Lage im Hafenbecken für Wassersport genutzt. Insgesamt gibt es etwa 900 Liegeplätze, wie die Analyse des Luftbilds ergeben hat. Anfragen nach weiteren Liegeplätzen wurden von Betreiberinnen und Betreibern sowie in der ersten Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger vorgetragen. Die Flüsse Rhein und Main sind Bundeswasserstraßen, die in ihrer Funktionsfähigkeit nicht eingeschränkt werden dürfen. Außerdem kommt es bereits jetzt schon zu Konflikten mit dem Naturschutz, beispielsweise durch Anlegen an ökologisch hochwertigen Uferabschnitten oder Befahren dieser Areale. Daher sind neue Liegeplätze für Boote nur dort möglich, wo sie den Güterverkehr und die Natur nicht beeinträchtigen. Durch den Wellenschlag, den Güterschiffe auslösen, müssten sie bei vorhandenen Liegeplätzen am Ufer mit kleineren Booten die Geschwindigkeit reduzieren. Erweiterungsflächen sind deswegen nur abseits der Fahrrinne möglich. In Wiesbaden sind das der Nebenarm des Rheins zwischen Amöneburg und Kastel sowie die geschützten Bereiche am Schiersteiner Hafen, im Floßhafen und am Mainhafen.

Der Schiersteiner Hafen wird schon intensiv für Sportboote genutzt und beherbergt mit rund 600 Plätzen etwa zwei Drittel aller Liegeplätze für Sportboote in Wiesbaden.

Die Verkehre, die durch die Bootstrailer und abgestellten Fahrzeuge am Ufer erzeugt werden, führen zu Konflikten mit weiteren Freizeitnutzenden, aber auch die dafür vorhandene Verkehrs- und Freizeitinfrastruktur lässt keine Ergänzungen zu. Darüber hinaus wird das Hafenbecken für den Rudersport als Austragungsort von Regatten und als Übungsstrecke regelmäßig genutzt. Um den Sport zu fördern und die lange Tradition des Wassersports in Schierstein zu sichern, soll die Regattastrecke weiterhin freigehalten werden. Der südliche Teil des Hafenbeckens wird für die Zwecke des Wasser- und Schifffahrtsamts genutzt.

Auch der Floßhafen und der Mainhafen in Kostheim eignen sich nicht als Erweiterungsflächen für Sportboote. Dort findet eine zunehmende Verlandung statt. Eine Entsorgung der belasteten Sedimente würde hohe Kosten verursachen und müsste in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden. Außerdem hat der Floßhafen inzwischen eine große Bedeutung für den Artenschutz gewonnen (→ **Natur und Umwelt/Floßhafen, S. 62**). Einzig im Öffnungsbereich des Floßhafens ist es denkbar, dass durch die Entsorgung der verrostenden Schute Bootsliegeplätze geschaffen werden können.

Im Kasteler Stromarm gibt es bereits eine Marina und Bootswerften. Eine Erweiterung ist hier im Einzelfall zu prüfen. Hierbei spielen insbesondere Auswirkungen auf Flora und Fauna eine große Rolle. Die Verträglichkeit einer höheren Sportbootintensität – besonders die motorisierte – sollte daher mit den Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete (Vogelschutzgebiet, Wanderfischgebiet) im Rhein geprüft werden. Zusätzlich schließt eine festgesetzte

Wasserskistrecke die Erweiterung von Anlegebereichen im südöstlichen Teil des Seitenarms aus. Diese offizielle Wasserskistrecke befindet sich im Kasteler Stromarm vom Rheinkilometer 499,7 bis 500,6 und kann zwischen 09.00 und 13.00 Uhr sowie 15.00 bis 20.00 Uhr genutzt werden. Gegebenenfalls können durch eine Neustrukturierung der bestehenden Anlegestellen weitere Liegeplätze geschaffen werden.

Jet-Ski fahren ist laut der Wassermotorradverordnung (WasMotRV) nur auf freigegebenen Wasserflächen erlaubt. In Wiesbaden und Mainz gibt es keine ausgezeichnete Fläche. Daher darf ein Jet-Ski nur im Geradeauskurs mit geringer Geschwindigkeit gefahren werden, um die nächstgelegene freigegebene Strecke zu erreichen.

Nicht motorisierter Wassersport

Rhein und Main bieten vielfältige Sport- und Freizeitmöglichkeiten auf dem Wasser. Dem nicht motorisierten Wassersport gebührt dabei eine besondere Beachtung, da er sich mit seinem niedrigschwelligen Zugang für alle Bevölkerungsgruppen öffnet. Herauszuheben sind besonders Kanufahren und Rudern als beliebte Sportarten, was sich auch in der Vielzahl der Vereine entlang des Ufers von Schierstein bis zur Maaraue in Mainz-Kostheim widerspiegelt. Insgesamt gibt es ca. zehn Vereine, die vom Freizeit- über den Leistungssport bis hin zur Wasserrettung aufgestellt sind. Neben Ruder- und Kanusport bieten einige Vereine auch Angebote, wie z.B. Segeln, Stand-Up-Paddeling und Drachenboot, an. Die Vereine verfügen überwiegend über ein Vereinsheim und einen vereinsgebundenen Anleger.

Öffentliche Anlegestellen für Privatpersonen sind in Wiesbaden hingegen nicht vorhanden und aus Sicherheitsgründen auch nicht vorgesehen. Die starke Strömung der Flüsse und die Berufsschifffahrt stellen eine Gefährdung für nicht ausgebildete Wassersportlerinnen und -sportler dar.

Laut dem Deutschen Kanu-Verband gibt es einen Bedarf an Trainingsstellen für Kanu-Slalom, Kanu-Wildwasser und Kanu-Freestyle im Rhein-Main-Gebiet. Der Verband sucht Flächen, die einen Wildwasser- und Surfpark ermöglichen. Aufgrund des bebauten Ufers sowie der schützenswerten Auen konnten in Wiesbaden bislang keine geeigneten Flächen identifiziert werden. Daher sollte ein besonderes Augenmerk auf den Erhalt der bestehenden Trainingsstellen im Kajaksport gelegt werden.

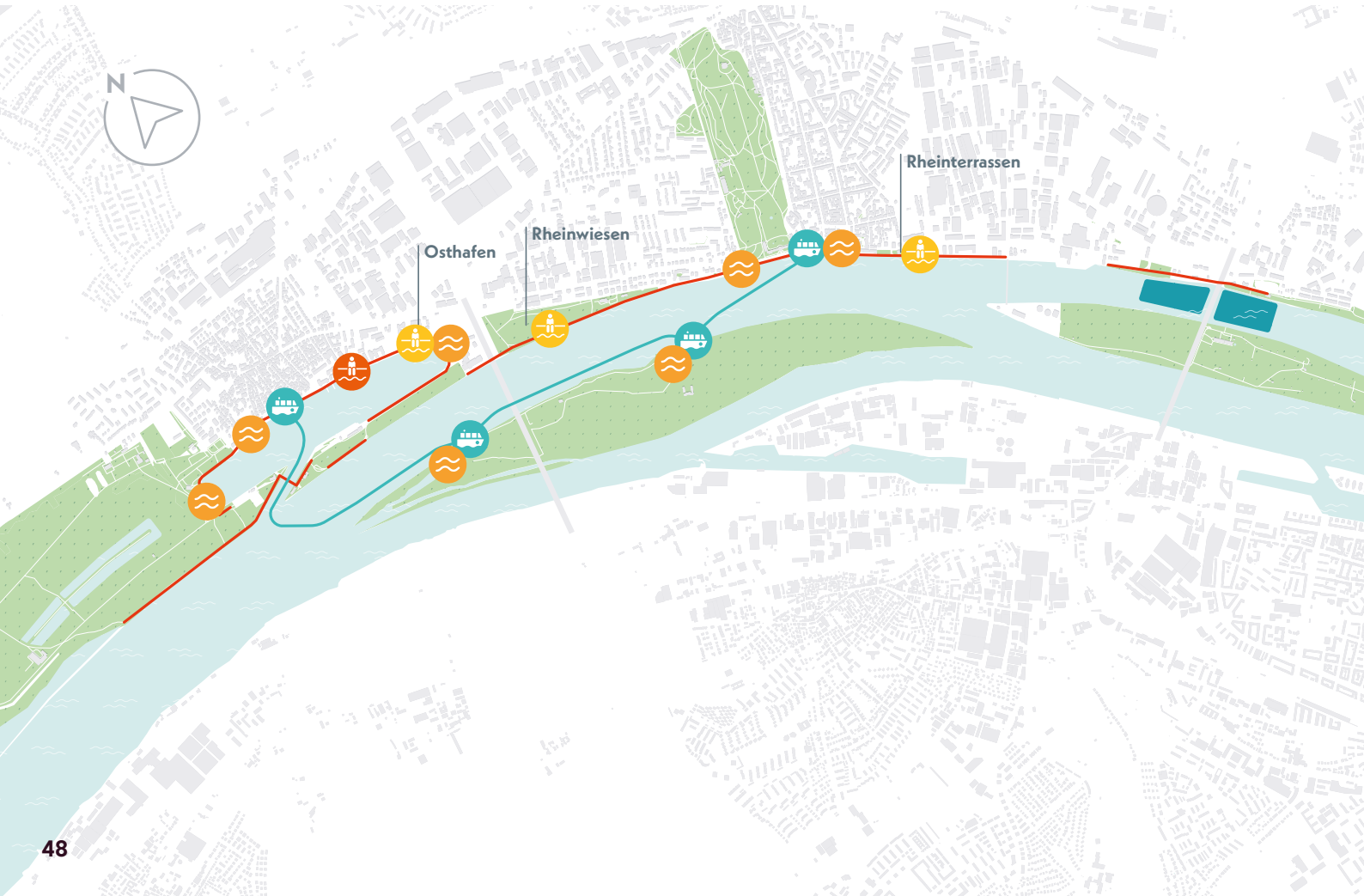
Der Schiersteiner Hafen nimmt durch seine geschützte Lage ohne Strömung und abseits des Fahrwassers der Bundeswasserstraße eine besondere Rolle für den nicht motorisierten Wassersport in Wiesbaden ein. Er ist ein wichtiger Ort, um den Nachwuchs zu fördern und für den Schul- und Wettkampfsport. Hier finden jährlich Wettkämpfe wie das Drachenboot-Rennen und die Ruderregatta der Rudergesellschaft Wiesbaden-Biebrich statt. Die Regattastrecke verläuft von Ost nach West über eine Länge von etwa 1.200m im Hafenbecken. Die Regattastrecke soll für den Erhalt des Schiersteiner Hafens als Wassersport-Zentrum gesichert werden. Auch für die Trendsportart Stand-Up-Paddeling (SUP) eignet sich der Schiersteiner Hafen. Neben dem vereinsgebunden Angebot kann entweder das eigene SUP mitgebracht oder ein SUP im Schiersteiner Hafen ausgeliehen werden.

Das Schwimmen im Rhein ist nach der „Verordnung über das Baden in den Bundeswasserstraßen Rhein, Neckar, Lahn, Mosel und Saar" von 1970 in bestimmten Zonen verboten. So gilt es einen Mindestabstand von 100m oberhalb und 50m unterhalb von Hafeneinfahrten, Anlegern und Schleusen einzuhalten. Auch die Schifffahrt darf nicht beeinträchtigt werden, weshalb ein gewisser Abstand zu vorbeifahrenden Schiffen eingehalten werden muss. Auch wenn das Baden im Rhein nicht grundsätzlich verboten ist, wird eindringlich davor gewarnt. Jährlich ertrinken Menschen, weil sie die Gefahren unterschätzen. Die Strömungen des Rheins und die vorbeifahrenden Schiffe haben eine starke Sogwirkung, die selbst geübten Schwimmerinnen und Schwimmern zum Verhängnis werden kann. Im Main ist die Situation ähnlich: Die Broschüre „Hinweise für Wassersportler auf den Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau" regelt, in welchen Bereichen Baden verboten ist. Außerdem wird vom Baden im Main abgeraten, weil die Gewässerqualität als unzureichend bewertet wird.

Wassererleben

Das Wasser erlebbar zu machen bedeutet im ersten Schritt, das Wasser dort punktuell sichtbar zu machen, wo es bisher unbemerkt ist. Einhergehend mit dem Ziel, entlang des Rhein- und Mainufers durchgängige Wege zu gewährleisten, sollten diese in Ufernähe – wo immer aus naturschutzfachlicher Sicht möglich – mit einem visuellen Bezug zum Wasser gedacht werden. In den meisten Uferbereichen bestehen bereits Wege, die den Blick auf das Wasser ermöglichen. In manchen Teilbereichen, wie z.B. um die Kaiserbrücke, sollten Sichtbezüge zwischen dem Land und dem Wasser neu hergestellt werden. Dabei ist auf die Belange des Naturschutzes Rücksicht zu nehmen.

Gleichzeitig soll der Blick auf den Rhein und Main nicht nur im Vorbeigehen möglich sein. Sitzmöglichkeiten am



Wasser können dazu einladen, am Ufer zu verweilen und den Ausblick zu genießen. An ausgewählten Stellen können dafür neue Sitzstufenanlagen entstehen. Bisher ist der direkte Zugang zum Wasser nur selten vorhanden. Dabei erfreuen sich diese Stellen, wie vor dem Biebricher Schloss, bei gutem Wetter sehr hoher Beliebtheit, da hier das Wasser nicht nur sichtbar, sondern tatsächlich erreichbar ist.

Wenngleich einfache Wasserzugänge und die Möglichkeit, die Füße ins Wasser zu halten, gefördert werden sollten, so sollen die Menschen nicht zum Baden in Rhein und Main motiviert werden.

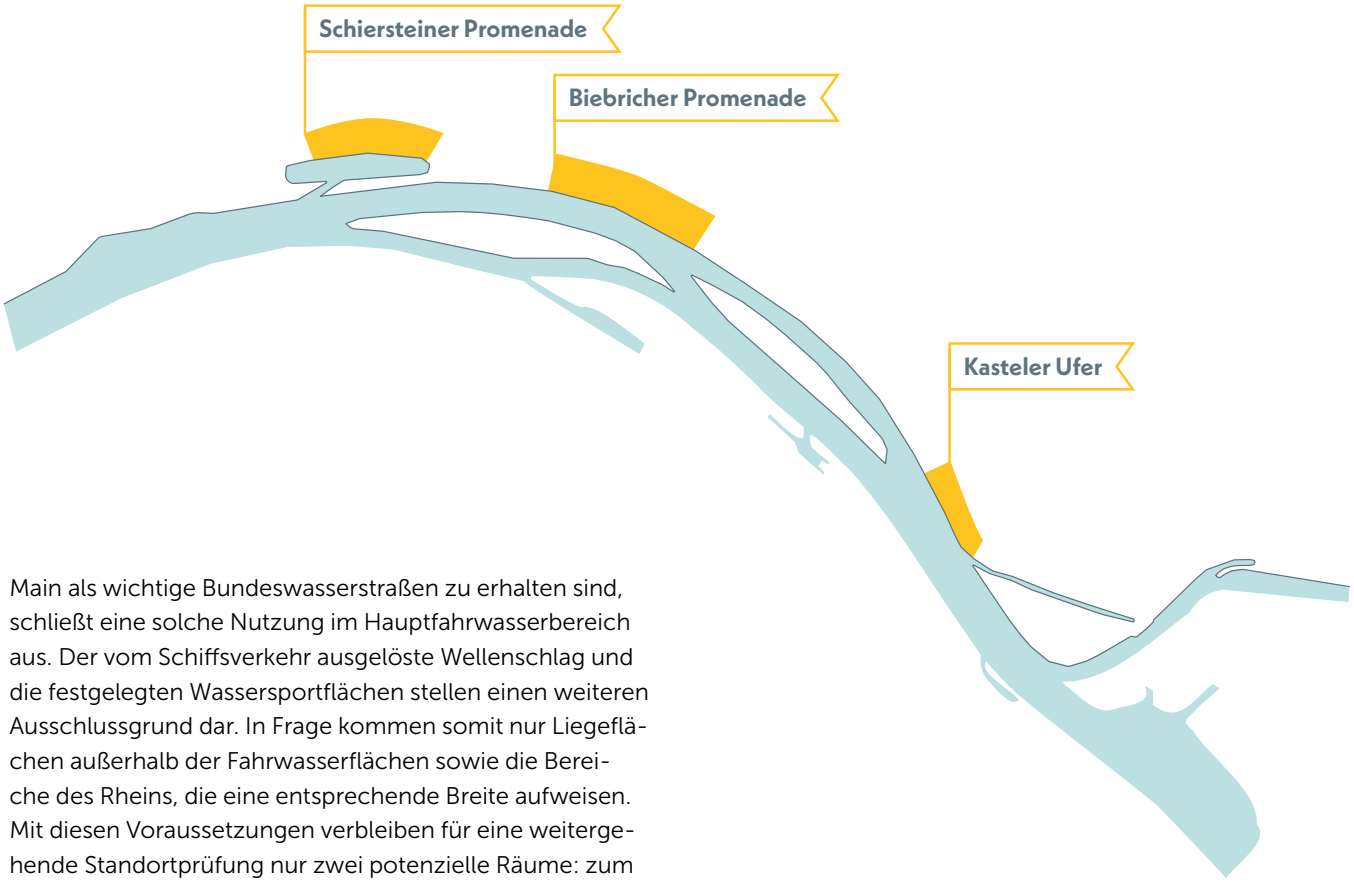
Vom Wasser aus eröffnen sich gänzlich neue Perspektiven auf die Stadt. Einige Bootseignerinnen und -eigner kommen dank der Rampen- und Slipanlagen für Boote bereits in den Genuss dieses besonderen Blicks, dieser bleibt aber jedoch nur wenigen vorbehalten. Ein für alle nutzbares Angebot, die Ufer auch von der Wasserseite aus zu erleben, besteht im Nordwesten mit der Personenfähre Tamara, die zwischen Schierstein, der Rettbergsaue und Biebrich verkehrt. Dieses Angebot gilt es nicht nur als Verbindung zur Rettbergsaue zu erhalten, sondern auch um möglichst vielen Menschen die Erlebbarkeit des Rheins auf diese Weise zu sichern. Um auch stromaufwärts den Rhein vom Wasser aus erlebbar zu machen und neue Verkehrsverknüpfungen herzustellen, ist die Erweiterung der Tamara-Fähre oder die Ergänzung durch eine neue Linie zu prüfen. Dies könnte in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Mainz geschehen, um die Wasserverkehrsverbindungen der beiden Städte auszubauen. Dabei sollte auf nachhaltige Antriebsformen gesetzt werden, indem elektrisch oder von Solarenergie betriebene Fähren eingesetzt werden.

Entwicklungsziel

Das Wasser an Rhein und Main für die Öffentlichkeit erlebbarer machen, wo möglich Zugänge schaffen, dabei dennoch den Naturschutz beachten

Badeschiff

Schon im ersten Rheinuferentwicklungskonzept spielte das Thema Badeschiff eine Rolle. Auch in der Beteiligung wurde der Wunsch mehrfach von den Bürgerinnen und Bürgern genannt. Ein Badeschiff wäre eine neue Perspektive, den Rhein zu erleben und würde ein ergänzendes Angebot in der Nutzung der Uferräume schaffen. Entlang des Ufers gibt es nur wenige Abschnitte, die aus wasserwirtschaftlicher Sicht ein entsprechendes schwimmendes Bauwerk zulassen. Insbesondere die Tatsache, dass Rhein und



Main als wichtige Bundeswasserstraßen zu erhalten sind, schließt eine solche Nutzung im Hauptfahrwasserbereich aus. Der vom Schiffsverkehr ausgelöste Wellenschlag und die festgelegten Wassersportflächen stellen einen weiteren Ausschlussgrund dar. In Frage kommen somit nur Liegeflächen außerhalb der Fahrwasserflächen sowie die Bereiche des Rheins, die eine entsprechende Breite aufweisen. Mit diesen Voraussetzungen verbleiben für eine weitergehende Standortprüfung nur zwei potenzielle Räume: zum einen um den Kransand, zum anderen um die Kaiserbrücke im Nebenarm des Rheins. An diesen Stellen bestehen keine Konflikte zur Schifffahrt auf dem Rhein. An der Kaiserbrücke ist jedoch die festgesetzte Wasserskifläche zu beachten. Der Schiersteiner Hafen schließt sich aufgrund seiner bereits zahlreich vorhandenen Bootsliegeplätze, der Regattastrecke und des ohnehin schon großen Nutzungsdrucks aus. Die beiden verbleibenden Potenzialräume eignen sich auch aus städtebaulicher Perspektive hinsichtlich der räumlichen Verträglichkeit mit anderen Nutzungen und der Erreichbarkeit der Uferabschnitte. Die weitergehende Prüfung für ein Badeschiff bleibt bei privatwirtschaftlichem Interesse in der Verantwortung der Betreiberinnen und Betreiber. Insbesondere die naturschutzfachlichen, wasserwirtschaftlichen und wasserbautechnischen Belange hängen von dem Umfang eines solchen Vorhabens ab und sind erst dann im Detail prüfbar. Um beispielhaft die Vision eines Badeschiffs am Wiesbadener Rheinufer zu veranschaulichen, findet sich im Kapitel Vertiefen eine Visualisierung dazu (➞ **Vertiefungsbereich Um die Kaiserbrücke, S. 244**).

Promenaden

Die Ufer vor den Siedlungskernen der Ortsbezirke Schierstein, Biebrich und Kastel zählen mit zahlreichen Angeboten im Bereich Gastronomie, Freizeitaktivitäten und der Funktion als sozialer Treffpunkt zu den am intensivsten genutzten Bereichen. Der urbane Charakter, welcher vor allem durch die genannten Angebote und die raumprägenden städtebaulichen Kanten entsteht, gepaart mit den breiten, linearen Uferwegen mit direktem Wasserblick erzeugt einen Promenadencharakter, der diese Bereiche stark von den sonstigen Uferbereichen unterscheidet. In allen drei Gebieten bestehen bereits Promenaden oder promenadenähnliche Wege, welche den öffentlichen, urbaneren Charakter repräsentieren und ein beliebtes Freiraumziel der Bevölkerung darstellen. Diese eigene Typologie der Uferpromenade gilt es mit Blick auf den jeweiligen Stadtteil gestalterisch weiter herauszuarbeiten.

Am Kasteler Ufer ist die autofreie Gestaltung von zentraler Bedeutung, um den Promenadencharakter stärker zu etablieren, die Promenade sicherer zu gestalten und so das Gefühl, die Fläche mit Parkplatzsuchenden zu teilen, zukünftig entfallen zu lassen. Eine Erlebbarkeit als Promenade beschränkt sich bislang auf die neueren Flächen vor der Reduit. Allerdings besteht auch hier Aufwertungsbedarf

Westliche Schiersteiner Promenade

in den seitlich angrenzenden Flächen und in Hinblick auf den Rad- und Fußverkehr. Für eine Trennung der Verkehrsführung und eine autofreie Ufergestaltung sind auch Bereiche abseits der Promenade betroffen, so dass für eine Promenadenentwicklung stets ein größerer Kontext betrachtet werden muss. Der Bereich westlich der Brücke wird mit dem Kransand-Gelände bereits sehr hochwertig entwickelt. Mit seiner Fertigstellung erhält die Suche nach einer Lösung der verkehrlichen Nutzung erneut Nachdruck.

In Schierstein und Biebrich gibt es bereits einen stark ausgeprägten Promenadencharakter. Jedoch lassen sich auch hier diverse Potenziale für eine Verbesserung des heutigen Zustands erkennen.

In Biebrich ist das Zollspeicherareal städtebaulich und gestalterisch ein großes Defizit, für das eine Sanierung und Entwicklung ein großes Potenzial darstellt. Die Weiterführung der östlichen Ufergestaltung und die Verbindung der Promenadenabschnitte führen zudem zu einer deutlichen Verbesserung in diesem fehlenden Teilstück. Vor dem Biebricher Schloss hingegen rücken vor allem verkehrliche Themen in den Vordergrund. Die dicht an der Promenade entlangführende Rheingaustraße mindert aufgrund der hohen Lärm- und Luftemissionen des Verkehrs die Aufenthaltsqualität. Die kombinierte Wegeführung für Fuß- und Radverkehr ist hier Ursache von Konflikten, die weniger aus dem Platzmangel entstehen als vielmehr aus mangelnder Rücksichtnahme untereinander.

In Schierstein soll insbesondere die Klimaanpassung eine wichtige Rolle bei der Weiterentwicklung des bestehenden Promenadenabschnittes darstellen, ebenso bei der vorgesehenen Erweiterung im Osthafen. Bei Umsetzung einer dauerhaften Fußgängerzone im westlichen Promenadenabschnitt können perspektivisch ganz neue Räume für den Fuß- und Radverkehr wie auch den Aufenthalt gewonnen werden.

Entwicklungsziel

Promenadenabschnitte gestalterisch aufwerten, grüner und klimaresilienter gestalten

Mehr zu Promenaden im Kapitel Vertiefung Promenaden, S. 270

In regelmäßigen Abständen sollten öffentliche Toiletten gebaut werden (...), insbesondere an Orten, wo sich viele Leute aufhalten (...).

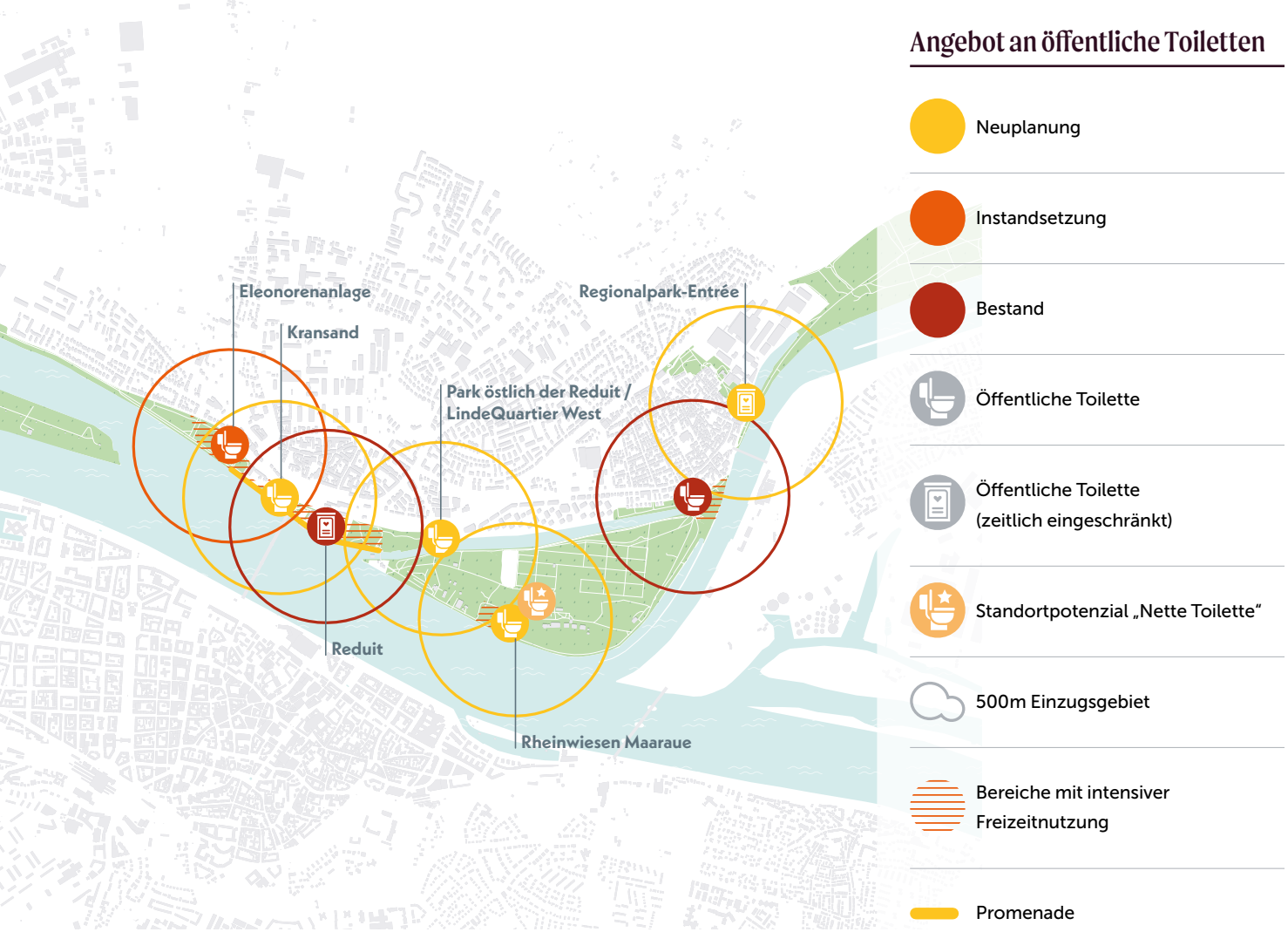
ERSTE BETEILIGUNGSRUNDE

Öffentliche Toiletten

Am Rhein- und Mainufer besteht ein großes Defizit an öffentlichen Toiletten, was auch in der ersten Beteiligungsphase durch die Bürgerinnen und Bürger bemängelt wurde: Die einzigen dauerhaft zugänglichen Toilettenanlagen finden sich in Schierstein am Hans-Römer-Platz und an der Biebricher Promenade. In der Kasteler Reduit ist zeitlich begrenzt eine Toilettenanlage öffentlich zugänglich. Das gilt auch für die Anlage am Spielplatz im Eleonorenpark, die bei Anwesenheit des Spielplatzpaten geöffnet wird. Der Bestand ist für die hohe Nutzung der Uferbereiche bereits heute unzureichend. Insbesondere in den angrenzenden Grünflächen werden die „Randerscheinungen" der fehlenden Toilettenanlagen durch die intensive Freizeitnutzung deutlich. Mit der weiteren Uferaufwertung durch Maßnahmen aus dem Rhein.Main.Ufer-Konzept und anderen Planungen wird der Bedarf an öffentlichen Toiletten ebenso zunehmen, wie es in den letzten beiden Jahren pandemiebedingt zu beobachten war.

Die Herstellung geeigneter Anlagen wird so zu einem übergeordneten Ziel.

Das Augenmerk sollte dabei auf der Intensität der Nutzung auf bestimmten Flächen liegen, die als ein Indiz für notwendige Toiletten dienen kann. So besteht am Kransand der Bedarf einer dauerhaften Anlage, da hier neue Aufenthaltsmöglichkeiten und Freizeitinfrastrukturen für mehr Besucherinnen und Besucher sorgen. Andere bestehende oder zukünftige Hotspots lassen sich leicht aufzählen: die Schwanenbucht in Kostheim, die Grillwiese auf der Maaraue oder die Biebricher Rheinwiesen mit den Planungen zum Freizeitbereich unter der Schiersteiner Brücke. Neue Anlagen müssen die bestehenden in angemessenen Entfernungen ergänzen und schließen die unversorgten Lücken. Ziel soll es sein, die öffentlichen Toiletten in erster Linie als eigenständige, bewirtschaftete Toilettengebäude zu errichten. Die aktuell eingesetzten Komposttoiletten z.B. in Schierstein an dem Spielplatz Söhnleinanlage oder auch die einfachen Dixiklos wie in den Rheinwiesen können geeignete temporäre Ergänzungen in den Sommermonaten



Angebot an öffentliche Toiletten

- Neuplanung
- Instandsetzung
- Bestand
- Öffentliche Toilette
- Öffentliche Toilette (zeitlich eingeschränkt)
- Standortpotenzial „Nette Toilette“
- 500m Einzugsgebiet
- Bereiche mit intensiver Freizeitnutzung
- Promenade

darstellen. Um das Netz zusätzlich zu ergänzen, könnte in Kooperationen mit Gastronomiebetrieben auf das Konzept „Nette Toilette“ gesetzt werden. Dabei ermöglichen Gastronomiebetriebe den öffentlichen Zugang zu ihren Toiletten und werden dafür von der Stadt finanziell für den Unterhalt der Anlage unterstützt.

Trinkwasserspender

Entlang des gesamten Ufers sollten in Ergänzung zu den öffentlichen Toiletten Trinkwasserspender aufgestellt werden, um insbesondere an heißen Tagen ausreichend Trinkwasser bereitzustellen. Auch unabhängig von öffentlichen Toiletten können an intensiv genutzten Flächen oder den Radstationen Trinkwasserspender aufgestellt werden.

Öffentliche Toilette in Walluf

Entwicklungsziel

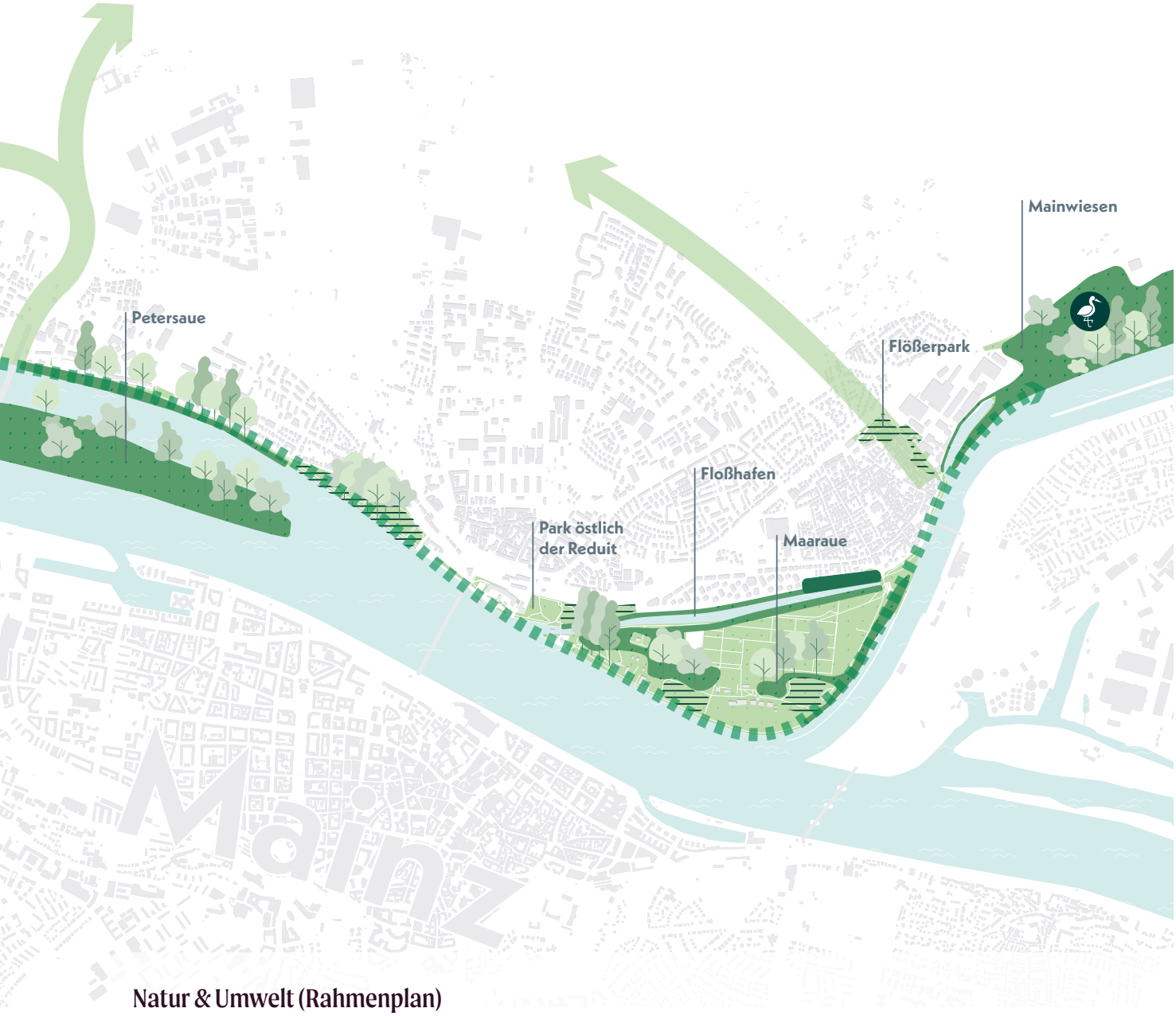
Öffentliche Toiletteninfrastrukturen in regelmäßigen Abständen entlang des Ufers schaffen und Ergänzung durch das Konzept „Nette Toilette“

Ich liebe die bienenfreundlichen Grünstreifen. Davon könnte es ruhig viel mehr geben. Wunderschön und Natur pur.

ERSTE BETEILIGUNGSRUNDE

Natur & Umwelt

Das Wiesbadener Rhein- und Mainufer bietet einen vielfältigen Lebensraum. Dabei spielen wichtige Brut- und Rastplätze für Vögel eine besondere Rolle. Ökosysteme wie beispielsweise der Floßhafen und die Rheininseln sind dabei für verschiedene schützenswerte Arten bedeutende Rückzugsbereiche. Die geschützten und wertvollen Uferbereiche gilt es in ihrer Funktion für Flora und Fauna zu erhalten und mit einer behutsamen ökologischen Entwicklung auch im Rahmen der Umsetzung des Rhein.Main. Ufer-Konzepts noch deutlicher zu stärken. Die Zwischenräume sind dabei in Hinblick auf die Herstellung eines Biotopverbunds zu entwickeln.



Natur & Umwelt (Rahmenplan)

- Entwicklungsraum Natur
- Erhalt besonders schützenswerter Uferräume
- Entwicklung punktueller Biodiversitätsmaßnahmen
- Naturerleben
- Biotopverbund: Vernetzungsachse und Trittsteinbiotope
- Grünachsen

Schutzgebiete und rechtliche Bindungen

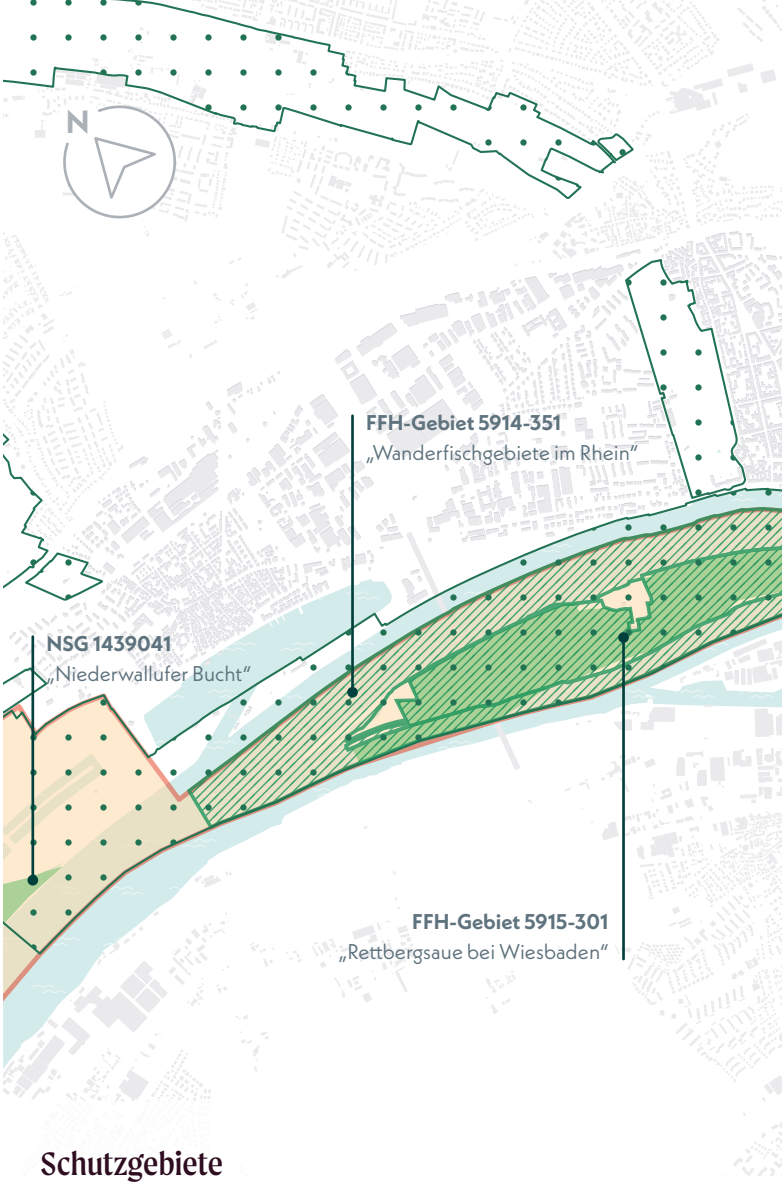
Viele der Wiesbadener Uferbereiche sind rechtlich geschützt und somit Teil von Schutzgebieten mit individuellen Entwicklungszielen. Neben Naturschutzgebieten, Vogelschutzgebieten und Fauna-Flora-Habitat-Gebieten schafft auch das Landschaftsschutzgebiet „Stadt Wiesbaden" eine großräumige Schutzgebietskulisse. Aber auch die eher kleinräumig zu verortenden geschützten Biotope, die sich entlang des gesamten Rhein- und Mainufers wiederfinden, bilden einen wichtigen Teil in der Schutzgebietskulisse der Uferräume.

Naturschutzgebiete

Am Wiesbadener Rheinufer befinden sich zwei Naturschutzgebiete (NSG). Das Naturschutzgebiet „Rettbergsaue bei Wiesbaden" umfasst nahezu die gesamte namensgebende Rheininsel sowie Teile des Rheins. Ausgenommen sind hier nur die Freizeitgelände und die Westspitze der Insel. Die Rettbergsaue stellt mit ihren Hart- und Weichholzauen einen wichtigen Lebensraum und eine Brut- und Raststätte für zahlreiche bestandsgefährdete Vogelarten sowie für feuchtlandgebundene Pflanzenarten dar. Als zweites Gebiet wird die „Niederwallufer Bucht" geschützt, dessen östlicher Ausläufer in der Schiersteiner Gemarkung liegt. Das Naturschutzgebiet umfasst den Uferbereich mitsamt der Stillwasserzone, welcher ein wichtiges Brut-, Nahrungs- und Rastbiotop für viele Vögel und ein wichtiges Laichgebiet darstellt. Schutzziel des Gebiets ist weiterhin die Erhaltung der Weichholzauen, insbesondere auch der dort vorzufindenden Silberweiden.

Natura 2000: Vogelschutzgebiete und Fauna-Flora-Habitat-Gebiete

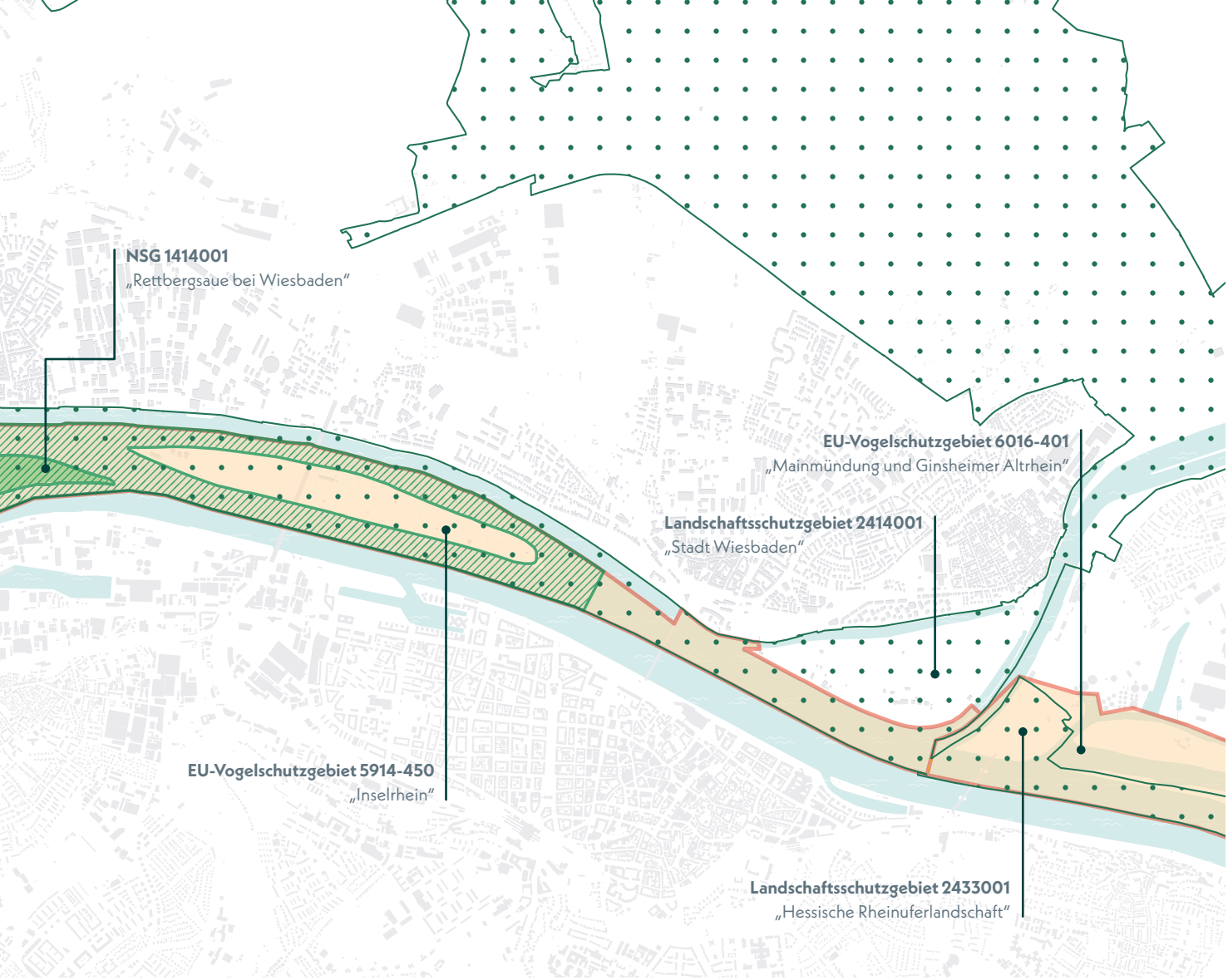
Das EU-weite zusammengehörige Netz aus Schutzgebieten, Natura 2000, soll länderübergreifend den Artenschutz fördern und die biologische Vielfalt sichern. Die Natura 2000-Gebiete basieren auf der EG-Vogelschutzrichtlinie und der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH). Der Großteil der Flächen des Rheins in Wiesbaden inklusive der beiden Rheininseln und der Flächen des Wasserwerks in Schierstein sind als Vogelschutzgebiet (VSG) gesichert. In dem insgesamt ca. 1.600 Hektar großen und von Wiesbaden bis nach Lorch am Rhein reichenden Vogelschutzgebiet „Inselrhein" (Vogelschutzgebiet 5914-450) leben zahlreiche Brutvögel, wie verschiedene Spechte und verschiedene Rohrsänger. Für den Schwarzmilan stellt die Rettbergsaue sogar eines der bedeutendsten Brutgebiete Hessens dar. Auch für verschiedene Entenarten und



Schutzgebiete

- Natur- und Vogelschutzgebiete, Fauna-Flora-Habitat-Gebiete
- Naturschutzgebiet
- Vogelschutzgebiet
- Fauna-Flora-Habitat-Gebiet
- Landschaftsschutzgebiet

Watvögel stellen die Wiesbadener Flächen des VSG einen wichtigen Naturraum dar. Zusätzlich ist der für die Flächen des Schiersteiner Wasserwerks charakteristische Weißstorch als Art zu nennen. Als weitere FFH relevante Art ist auch der Biber zu nennen, der ein Revier im Bereich der Rettbergsaue hat. Mit dem VSG geht die Verpflichtung einher, die Lebensräume ökologisch richtig zu gestalten und zu pflegen. Zudem besteht ein Verschlechterungsverbot,



sodass Maßnahmen zu treffen sind, um eine Beeinträchtigung der Lebensräume zu vermeiden. Zum Schutz der vorzufindenden Arten sind den Arten spezifische Erhaltungsziele entsprechend der Vogelschutz-Richtlinie zugeordnet. Alle im VSG Inselrhein spezifischen Arten samt Erhaltungsziel sind der Natura 2000 Verordnung des Regierungsbezirks Darmstadt zu entnehmen.

Das Fauna-Flora-Habitat-Gebiet (FFH) „Wanderfischgebiete im Rhein“ umfasst bandartig die Wasserflächen rund um die Peters- und Rettbergsaue und ist als wichtiges „Trittsteinbiotop“ des hessischen Rheins für Langdistanzwanderfische zu erhalten, weiter zu entwickeln und vor beeinträchtigenden Nutzungen zu sichern. Die Rettbergsaue als Insel ist zu großen Teilen zusätzlich als FFH-Gebiet „Rettbergsaue bei Wiesbaden“ geschützt. Ziel des Habitatschutzes ist es, die naturnahen Auen der Erlen- und Eschenwälder und Weichholzauenwälder mit dem hohen Anteil an Alt- und Totholz als Lebensraum für die dort vorkommenden Arten zu erhalten.

Insgesamt bildet sich somit ein Korridor aus Schutzgebieten am Rhein, der überregional und international als Teil des Natura 2000-Schutzgebietsnetzes verbunden ist.

Landschaftsschutzgebiete

Das gesamte Wiesbadener Rhein- und Mainufer (ausgenommen Teile des Schiersteiner Hafens) ist Teil des Landschaftsschutzgebietes (LSG) „Stadt Wiesbaden“. Bezogen auf die Uferräume ist der Schutzzweck vor allem die Sicherung der Fließgewässer und ihrer Auen aufgrund ihrer hohen Bedeutung für den Naturhaushalt und den Biotopverbund. Das LSG „Stadt Wiesbaden“ gliedert sich in zwei Zonen. Die LSG Zone I umfasst die besonders schützenswerten Flächen für den Biotop- und Artenschutz: die Schiersteiner Aue sowie den Großteil des Wiesbadener Mainufers inklusive der Kostheimer Mainwiesen. In der Zone II liegen alle weiteren Flächen des Rheins einschließlich der Rettbergsaue, Petersaue und Maaraue. Die beiden Zonen des LSG ergänzen die übrigen Schutzgebiete, so reicht die Abgrenzung des LSG beispielweise bis an die Uferzonen heran, die in den anderen Gebieten so noch nicht enthalten sind.

Gesetzlich geschützte Biotope (§ 30 BNatSchG)

An vielen Stellen des Rhein- und Mainufers finden sich wertvolle Biotopstrukturen in den Uferzonen und den angrenzenden Flächen. Zu diesen Biotopen gehören z.B. Hart- und Weichholzauwaldstrukturen, welche sich beispielsweise auf der Rettbergsaue und der Petersaue finden. Weiterhin gibt es abseits der direkten Uferzone u.a. auch Bestände an Silberweiden-Mischwäldern, Großseggenriedern oder Röhrichten. Die Auwaldstrukturen werden in einigen Bereichen bereits besonders gefördert. So unterstützen zum Beispiel umfangreiche Renaturierungsmaßnahmen auf der Bismarksaue ihre weitere Entwicklung. Durch die besondere Bedeutung für den Naturschutz sind Biotope durch § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) geschützt. Derzeit liegt keine Gesamterfassung der gesetzlich geschützten Biotope in Wiesbaden vor. Der Schutzstatus der entsprechenden Biotope ist im Einzelfall vor möglichen Eingriffen abzuprüfen. Die gesetzlich geschützten Biotope sind in § 30 Abs. 2 BNatSchG und § 13 Abs. 1 HAGBNatSchG gelistet.

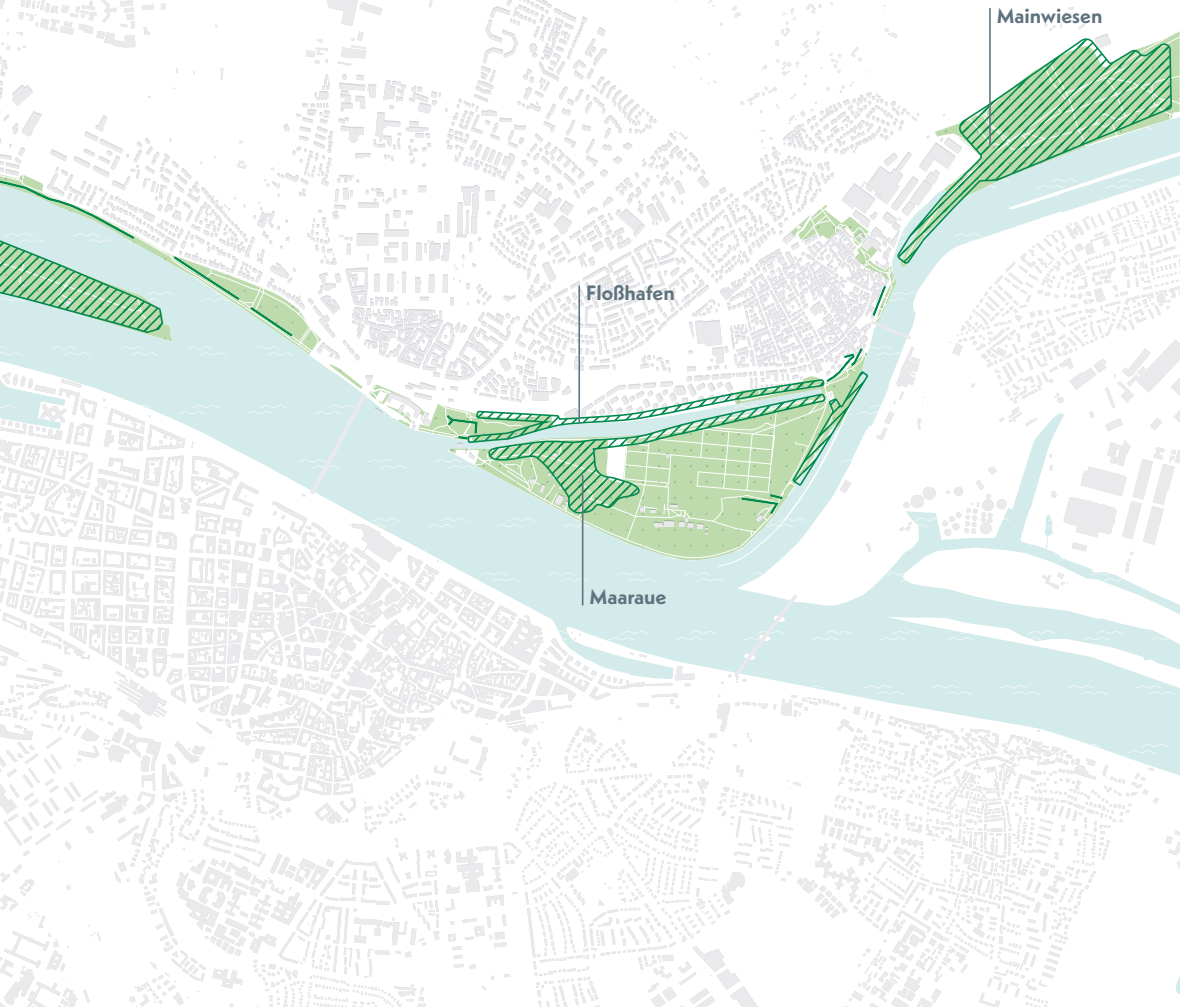
Die Grünflächen am gesamten Rheinufer sollten ausgeweitet werden (...). Eine Art Parkfeeling am Wasser, die vielen Pflanzen und Insekten eine Heimat bietet.

ERSTE BETEILIGUNGSRUNDE

Wertvolle Biotope auf der Rettbergsaue

Biotope entlang des Ufers

Wertvolle Biotopstrukturen



Natur und Umwelt schützen und entwickeln

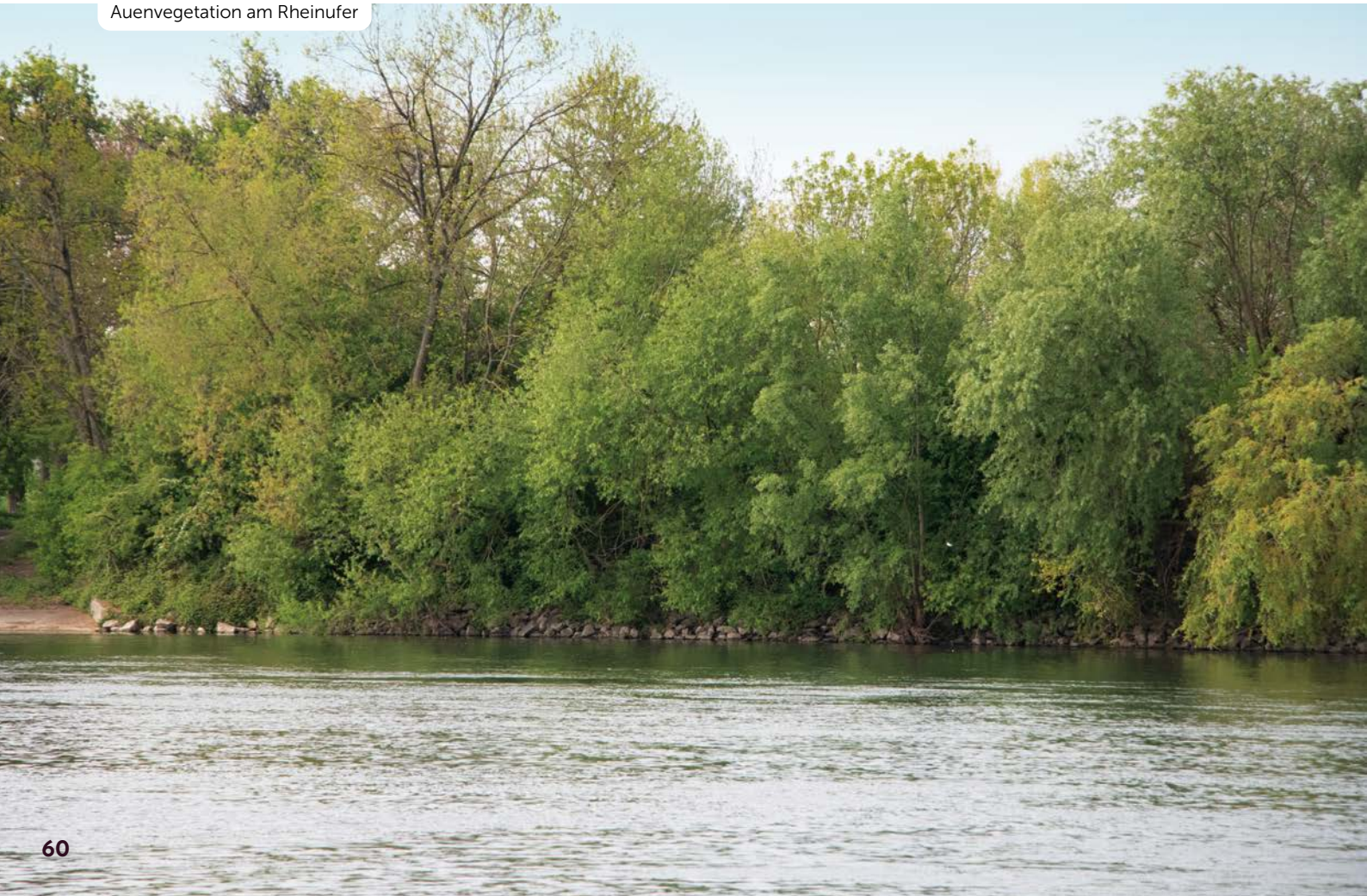
Neben den Entwicklungszielen, die sich aus den Schutzinstrumenten ableiten lassen, gibt es weitere Maßnahmen, die zum Schutz und zur Entwicklung der Natur und Umwelt am Rhein und Main umgesetzt werden sollten. Dazu gehört neben der konsequenten Umsetzung von Pflege- und Entwicklungsplänen auch die individuelle Förderung weiterer Naturräume – wie beispielsweise der Bismarksaue und dem Floßhafen – und Einzelmaßnahmen zur ökologischen Weiterentwicklung der Uferräume.

Pflege- und Entwicklungspläne am Rhein und Main

Als wichtiges Instrument in der Verwaltung von Grünflächen gelten die Pflege- und Entwicklungspläne. Sie identifizieren für bestimmte Räume unterschiedliche Qualitäten und Defizite, formulieren darauf basierend Entwicklungsziele und legen die Pflege zu ihrer Erreichung fest. Über die Pflege und Entwicklung kann somit maßgeblich der Schutz und die Nutzung von Flächen reguliert werden. Im Wiesbadener Rhein-Main-Gebiet gibt es verschiedene Pflege- und Entwicklungspläne.

Übergeordnet steht zukünftig der derzeit durch das Regierungspräsidium Darmstadt in Aufstellung befindliche Pflege- und Entwicklungsplan für das EU-Vogelschutzgebiet „Inselrhein", der damit auch weite Teile des Wiesbadener Ufers umfasst. Ziel ist die Bewirtschaftungsplanung zum Erhalt und der Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes des des Vogelschutzgebiets (VSG). Die Maßnahmen richten sich nach den Erhaltungszielen der Arten der Vogelschutz-Richtlinie entsprechend der im VSG vorzufindenden Arten. Zu den Maßnahmen zählen unter anderem die Entwicklung von Ufer- und Auenvegetationen entlang der Ufer, ebenso wie die Unterhaltung der Beschilderung oder die regelmäßige Entfernung von Müll in den Naturschutzgebieten.

Zusätzlich gilt der Unterhaltungsplan Rhein aus dem Jahr 2019 für das Wiesbadener Ufer (Unterhaltungsplan, BfG, WSA Bingen (2017): Unterhaltungsplan Rhein Km 499,00 bis Km 505,00 und Km 510,00 bis Km 522,00. Im Auftrag des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Bingen. Bundesanstalt für Gewässerkunde, Koblenz, BfG-1989). Das Planwerk umfasst eine umfangreiche Bestandsaufnahme der Uferstrukturen von Schierstein bis zur Eleonorenanlage. Basierend auf der Bestandsaufnahme werden im Unterhaltungsplan Zielkonzeptionen und spezielle Unterhaltungsanweisungen für den Schutz, die Entwicklung und die Pflege der Ufer, ufernahen Flächen und



Auenvegetation am Rheinufer

der Ufervegetation in der laufenden Bewirtschaftung durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt formuliert.

Darüber hinaus bestehen nur wenige Pflegepläne: unter anderem der Pflege- und Entwicklungsplan Maaraue strukturiert die öffentlichen Grünflächen auf der Halbinsel und formuliert angepasste Pflegeaufträge für die jeweiligen Flächen, welche u.a. die Baumpflege, Mahdintensität und Anwendung von Düngemitteln umfassen.

Entwicklungsziel

Pflege und Entwicklung einen hohen Stellenwert einräumen

Masterplan Bismarksaue

Mit dem Masterplan Bismarksaue gibt es ein weiteres Planwerk, welches die ökologische Entwicklung ufernaher Grünräume und Konversionsflächen sowie die damit einhergehende Pflege vorgibt. Ziel ist die Entwicklung von Auwaldkomplexen und Feuchtwiesen auf der Aue. Der Masterplan wurde im mittleren Abschnitt der Aue bereits umgesetzt. Insbesondere der westliche Abschnitt im Bereich des ehemaligen Tankdiensts Rein, der durch die bisherigen Nutzungen von Altlasten belastet ist, sollte in die Renaturierung eingeschlossen werden. Ähnliches gilt für die östlichen Flächen des ehemaligen Betonwerks, die zuletzt als Flächen für die Baustelleneinrichtung der Schiersteiner Brücke genutzt wurden. Auch diese Flächen werden im Zuge der weiteren Durchführung in die naturschutzfachliche Umsetzung des Masterplans eingeschlossen. Mit dem Masterplan Bismarksaue kann eine der wenigen bisher wenig für den Naturschutz genutzten Uferräume einer Konversion unterzogen werden, wodurch Flächen für den Naturschutz hinzugewonnen werden. Dabei sollte das Thema Naturbildung und Informationen bei den Maßnahmen ebenso eine Rolle spielen wie der Schutz der Flächen vor einem ungewollten Betreten der für die Natur vorgehaltenen Flächen durch den Menschen abseits der ausgewiesenen Spazierwege.

Entwicklungsziel

Naturschutzfachliche Entwicklung der Bismarksaue mit dem Masterplan konsequent weiter verfolgen

Ziel: 100 Bäume entlang Rhein und Main

Als Ergänzung des Ziels der Stadt Wiesbaden, 500 Bäume im Bereich der Innenstadt zu pflanzen, wird für das Rhein- und Mainufer das 100-Bäume-Ziel formuliert. Bereits heute zeigt sich an heißen Sommertagen, wie stark städtische Flächen von Hitze betroffen sind und wie es vielen Flächen auch in Ufernähe an ausreichender Verschattung mangelt. Neue Baumpflanzungen können den dringend benötigten Schatten bereitstellen und dabei gleichzeitig Vögeln und Insekten Raum bieten. Die potenziellen Standorte entlang des Ufers sind grundsätzlich auf Fläche für notwendigen Wurzelraum, einen möglichen Konflikt mit Wegebreiten und Konflikt mit anderer Vegetation sowie hinsichtlich einer gestalterischen Integration geprüft worden. Daraus ergeben sich deutlich mehr als 100 mögliche Standorte entlang des Ufers, die wiederum in der Einzelfallprüfung auf Rohrleitungen oder andere Restriktionen zu prüfen sind. Entlang des gesamten Ufers sollen als Ziel demnach zusätzliche 100 Bäume gepflanzt werden, um sowohl natürliche Lebensräume für diverse Arten am Ufer als auch die Klimaanpassung zu fördern. Beispielhafte neue Potenzialstandorte für Baumneupflanzungen finden sich auf den Schollmayer-Flächen in Kostheim, den Flächen der Rheinwiesen auf der Maaraue oder der Grünfläche westlich des Biebricher Bootshauses. Aber auch entlang der Promenaden finden sich in Schierstein mit der Erweiterung nach Osten oder dem östlichen Promenadenabschnitt in Biebrich Potenzialflächen für neue Bäume.

Entwicklungsziel

100 Bäume entlang des Rhein- und Mainufers pflanzen

Biotopverbund fördern

Zum Erhalt und Austausch des Artenbestands ist eine Vernetzung der Biotope von hoher Bedeutung. Der Verbund aus unterschiedlichen Flächen ist dabei essenziell zur Wanderung, zur Nahrungsversorgung und den genetischen Austausch von Flora und Fauna. Die Herstellung eines solchen Biotopverbunds ist Auftrag aus dem Bundesnaturschutzgesetz. Die Stadt Wiesbaden hat im Jahr 2014 ein entsprechendes Konzept zur Biotopvernetzung erarbeitet und hat dieses im Rahmen des aktualisierten Landschaftsplans fortgeschrieben. Entlang des Rhein- und Mainufers sieht das Konzept eine Vernetzung vor. Ziel ist eine lineare Vernetzungsachse für den Biotopverbund von Feuchtlebensräumen entlang der beiden Fließgewässer. Die größeren Biotopstrukturen, die als Kernzonen definiert sind, wie beispielsweise die Mainwiesen oder die Bismarksaue, sollen gemeinsam mit kleineren Trittsteinbiotopen die Vernetzung entlang des Ufers fördern. Das Konzept schlägt zur Förderung dieses Ziel an mehreren Stellen die Entwicklung von Biodiversitätsmaßnahmen vor. Dazu gehören u.a. weitere Blühstreifen in der Eleonorenanlage, eine ökologische Aufwertung der Flächen am Hochspannungsmast in Biebrich oder auf den Flächen westlich des Ruderclubs in Biebrich. Aber auch die ökologische Weiterentwicklung der Uferzonen wie im Bereich des Dyckerhoff-Hochhauses fördert als Trittstein den Biotopverbund. Neben der Entwicklung spielt auch hier der Erhalt und Schutz der bestehenden Naturräume eine wichtige Rolle beim Erhalt des bestehenden Biotopverbunds.

Entwicklungsziel

Biotopverbund entlang des Ufers fördern

Floßhafen

Der Floßhafen in Mainz-Kostheim ist ein Gewässerarm des Rheins, der ehemals einen Durchfluss zum Main darstellte. Durch den Stillwassercharakter und die naturnahen Uferzonen bietet der Floßhafen diversen Arten einen wertvollen Lebensraum.

Nach der Zerstörung der Schleusentore im zweiten Weltkrieg, die bis dahin zur regelmäßigen Sedimentspülung des Arms genutzt wurden, verlandete der Floßhafen zunehmend. Der ehemals bestehende Durchfluss zum Main und bedeutende Floßhafen für „Holländerflöße" ist daraufhin in den 1970er Jahren geschlossen worden. Der nun trocken liegende Bereich am östlichen Übergang zur Maaraue führt nur noch bei Hochwasser durch die Nutzung als Flutmulde Wasser. Die Wiederherstellung des ursprünglichen Durchflusses und die zunehmende Verlandung wurden in der Vergangenheit in verschiedenen Studien vielfältig begutachtet.

Studien aus den Jahren 1987, 2001 und 2008 zeigen, dass ein Durchstich technisch grundsätzlich zwar möglich ist, aber einen großen Aufwand und hohe Kosten bedeuten würde: Es müssten technische Bauwerke errichtet werden, wie z.B. Zulaufbauwerke am Rhein und Main, ein Neubau der bestehenden Brücke am Kostheimer Ufer und ein Molenbauwerk. Außerdem müsste der Kanal bis zum Bereich an der Schwanenbucht tiefergelegt werden. Durch die mainseitige Öffnung des Floßhafens würde sich die Strömungsbewegung im Main verändern, was ein Leitbauwerk zur Sicherung der Berufsschifffahrt notwendig machen würde. Zusätzlich müsste ein Leitbauwerk von der Mainmündung in den Rhein errichtet werden, um den Eintrag von Sedimenten in diesem Bereich zu verhindern. Für die Entsorgung der belasteten Sedimente fallen hohe Kosten an. Auch nach einer Öffnung des Floßhafens ist mit weiterem Sedimenteintrag vom Main zu rechnen, sodass diese Unterhaltungsmaßnahme in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden müsste. Darüber hinaus sind die Herstellung und der Unterhalt der notwendigen technischen Bauwerke zu berücksichtigen. Durch die schlechtere Gewässerqualität des Mains würde sich bei einer Öffnung die Gewässerqualität im Rhein und im Floßhafen durch die so entstehende „Mainfahne" rheinabwärts zum Kasteler Ufer verschlechtern.

Neben der technischen Machbarkeit wurde von 2012 bis 2014 ein gewässerökologisches Gutachten erstellt. Die Ergebnisse der gewässerökologischen Untersuchung des Floßhafens in Kostheim zeigen sowohl bei den Fischen als auch bei den wirbellosen Tieren, dass das Gewässer einen ausgeprägten Stillwassercharakter hat und für eine Vielzahl von Auenarten ein wichtiger Rückzugsraum ist. Nicht nur unter Wasser leben seltene Tiere: Eine Arterfassung durch die Hessische Gesellschaft für Ornithologie (HGON)

Westlicher Floßhafen

im Jahr 2021 hat den Floßhafen als wertvolles Refugium für Wasservögel – insbesondere für die Krickente – identifiziert. Das aktuelle Avifauna-Gutachten aus 2021 „Zur Bedeutung des Floßhafens Mainz-Kostheim für den Rastbestand der Krickente Anas crecca im Biotopverbund der angrenzenden Vogelschutzgebiete und seiner Gefährdung durch die Bebauung des Linde-Quartiers“ zeigt, dass der Floßhafen ideale Bedingungen für den Arterhalt der Krickente bietet und einen der drei wichtigsten Rastplätze am 50 Kilometer langen Rheinabschnitt der EU-Vogelschutzgebiete „Mainmündung und Ginsheimer Altrhein“, „Inselrhein“ und „Rheinaue Bingen – Ingelheim“ darstellt.

Der Durchstich zum Main wird daher im Rhein.Main.Ufer-Konzept nicht empfohlen, da es sowohl aus ökologischen als auch wirtschaftlichen Gründen nicht zielführend ist. Aufgrund der hohen Bedeutung des Floßhafens für besondere Tierarten soll im Floßhafen zukünftig der Artenschutz, insbesondere der Vogelschutz, fokussiert betrachtet werden. Es soll geprüft werden, ob der Floßhafen zum Vogelschutzgebiet „Inselrhein“ oder „Mainmündung und Ginsheimer Altrhein“ hinzugefügt werden kann. Außerdem sollen Erhaltungsmaßnahmen für die dort lebenden und rastenden Tierarten genauer in den Blick genommen werden. In diesem Kontext ist auch die zunehmende Verlandung bei den Zielaussagen zu berücksichtigen.

Entwicklungsziel

Priorisierung der naturschutzfachlichen Entwicklung des Floßhafens

Schön wäre es, wenn nicht alle Wiesenflächen kommerzialisiert werden und der Platz für Menschen (...) erhalten bleibt.

ERSTE BETEILIGUNGSRUNDE

Gastronomie

Für das Rhein- und Mainufer stellen die zahlreichen, sehr unterschiedlichen Gastronomiebetriebe ein Freizeitziel dar und prägen durch ihre Lage und Ausstattung die Uferbereiche mit. Neuere Einrichtungen wie die „Rheinlounge" in Schierstein setzen insbesondere auf die Außenbewirtung in den wärmeren Jahreszeiten, andere wie das Bootshaus in Biebrich sind auch ganzjährig ein beliebtes Ziel. Die Gastronomieschwerpunkte sind vor den Siedlungskernen in Schierstein, Biebrich und Kastel verortet. Dort bilden sich Cluster aus verschiedenen Cafés, Restaurants oder Schankwirtschaften und erzeugen dadurch auch Nutzungsschwerpunkte. Diese Räume weisen somit ein breites Angebot an Gastronomienutzungen auf. Abseits der Siedlungskerne orientiert sich die Gastronomie hauptsächlich an Freizeitnutzungen und Ausflugszielen.

> **Mehr Gastronomieangebote, vor allem lokale Stände/Cafés/Imbisse könnten hier eine Alternative zum Rheinstrand bilden.**
> ERSTE BETEILIGUNGSRUNDE

Gastronomie (Rahmenplan)

- Gastronomie (Bestand)
- Gastronomieansammlung (Bestand)
- Ansammlung temporärer Gastronomie (Bestand)
- Neue Gastronomie – Potenzialstandort
- Neue temporäre Gastronomie – Potenzialstandort

Allen Einrichtungen ist die deutliche Gewichtung auf Außenbewirtungsflächen gemein. Neben dem Blick auf die Bereicherung und Verbesserung solcher Außenflächen liegt ein weiterer Fokus des Konzepts auf der Identifikation von Orten, die für temporäre und auch wechselnde gastronomische Angebote geeignet sind.

Neue Gastronomieangebote sollten dahingehend nicht in einer räumlichen Konkurrenz zum Bestand verortet werden, sondern eher Zwischenräume nutzen und Freiflächen ergänzen. In den Zwischenbereichen ist nur vereinzelt Gastronomie zu finden. Zwischen der Biebricher Promenade und dem Kasteler Kransand gibt es beispielsweise keine Gastronomie am Ufer. Pandemiebedingt gibt es jedoch derzeit an verschiedenen Stellen entlang des Ufers noch vorübergehende Gastronomieangebote. So gab es in der Eleonorenanlage ein solches Angebot, das allerdings unmittelbar an der Regionalparkstation „Historische Brückenrampe" einen Standort eingenommen hat, der aus planerischer Sicht auf Dauer ungeeignet ist. Das Konzept sieht auch für diesen Bereich einen verträglicheren Standort in Richtung des Rathenauplatzes vor (➞ **Steckbrief Ufer am Eleonorenpark, S. 172**).

Insgesamt stellen gastronomische Nutzungen in Kombination mit Freiräumen und angrenzenden Siedlungsschwerpunkten für die städtische Uferentwicklung eine Chance dar. Als Freizeitziel können sie dazu beitragen, mehr Menschen in einen Freiraum zu ziehen und die Räume zu beleben. Dadurch können sowohl neue Räume aktiviert als auch bereits bestehende Angebote aufgewertet werden. Mit der Verpachtung von kommunalen Grundstücken kann neben einer gewissen sozialen „Kontrolle" auch eine (Selbst-)Verpflichtung der Betreiberinnen und Betreiber einhergehen, das Umfeld attraktiv und sauber zu halten.

Für eine gut funktionierende Gastronomie sind darüber hinaus aber auch weitere Standortfaktoren entscheidend. So muss die Gastronomie wirtschaftlich am Standort zu betreiben sein und damit langfristig einen Ort bespielen können. Das gilt auch für die Auswahl der Standorte für temporäre Angebote. Dazu spielen die Themen Erreichbarkeit, Konkurrenz und Umfeld eine entscheidende Rolle. Neue Gastronomiestandorte sollten nur dort vorgesehen werden, wo eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV oder dem Fuß- und Radverkehr gewährleistet ist. Ebenso müssen die Standorte auch aus naturschutzfachlicher Sicht verträglich gestaltet werden. Nur wenn diese Faktoren funktionieren, lässt sich durch eine Gastronomie auch ein Standort aufwerten. Ebenso sind die notwendigen baurechtlichen Nachweise zu erbringen. Grundsätzlich profitieren aber alle erfassten potenziellen Standorte von einer attraktiven Lage in Ufernähe und an den diversen Regionalrouten, die entlang des Rheins und Mains führen.

Temporäre Gastronomie am Biebricher Ufer

Gastronomie am Schiersteiner Hafen

In aktuellen Bauvorhaben wie dem Kransand wird vor dem Hintergrund der guten Erfahrungen mit temporären Angeboten in der Pandemiezeit dabei vermehrt auf temporäre Gastronomie gesetzt. Mithilfe von kleinen mobilen Wagen oder Containerlösungen können solche Angebote geschaffen werden. Das Angebot beschränkt sich auf Zeiten mit einem besonders hohen Nutzungsaufkommen im jeweiligen Freiraum, also insbesondere während der warmen Sommermonate. Temporäre Gastronomie stellt somit eine Möglichkeit dar, niedrigschwellig und kurzfristig die Freiräume durch eine gastronomische Nutzung zu bereichern und zu beleben. Gleichzeitig findet kein Konsumzwang statt, da es keine festgelegten Plätze für eine Außengastronomie gibt. Die bestehenden Angebote bestätigen diese Richtung. Die größte Herausforderung bei temporärer Gastronomie ist die Bereitstellung von öffentlichen Toiletten, die aber ohnehin als grundsätzliches Thema der Freiraumnutzung identifiziert ist (➡ **Öffentliche Toiletten, S. 52**).

Der genannte Konsumzwang bedeutet, dass zur Nutzung eines (Frei-)Raums der Konsum von Produkten vorausgesetzt wird. Auf privaten Grundstücken ist dies das Recht der Eigentümerin oder des Eigentümers. Im öffentlichen Raum hingegen ist ein Konsumzwang in der Regel nicht gewünscht, da es sich um ein öffentliches und gemeinschaftliches Gut handelt. Bei der Überlassung oder Gestattung zur Nutzung von öffentlichen Grundstücken sollte daher eine eindeutige Regelung zu den Flächen erfolgen, da ein Konsumdruck auch entstehen kann, wenn sich die Plätze einer Außengastronomie in den öffentlichen Raum erstrecken. Deshalb ist es das Ziel des Konzepts, nichtkommerzielle und konsumfreie Räume zu stärken und neue Gastronomiestandorte oder Außengastronomieerweiterungen entsprechend verträglich zu planen. So soll gewährleistet werden, dass auch die frei nutzbaren Flächen von einem (temporären) gastronomischen Angebot profitieren. Ein besonderes Beispiel ist hier das an vier Tagen der Woche eingesetzte, inklusive Cafémobil des Paritätischen Wohlfahrtsverbands Hessen am Schiersteiner Hafen in der Wilhelm-Loos-Anlage, das gepaart mit dem sozialen Nutzen zu einer Bereicherung an der Schiersteiner Promenade beiträgt.

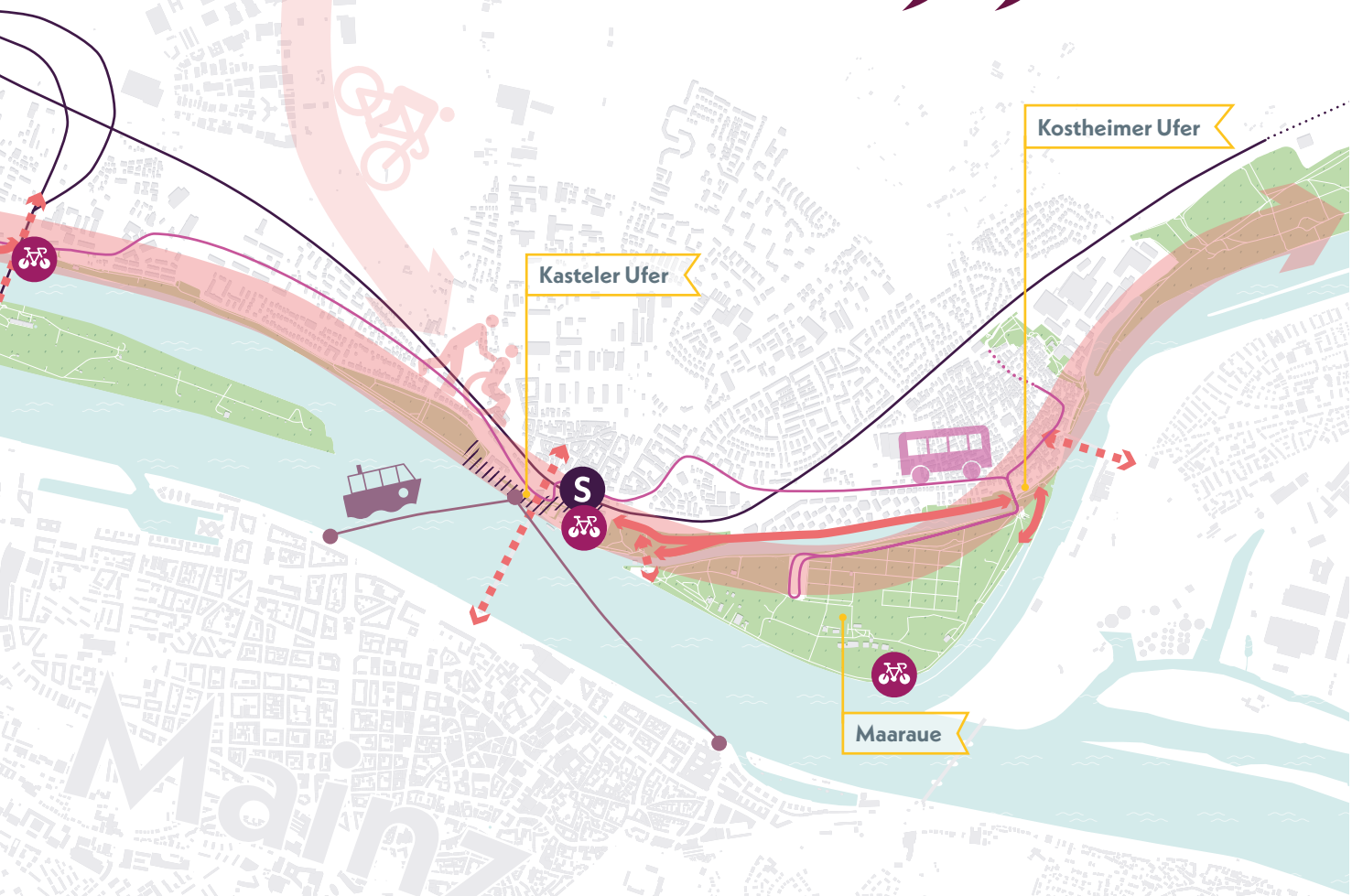
Wir wünschen uns, dass man durchgehend am Ufer entlang wandern oder radeln kann. Und zwar so, dass sich Fußgänger und Radfahrer nicht in die Quere kommen.

ERSTE BETEILIGUNGSRUNDE

Mobilität & Verkehr

Mobilität und Verkehr stellen ein zentrales Thema bei der Umsetzung des Rhein.Main.Ufer-Konzepts dar. Die folgenden Ausführungen sollen dabei als Anstoß für eine nachhaltigere Mobilität am und zum Ufer in Wiesbaden verstanden werden. Der Fokus liegt dabei auf einer durchgehenden ufernahen Fuß- und Radwegeverbindung. Ein weiteres Ziel ist es, Straßenabschnitte, die besondere Relevanz für die Freizeit- und Naherholung besitzen, zukünftig autofrei zu entwickeln. Darüber hinaus geht es auch um eine verbesserte Erreichbarkeit des Ufers mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und mit dem Rad. Die Erreichbarkeiten zu und in den Uferbereichen müssen so organisiert werden, dass eine Alltagsversorgung gewährleistet ist und die Angebote und Freizeitflächen des Ufers auf kurzen Wegen über den ÖPNV oder die Radanbindungen erreicht werden können. So ist eine verträgliche Nutzung der Uferlagen sicherzustellen.

> **Ich würde mir wünschen, dass das Rheinufer zur Wohlfühlpromenade wird, ohne Autos.**
> ERSTE BETEILIGUNGSRUNDE



Mobilität & Verkehr (Rahmenplan)

Fuß- & Radwege-verbindungen stärken

Radwegeverbindungen Innenstadt

Fährverbindungen

Ufer-Buslinie

Bahnhöfe

Park + Ride

Radstation

Geplantes autofreies Ufer

Lückenschluss Wegenetz

Attraktive Rhein- und Mainquerung

Fuß- und Radwege

Durchgängigkeit

Der Fuß- und Radverkehr stellt die umweltverträglichste Form der Mobilität dar. Insbesondere der Radverkehr entwickelt sich sowohl im Bereich des Alltags- als auch Freizeitverkehrs in Wiesbaden immer stärker. Am Rhein- und Mainufer ist dies auch auf den Fernradwegen (R3, Rheinradweg) deutlich festzustellen. Planungen zur Implementierung von Radschnellwegen werden diese Entwicklung noch verstärken. In Teilbereichen wie zum Beispiel in der Dieter-Horschler-Promenade in Schierstein oder der Eleonorenstraße in Kastel gibt es bereits jetzt gut ausgebaute Fuß- und Radwege, die in ihrer Funktion räumlich voneinander getrennt geführt werden. Mängel sind im Uferverlauf jedoch hinsichtlich der Durchgängigkeit vorhanden, aber auch die Verbindung zum Stadtzentrum ist ausbaufähig.

Der Bereich westlich der Kaiserbrücke stellt eine große Lücke im uferbegleitenden Fuß- und Radwegenetz dar. Derzeit endet der öffentliche Fuß- und Radweg von Westen kommend am Hochspannungsmast in Biebrich und schwenkt dort vom Ufer in die Rheingaustraße ab. Ein uferbegleitender Fuß- und Radweg setzt sich dann erst wieder östlich der Kaiserbrücke im Bereich der Marina Rheinport fort. Neben der Realisierung der Fahrradspindel als neue Auffahrt zur Kaiserbrücke wird in Kürze ein neuer Abschnitt des Radwegs in Ufernähe von der Marina bis zur Kaiserbrücke umgesetzt (➡ **Vertiefungsbereich Um die Kaiserbrücke, S. 243**). Als westliche Verlängerung sollte dieser Radweg bis zum Dyckerhoff-Hochhaus fortgesetzt werden. Zum Teil ist die Wegeführung in einem Bebauungsplan bereits gesichert. Im Bereich des Betonwerks und der angrenzenden Hafennutzungen ist eine Fuß- und Radwegeverbindung ufernah weiterhin nicht möglich. Hier sollte der Weg entlang der Rheingaustraße für Fuß- und Radverkehr möglichst attraktiv und sicher gestaltet werden. Das kann z.B. mithilfe von Querungsmöglichkeiten und angemessenen Wegebreiten gelingen. Die ufernahe öffentlich nutzbare Fußwegeführung zwischen dem Hochspannungsmast und der Infraserv-Brücke könnte in beiden Richtungen verbessert werden, wenn im Bereich der Werksflächen an der Infraserv-Brücke eine eindeutige, die Werksabläufe nicht beeinträchtigende Anbindung erfolgt.

Die größte Lücke im ufernahen Rad- und Fußwegenetz stellt die Verbindung vom heutigen Bahnübergang in Kastel über den Park östlich der Reduit, die Uferwege entlang des LindeQuartiers und die sogenannte Schollmayer-Fläche bis an die Floßhafenstraße in Kostheim dar. Im Gegensatz zum Amöneburger Ufer ist hier eine Umsetzung kurz- bis mittelfristig realisierbar. Das LindeQuartier befindet sich

Eine Trennung von Fahrradwegen und Gehwegen wäre wünschenswert.
ERSTE BETEILIGUNGSRUNDE

bereits im Bau und wird für die neuen Wegeführungen am Ufer einen Anschluss an den umliegenden Bestand benötigen. Für die Schollmayer-Fläche kann in Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt als Eigentümer eine Verbindung zwischen der Floßhafenstraße an der Maaraue und dem LindeQuartier erreicht werden. Für die Umsetzung im Park östlich der Reduit ist der Flächenankauf grundlegende Voraussetzung für eine durchgängige Wegeführung. Diese Verbindung erschließt für Kostheim einen attraktiven und schnellen Weg zum Kasteler Bahnhof und entlastet als direkte Verbindung den heute über die Maaraue und das Nadelöhr der Lachebrücke führenden regionalen Radweg R3.

Die vorhandenen Netzlücken sollen geschlossen werden. Bei der Neuplanung fehlender Abschnitte sollte – sofern es die Flächen hergeben – eine räumliche Trennung nach Fußgängerinnen und Fußgängern und Radfahrenden erreicht werden, um Konflikte zwischen den Nutzungsgruppen zu minimieren.

Entwicklungsziel

Eine durchgehende Fuß- und Radwegverbindung schaffen

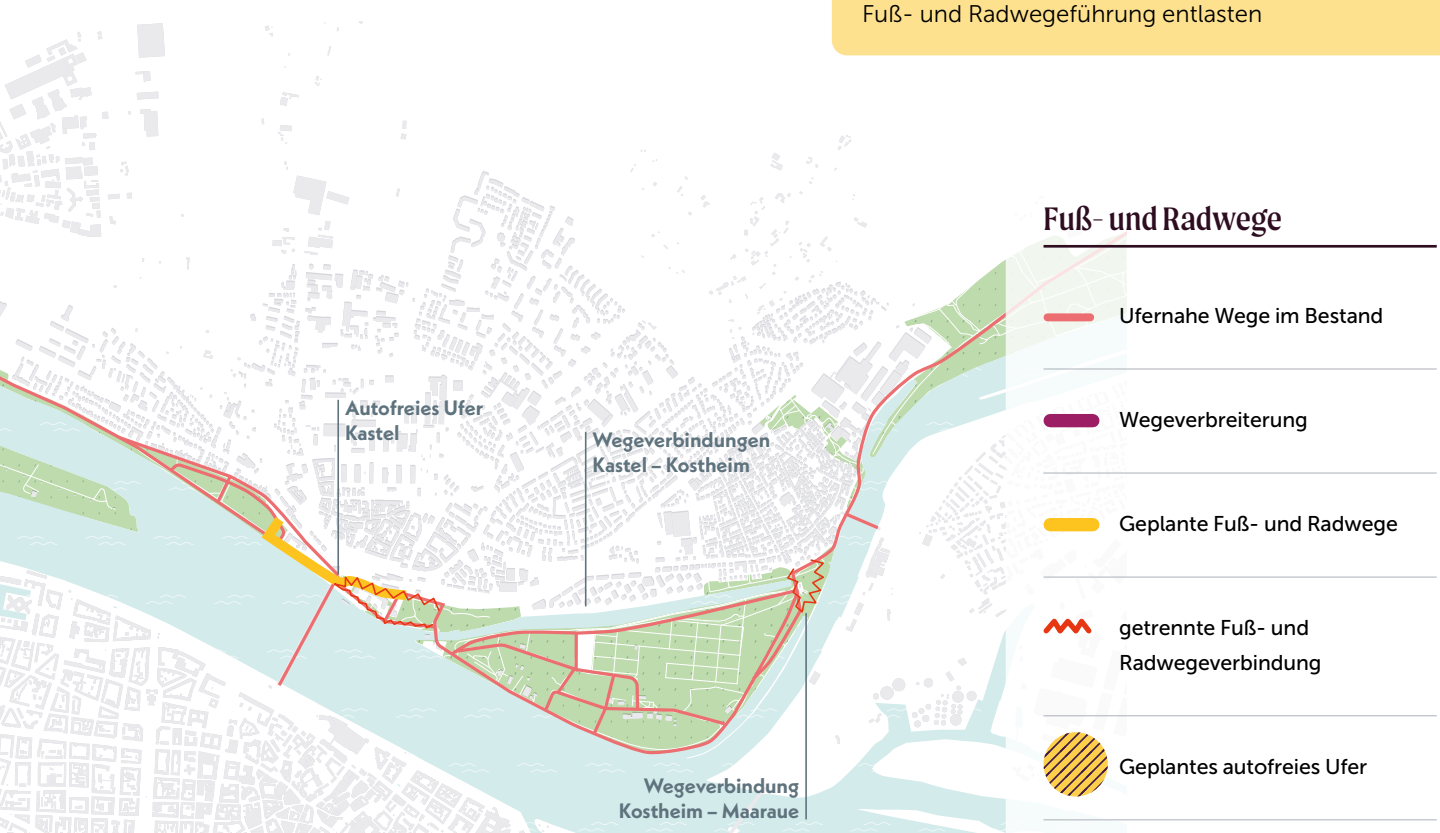
Trennung von Fuß- und Radwegen

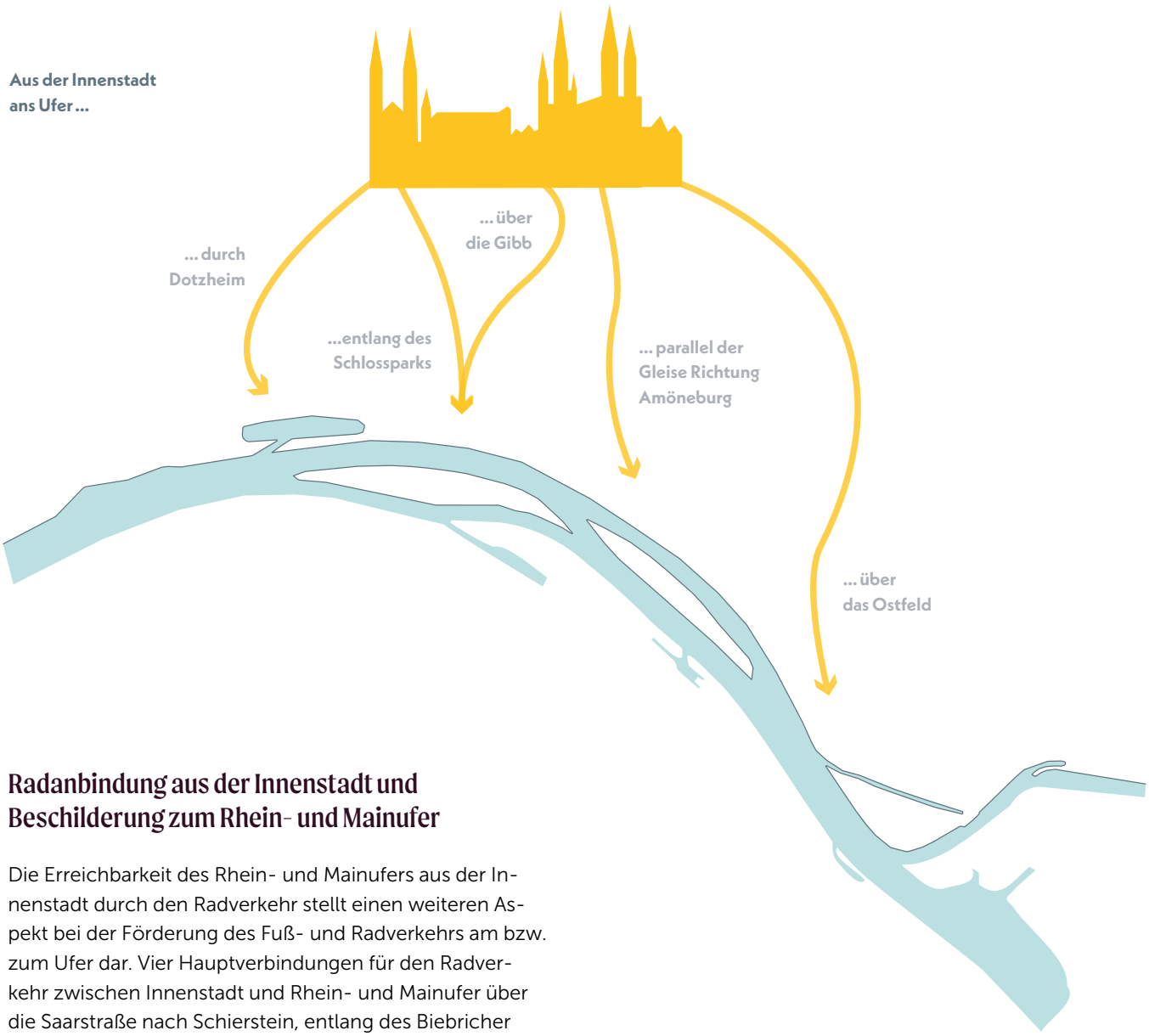
Derzeitig setzt sich die Wegeführung an vielen Stellen aus einem gemeinsamen Fuß- und Radwegenetz entlang des Ufers zusammen. In einigen Abschnitten kommt es aufgrund geringer Wegequerschnitte oder des Nutzungsaufkommens zu Konflikten zwischen Fußgängerinnen und Fußgängern und Radfahrenden.

Im Konzept wird hierauf mit unterschiedlichen Maßnahmen reagiert. Wenn es die räumlichen Gegebenheiten ermöglichen, werden Wegeverbreiterungen oder eine eindeutigere Wegeführung vorgeschlagen, wie z.B. am Ruderhaus in Biebrich. Im nördlichen Hafenweg in Schierstein ist durch neue Radschutzstreifen bereits eine Reduktion der Gefahrenpunkte mit Kfz- und Lkw-Verkehren in Planung. Mit dem neuen Radweg vom Hafenweg zur Uferstraße zwischen Schierstein und Biebrich wird eine bessere Trennung der beiden Nutzungsgruppen auf den Wegen in den Rheinwiesen ermöglicht. Auch im Bereich um den Bahnhof Mainz-Kastel und die Reduit reagiert das Konzept auf die hohe Besucherfrequenz mit einer stärkeren Trennung der Wegeführung. Fußgängerinnen und Fußgänger werden hier in die Ufernähe und Radfahrende schwerpunktmäßig auf die Nordseite der Reduit gelenkt.

Entwicklungsziel

Die Eng- und Konfliktstellen durch eine getrennte Fuß- und Radwegeführung entlasten





Radanbindung aus der Innenstadt und Beschilderung zum Rhein- und Mainufer

Die Erreichbarkeit des Rhein- und Mainufers aus der Innenstadt durch den Radverkehr stellt einen weiteren Aspekt bei der Förderung des Fuß- und Radverkehrs am bzw. zum Ufer dar. Vier Hauptverbindungen für den Radverkehr zwischen Innenstadt und Rhein- und Mainufer über die Saarstraße nach Schierstein, entlang des Biebricher Schlossparks, über die Salzbachroute und über das Ostfeld nach Kastel sollten als zentrale Verbindungswege entsprechend ausgestaltet werden. Die Routen können u.a. hinsichtlich der Querungsmöglichkeiten, Verkehrssicherheit und Breite weiter verbessert werden.

Neben der baulichen Qualifizierung der Radwegerouten stellt auch die Beschilderung der Wege zum Ufer einen Handlungsbaustein dar. Eine solche Beschilderung zum Ufer könnte ergänzend zu den ausgewiesenen Radrouten in Wiesbaden erfolgen. Mit einem einfachen Piktogramm könnten die Hauptrouten von der Innenstadt zum Ufer markiert und damit insbesondere auch die landschaftlich schönen und komfortablen Routen für den Freizeitverkehr hervorgehoben werden.

Querungsmöglichkeiten nutzerfreundlich gestalten

Nutzungsfreundliche Straßenquerungen können mithilfe von Ampelanlagen oder durch sichere und möglichst überschaubare Querungen erreicht werden. Sie sollten in regelmäßigen Abständen vorhanden sein. So ist die Verbreiterung der Aufstellfläche für den Fuß- und Radverkehr im Kreuzungsbereich Rheingaustraße/„Am Parkfeld“ ein Beispiel für eine Querung, die kurzfristig verbessert werden könnte. Mit ihr würde eine der Hauptanbindungen von der Innenstadt ans Ufer in einem Teilabschnitt aufgewertet. Als Positivbeispiele für gute Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr können der Überweg Am Schlosspark/Rheingaustraße und am Kreisverkehr Glarusstraße genannt werden. An vielen Stellen entlang des Rhein- und Mainufers besteht jedoch keine oder nur eine schlechte Querungsmöglichkeit, wie z.B. im Bereich der Kaiserbrücke oder an der Albertstraße/Biebricher Straße. Querungshilfen funktionieren zusätzlich als verkehrsberuhigende Maßnahme und erhöhen somit die Sicherheit im Straßenverkehr.

Rad- und fußgängerfreundliche Signalisierung der Lichtsignalanlagen

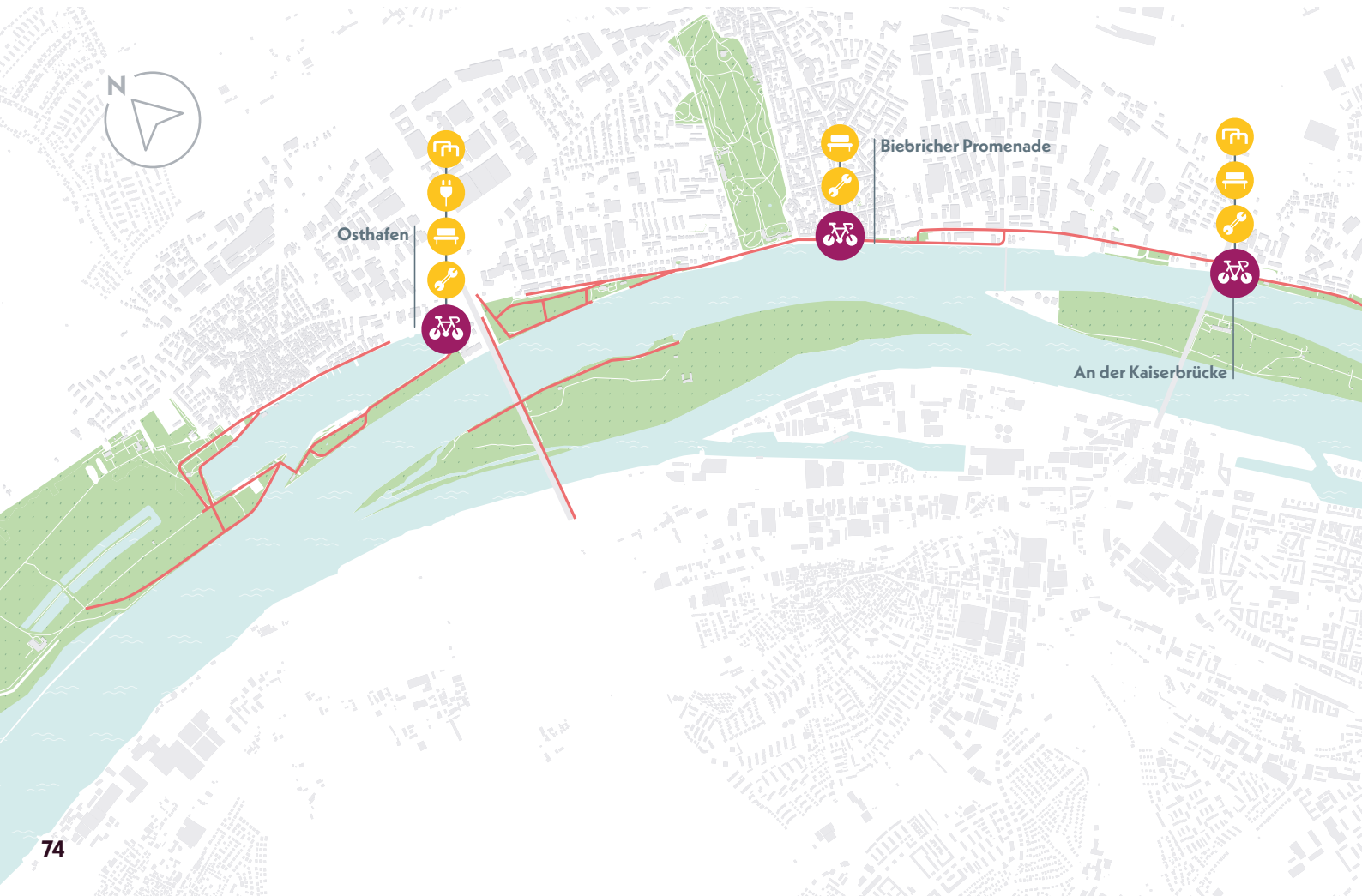
Entlang des Ufers und der Wege zum Ufer sind für den Fuß- und Radverkehr viele Knotenpunkte mit Lichtsignalisierung zu queren. Bei diesen Lichtsignalanlagen wird der Autoverkehr mit Vorrang geführt und für den Fuß- und Radverkehr entstehen längere Wartezeiten. Zur Förderung dieser Nutzungsgruppen sollten die Signalisierungen rad- und fußgängerfreundlich geschaltet und dabei auf kurze Warte- und Umlaufzeiten gesetzt werden.

Kampagne zur Rücksichtnahme am Wiesbadener Ufer

Nicht überall lassen sich die Fuß- und Radwege entlang des Ufers trennen oder ausreichend Raum für beide Verkehrsformen hinzugewinnen. Engstellen werden auch in Zukunft in einzelnen Uferabschnitten, insbesondere in den dichter bebauten Bereichen, bestehen bleiben. Als ergänzende Maßnahme ist daher die Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu fördern. Wie auch in vielen anderen gesellschaftlichen Bereichen ist das Miteinander durch das Fehlverhalten Weniger geprägt, das zu einer Einschränkung Aller führt. Daher könnte eine Kommunikationskampagne gezielt die Rücksichtnahme zwischen Fuß- und Radverkehr am Ufer fördern, um zu einem guten Miteinander Aller zu kommen. Das Projekt „Rücksicht macht Wege breit" aus dem Landkreis Göttingen zur Rücksichtnahme zwischen Rad-, Fuß- und landwirtschaftlichem Verkehr ist Teil des Nationalen Radverkehrsplan und als Best-Practice-Beispiel geführt. Die sich dort bereits bewährten einfachen Bodenmarkierungen könnten, übertragen auf das Ufer, auch hier dauerhaft für die gegenseitige Rücksichtnahme werben. Begleitet werden sollten die Bodenmarkierungen mit einer medialen Kampagne, die für die Thematik stadtweit wirbt. Auch in Wiesbaden gibt es bereits solche Ansätze: Der Biebricher Ortsbeirat hat Plakate an der Promenade aufgehängt, um für die gegenseitige Rücksichtnahme zu sensibilisieren. Dieses Projekt sollte für das gesamte Ufer aufgegriffen und ausgebaut werden.

Plakat zur gegenseitigen Rücksichtnahme – aus „Der Biebricher" Juni 2022

Fahrradverleihstation



Radinfrastrukturangebote

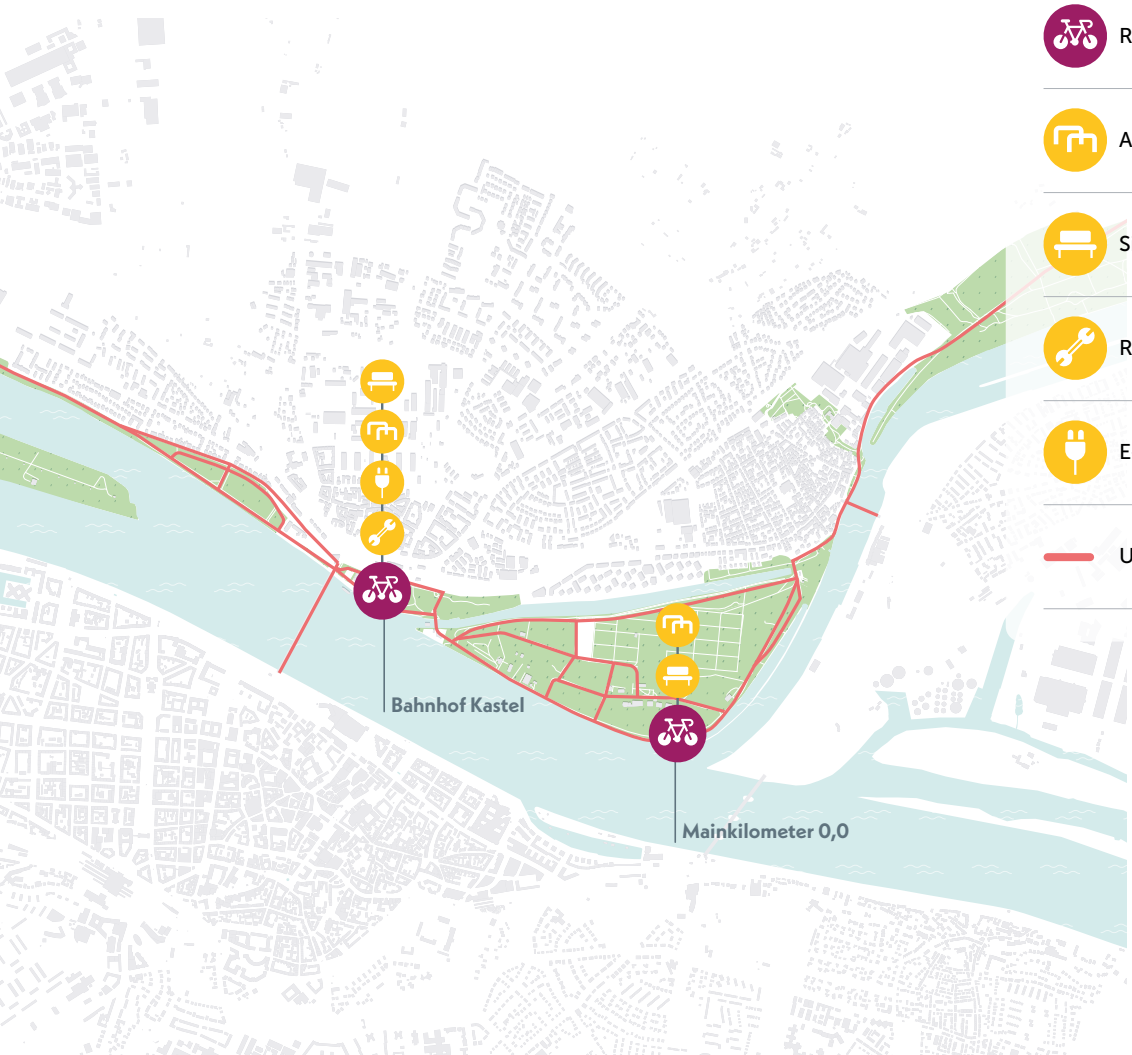
Ergänzend zu den geplanten Maßnahmen werden als wichtige Bausteine der Radverkehrsförderung die Schaffung zentraler und attraktiver Fahrradabstellanlagen sowie eine Wiederbelebung des kommunalen Angebotes für Leih- und Mietfahrräder empfohlen.

Das Konzept sieht entlang des Ufers in regelmäßigen Abständen Fahrradstationen vor. Diese sind modular zu verstehen. Sie setzen sich aus Fahrradabstellmöglichkeiten und Sitzgelegenheiten zusammen, die besonders an attraktiven Orten eine gute Rastmöglichkeit bieten sollen. Radreparaturstationen sind ein weiteres Modul, das in regelmäßigen Abständen angeboten werden kann und von Luftpumpen bis hin zu Werkzeug verschiedene Geräte umfassen kann. Lademöglichkeiten für E-Bikes können ebenfalls als Modul integriert werden. In räumlicher Nähe zu anderen Mobilitätsangeboten und an wichtigen Freizeitzielen sollte das Angebot dann auch um weitere Leihradstationen ergänzt werden.

Bei der Förderung des Radverkehrs spielt außerdem die Fahrradmitnahme in Bus und Bahn eine wichtige Rolle. Hier sollten die Kapazitäten insbesondere an den Wochenenden weiter ausgebaut werden.

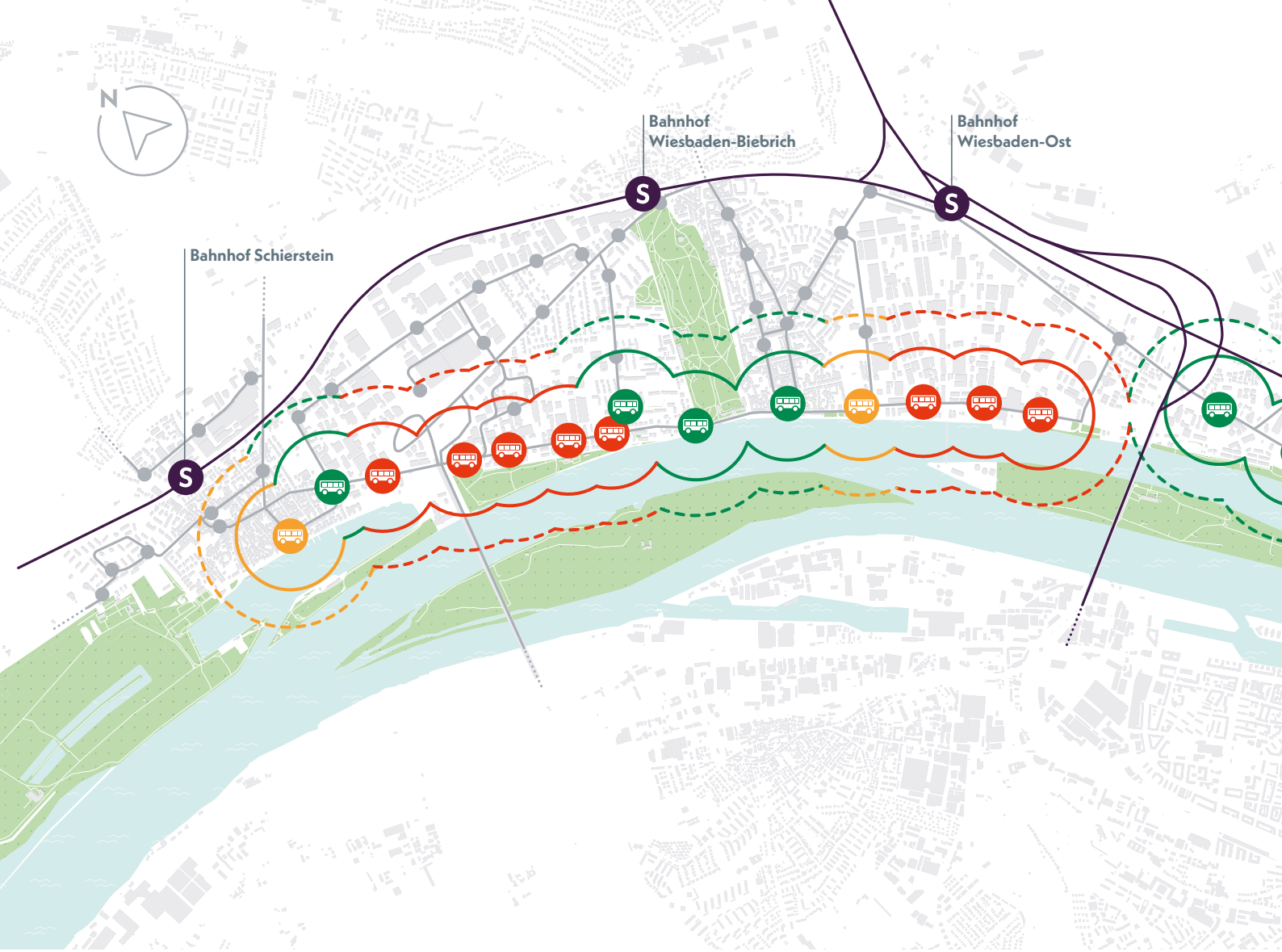
E-Roller

Auch das an Relevanz gewinnende Thema der Mobilität auf E-Rollern führt zu zunehmenden Konflikten beim Verkehr und der Abstellung. Hierbei ist insbesondere das „Wildparken" auf öffentlichen Grünflächen und auf Fuß- und Radwegen ein Problem, dem entgegenzuwirken ist. Hier könnten ausgewiesene Abstellflächen in Kombination mit Radabstellanlagen Abhilfe schaffen.



Radstationen und Module

- Radstation
- Abstellmöglichkeit
- Sitzmöglichkeit
- Reparaturstation
- E-Lademöglichkeit
- Ufernahe Wege im Bestand

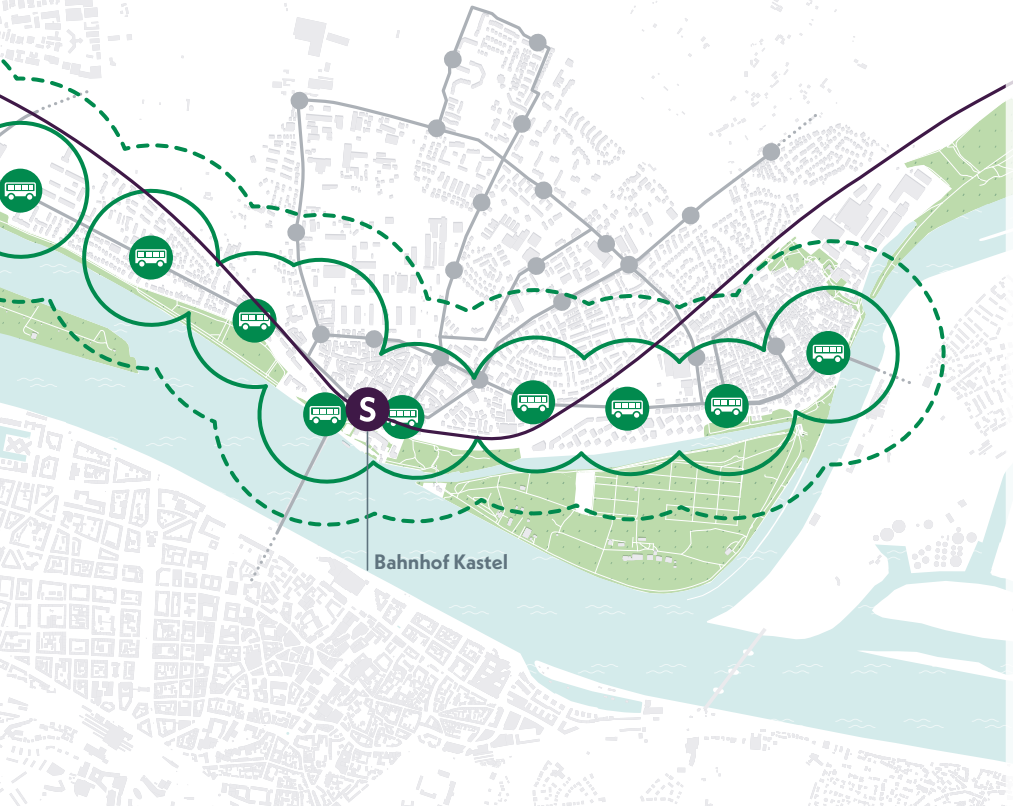


Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität bildet neben dem Rad- und Fußverkehr der öffentliche Personennahverkehr. Es ist eine planerische aber auch politische Aufgabe, eine gut ausgebaute sowie barrierearme ÖPNV-Infrastruktur sicherzustellen. Für den öffentlichen Personennahverkehr sind in Wiesbaden in den Uferbereichen Defizite der Anbindungen zu erkennen. Das Konzept macht daher auch hier Vorschläge, die auf eine Stärkung der öffentlichen Verkehrsmittel am Rheinufer gerichtet sind.

Die Potenziale für das Bussystem im Sinne der Erreichbarkeit der Uferlagen liegen insbesondere in den Direktfahrmöglichkeiten sowie den Taktdichten vor. Die Uferbereiche von Schierstein und Amöneburg sind davon besonders betroffen, da die Anbindungen zum Teil über große Umwege durch die Stadtteile erfolgen und so einer schnellen oder zielgerichteten Anbindung nicht gerecht werden. Eine durchgehende Verbindung der Buslinien entlang des Ufers ist nicht gegeben und es werden nur geringe Taktungen von durchschnittlich 30 Minuten in Richtung Innenstadt gewährleistet. Das Konzept soll diesbezüglich neue Impulse geben, um die Erschließungslücken zu schließen und die Erreichbarkeiten in allen Richtungen zu qualifizieren. Auch mit dem Wunsch nach einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in den frequentierten Freizeitzielen gerade an den Wochenenden ist es in Zukunft von Bedeutung, die Attraktivität solcher Nahverkehrsbeziehungen zu steigern.

Um eine Verbesserung der Erschließung zu erreichen, werden bereits im Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2015 Maßnahmenempfehlungen gegeben. Eine davon ist die Verlängerung der Linie 3 von Biebrich nach Schierstein. Auf diesem Weg würde Schierstein neben der Linie 5, die in die Innenstadt führt, eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof erhalten und damit auch die Freizeitziele um den Schiersteiner Hafen und die Rheinwiesen Biebrich durch den Bus besser erschlossen werden.

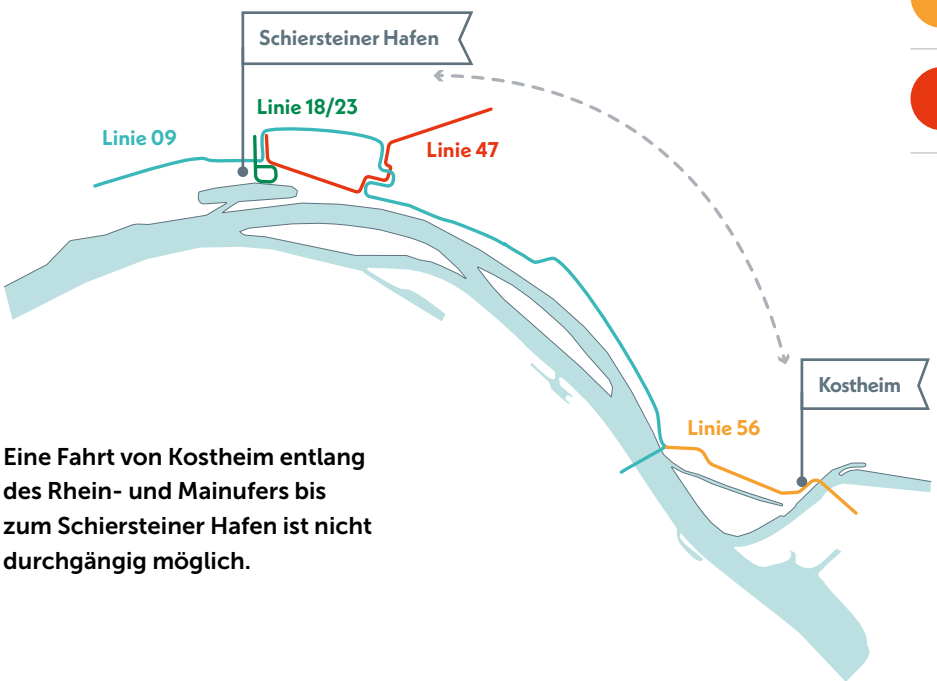


Angebot ÖPNV

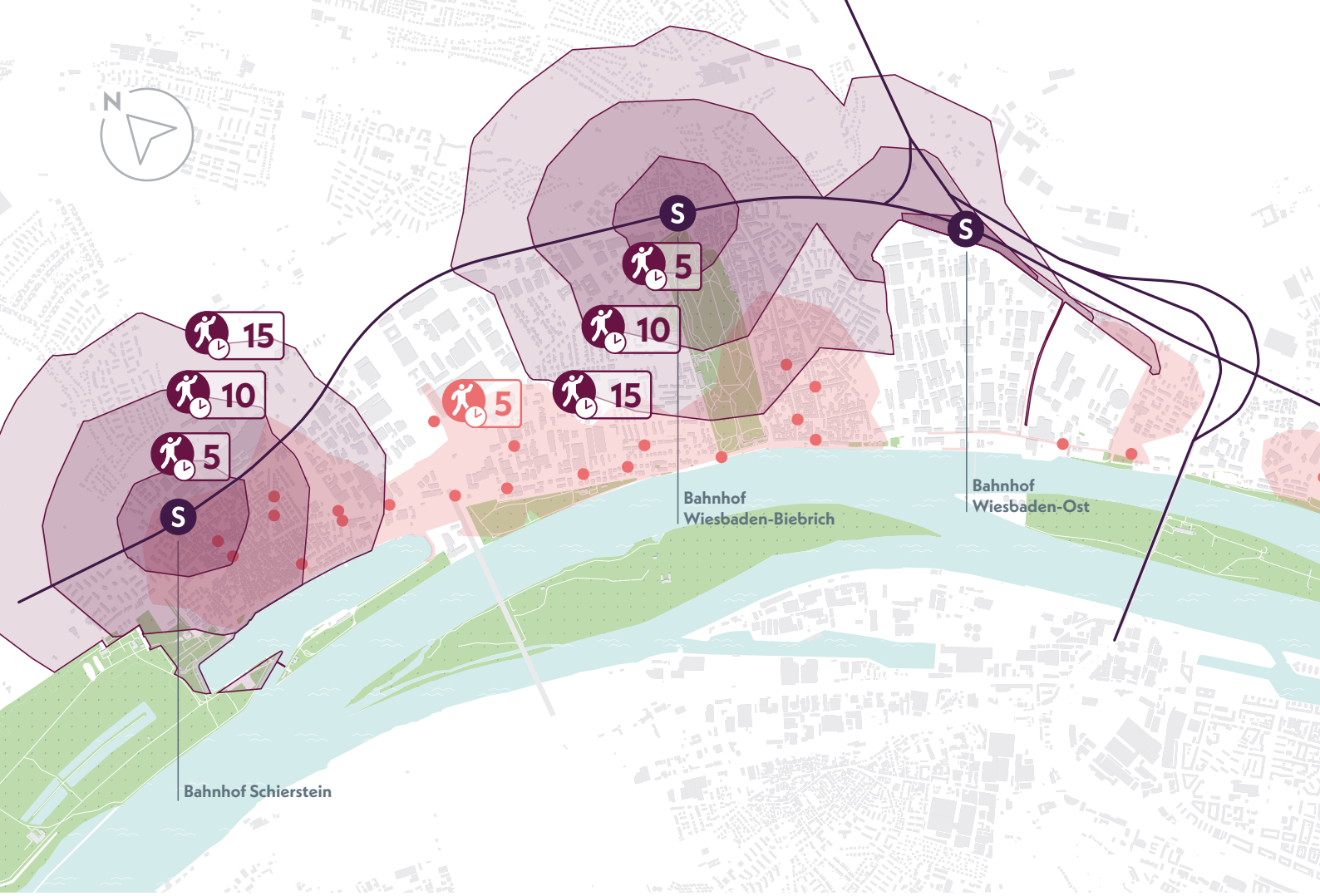
- 300m Radius
- 500m Radius
- 1000m Radius
- Bahnhof
- Bahnstrecke
- Ufernahe Bushaltestelle
- Bushaltestelle
- Busstrecke

Taktung

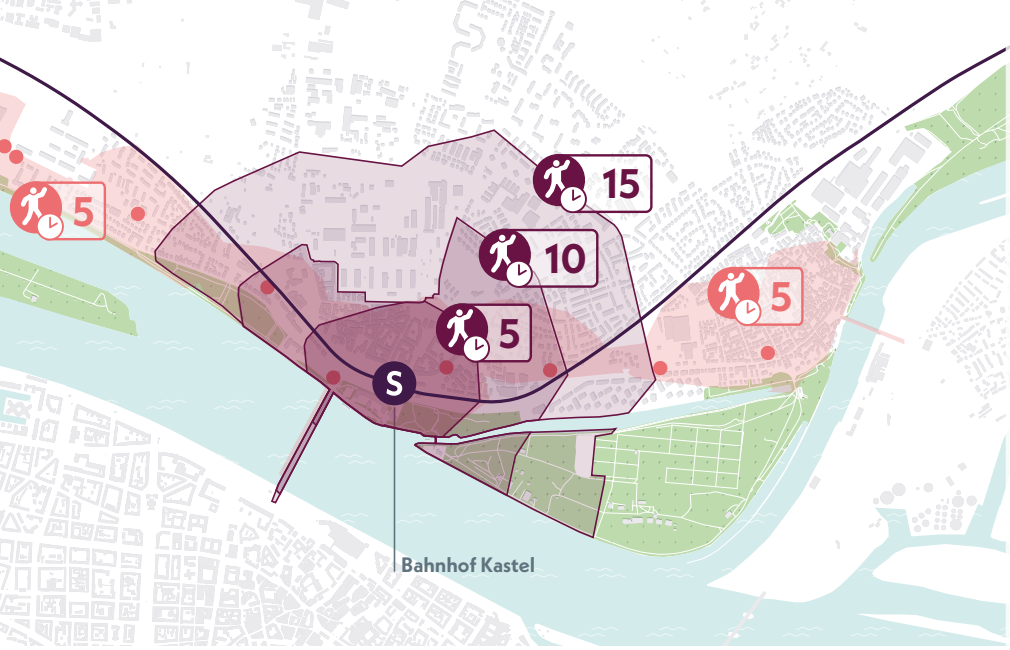
- bis 10 Minuten
- 11–29 Minuten
- 30+ Minuten



Eine Fahrt von Kostheim entlang des Rhein- und Mainufers bis zum Schiersteiner Hafen ist nicht durchgängig möglich.


N
15
10
5
5
10
15
Bahnhof Schierstein
Bahnhof Wiesbaden-Biebrich
Bahnhof Wiesbaden-Ost

10
5
3
3
5
10
Bahnhof Schierstein
Bahnhof Wiesbaden-Biebrich
Bahnhof Wiesbaden-Ost

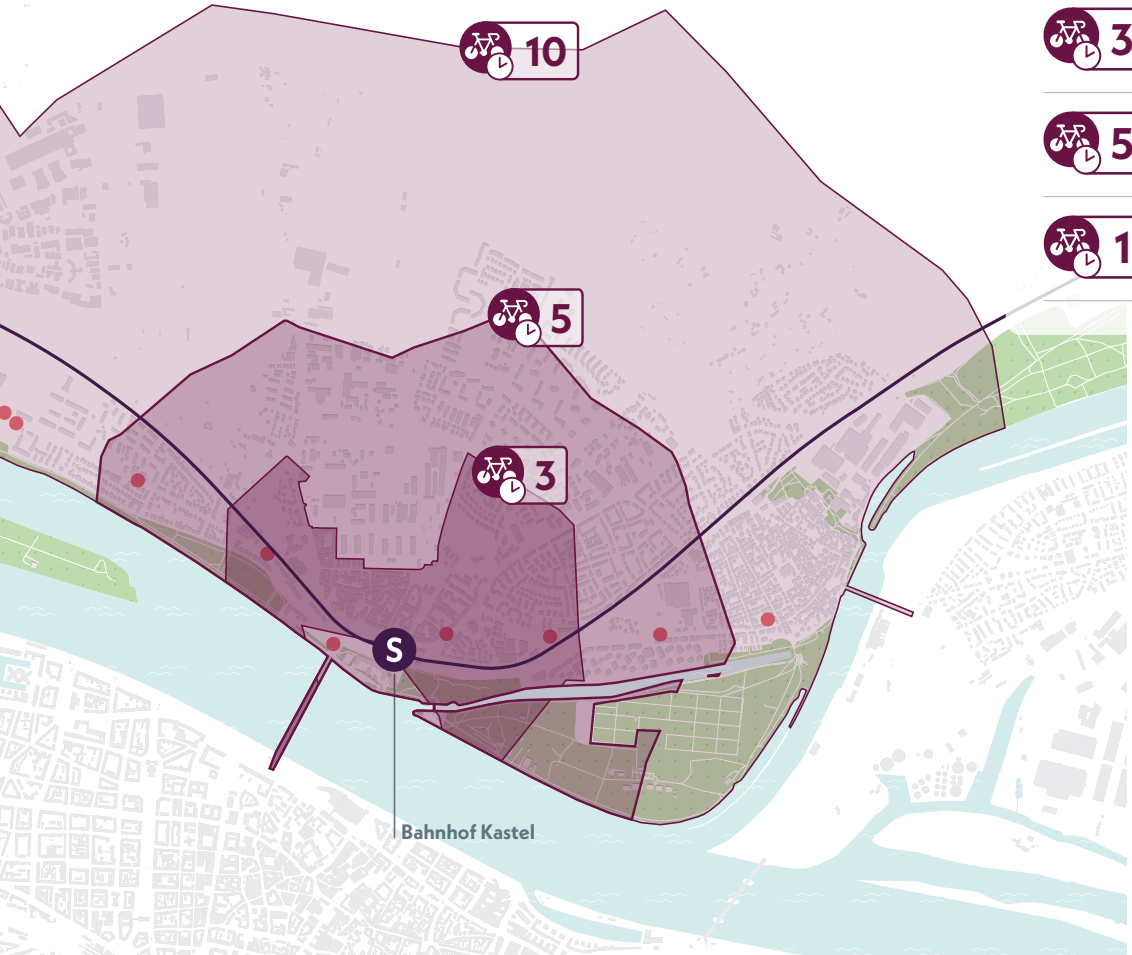


Vorhandene Infrastruktur

- S — Bahnhof
- Bahnstrecke
- Bushaltestelle

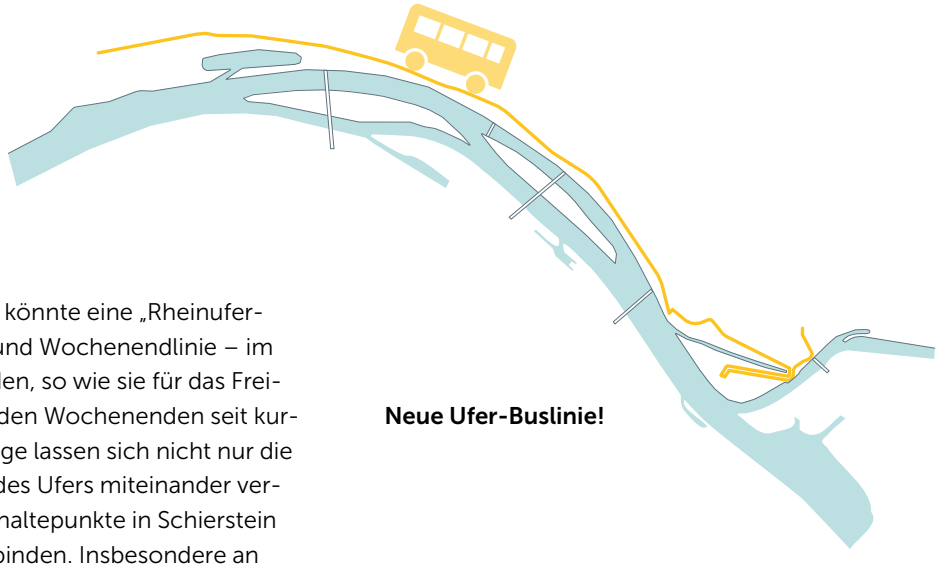
Gehdistanz vom Bahnhof/ der Bushaltestelle

- 5 — 5 Gehminuten (Bahnhof)
- 10 — 10 Gehminuten (Bahnhof)
- 15 — 15 Gehminuten (Bahnhof)
- 5 — 5 Gehminuten (Bushaltestelle)



Fahrtdistanz vom Bahnhof

- 3 — 3 Fahrradminuten
- 5 — 5 Fahrradminuten
- 10 — 10 Fahrradminuten

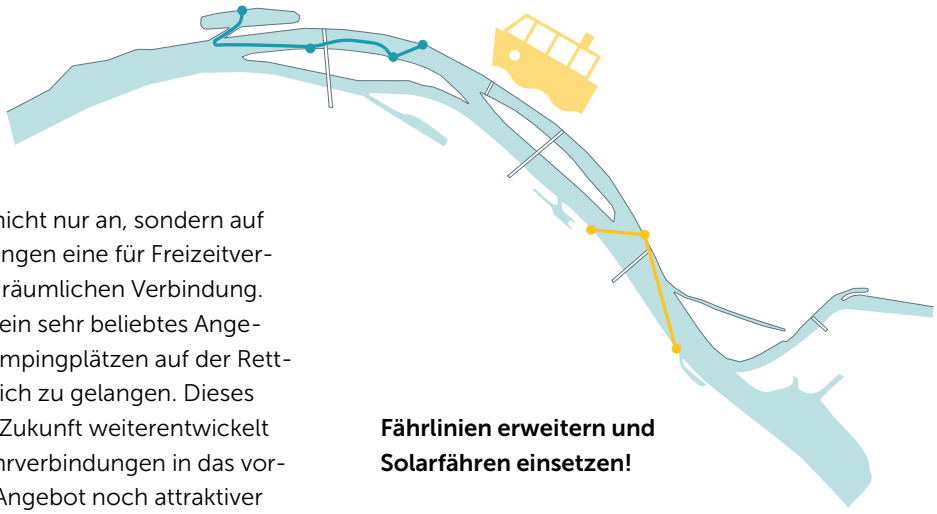


Neue Ufer-Buslinie!

Neben den bestehenden Linien könnte eine „Rheinuferlinie" – auch als reine Freizeit- und Wochenendlinie – im Pendelverkehr geschaffen werden, so wie sie für das Freizeitziel „Jagdschloss Platte" an den Wochenenden seit kurzer Zeit besteht. Auf diesem Wege lassen sich nicht nur die einzelnen Freizeitziele entlang des Ufers miteinander verbinden, sondern auch die Bahnhaltepunkte in Schierstein und Biebrich in dieses Netz einbinden. Insbesondere an den Wochenenden könnte so der Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn verbessert werden. Die einfache Fahrradmitnahme in Bus und Bahn sollte begleitend diesen Umstieg noch weiter fördern. So ließe sich die Intermodalität, also der Wechsel zwischen unterschiedlichen Mobilitätsformen auf dem Weg zu einem Ziel, stärken. Zusätzlich reduziert eine gute Erreichbarkeit über den ÖPNV den Parksuchverkehr an den Wochenenden. Gerade in den beliebten Zielen ist die Konkurrenz zwischen den Anwohnerinnen und Anwohnern sowie den Besucherinnen und Besuchern am Wochenende besonders ausgeprägt.

Entwicklungsziel

Verbesserung der Erreichbarkeit und Stärkung des ÖPNV entlang des Rhein und Mains

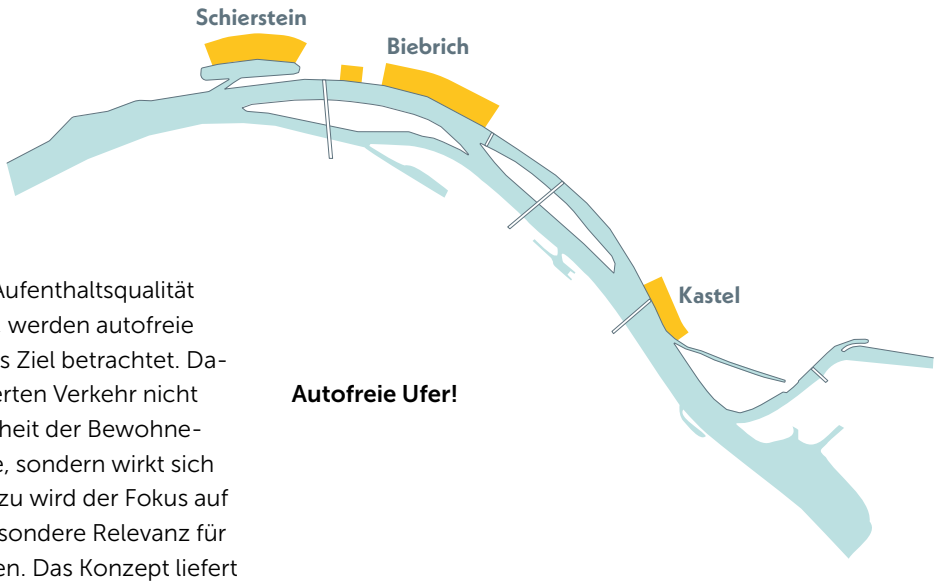


Fährlinien erweitern und Solarfähren einsetzen!

Fährverbindungen

Als weiteres Mobilitätsangebot nicht nur an, sondern auf dem Rhein, bieten Fährverbindungen eine für Freizeitverkehre attraktive Möglichkeit der räumlichen Verbindung. Die Tamara bietet bereits heute ein sehr beliebtes Angebot, um zu den Freizeit- und Campingplätzen auf der Rettbergsaue und weiter nach Biebrich zu gelangen. Dieses Angebot sollte gesichert und in Zukunft weiterentwickelt werden. Die Einbindung von Fährverbindungen in das vorhandene ÖPNV-Netz kann das Angebot noch attraktiver gestalten. Im Gespräch ist auch eine Solarfähre, die als Verbindung zwischen Wiesbaden und Mainz entwickelt werden könnte. Durch dieses Angebot können zusätzlich zu der Route der Tamara weitere Uferbereiche wie die Reduit angesteuert und so ein ergänzendes attraktives Mobilitätsangebot für die Wiesbadener und Mainzer Bevölkerung geschaffen werden.

Motorisierter Individualverkehr



Autofreie Ufer!

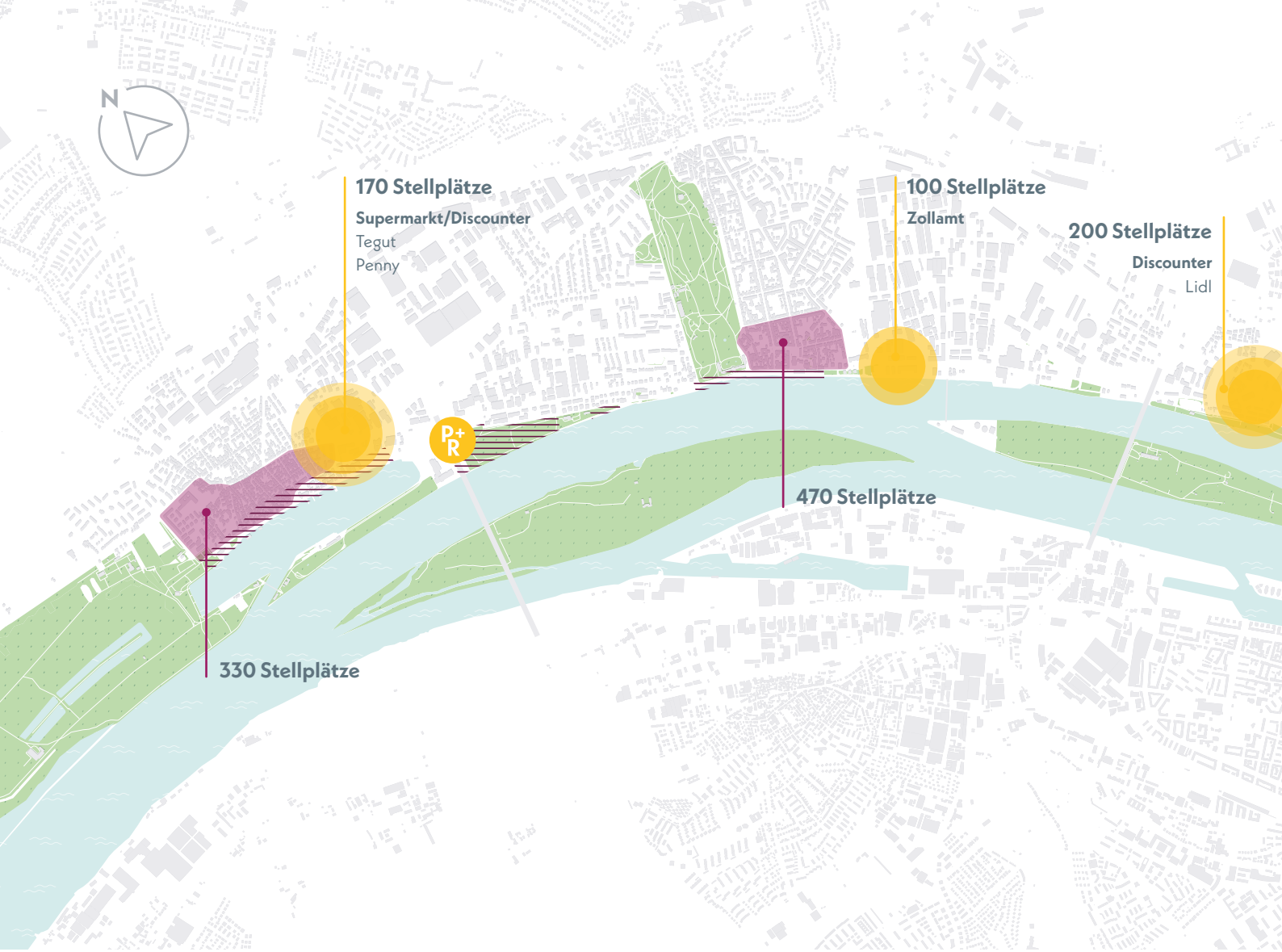
Autofreie Ufer

Um den Anforderungen einer guten Aufenthaltsqualität entlang des Ufers gerecht zu werden, werden autofreie Uferabschnitte als ein übergeordnetes Ziel betrachtet. Dabei hat der Verzicht auf den motorisierten Verkehr nicht nur auf die Lebensqualität und Sicherheit der Bewohnerinnen und Bewohner positive Effekte, sondern wirkt sich auch positiv auf die Umwelt aus. Hierzu wird der Fokus auf Straßenabschnitte gelegt, die eine besondere Relevanz für die Freizeit- und Naherholung besitzen. Das Konzept liefert hierzu Anregungen, in welchen Bereichen eine autofreie Gestaltung der Uferbereiche sinnvoll ist.

Die Gestaltung autofreier Uferabschnitte wird insbesondere an der Schiersteiner Promenade, in Biebrich ab dem Schloss sowie an einem kürzeren Abschnitt am Biebricher Bootshaus und um den Kransand und die Reduit in Kastel angestrebt. Dadurch wird ein ungestörtes Flanieren an den Promenaden sowie Spazierengehen und Radfahren priorisiert. In Schierstein soll die Promenade bis zur Straße „Am Lindenbach" autofrei umgestaltet werden, was bereits im Rahmen eines Modellversuchs getestet wird und zukünftig als Fußgängerbereich verstetigt werden soll. Weitere Sperrungen sollten am Biebricher Ufer zwischen der Straße „Am Parkfeld" und dem Zollspeicherareal sowie am Kasteler Ufer an der Straße „Rheinufer" zwischen der Rampenstraße und der Auffahrt zum Hochkreisel hinter der Reduit vorgenommen werden. Die jeweiligen Straßen müssen stets weiterhin für Notdienste, Müllentsorgung, Lieferverkehre und Anliegerinnen und Anlieger nutzbar bleiben. Allen Bereichen ist gemeinsam, dass zunächst die alternative Führung des motorisierten Individualverkehrs in ergänzenden Konzepten entwickelt werden muss. Es bietet sich an, solche Ideen – vergleichbar zu den „Super-Blocks" in der Innenstadt – als temporäre Versuche mit Blick auf Akzeptanz und Auswirkungen im Umfeld auszuprobieren.

Stellplatzversorgung

Im Rahmen des Handlungsfelds Mobilität und Verkehr wird auch die ufernahe Stellplatzversorgung in den Blick genommen. Eine große Herausforderung ist in diesem Kontext, den Bedarf an Stellplätzen zu decken und Interessenskonflikte sonstiger Nutzungsgruppen zu bewältigen. Der Parkdruck am Ufer ist stellenweise und auch wetterabhängig hoch, was sich stark auf die Anwohnenden der ufernahen Stadtteile auswirkt.



Ein attraktives Ufer fängt bei der Wahl des Verkehrsmittels an.

Anfahrt mit dem Fahrrad

+ 14 m²

gewonnene Grün- und Freizeitfläche*

Anfahrt mit Bus und Bahn

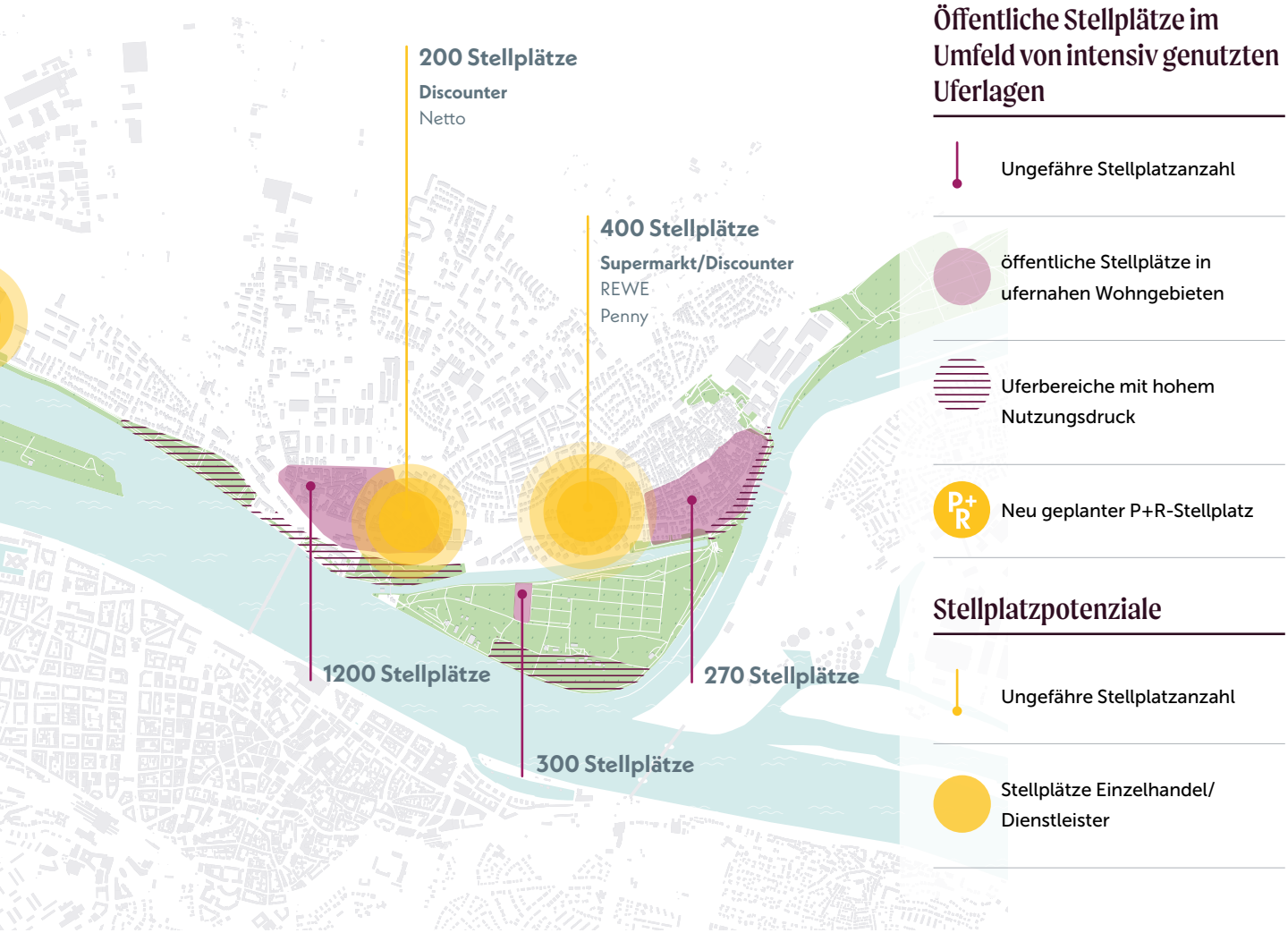
+ 15 m²

gewonnene Grün- und Freizeitfläche*

* im Vergleich zum Flächenverbrauch eines Pkw-Stellplatzes inkl. Erschließungsflächen mit 15m²

In der Satzung der Stadt Wiesbaden über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder aus dem Jahr 2008 ist die Herstellungspflicht für Stellplätze reglementiert. Die Anzahl der Stellplätze richtet sich nach einer Richtzahlentabelle, die verschiedene nutzungsbezogene Kategorien zu Pkw- sowie Fahrradstellplätzen beinhaltet.

In Bezug auf die geplanten Maßnahmen des Rhein.Main. Ufer-Konzepts findet die Richtzahlentabelle nur in wenigen Bereichen ihre Anwendung. Demnach besteht eine Nachweispflicht für Stellplätze bei geplanten Gastronomieflächen wie dem Zollspeicherareal in Biebrich. Für temporäre oder mobile Gastronomien ist kein Stellplatznachweis notwendig. In Einzelfällen sind bei neuen Freizeitangeboten, zu denen z.B. auch ein Badeschiff zählt, Stellplätze herzustellen (➡ **Badeschiff, S. 49**). Keine Nachweispflicht besteht für Freizeitflächen, Spielplätze sowie Parkanlagen. Den dennoch durch diese Nutzungen ausgelösten Verkehren soll durch eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und per Rad entgegengewirkt werden.



In den ufernahen Bereichen der Ortsteile in Nähe zu den Freizeitschwerpunkten sind über 2500 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum vorhanden. Dennoch ist ein nicht unerheblicher Parkdruck in den Ortsteilzentren zu verspüren. Insbesondere in Biebrich und Schierstein, aber auch in Kastel und Kostheim besteht eine Konkurrenz zwischen dem Freizeitparkverkehr und dem Parkraumbedarf der Bewohnerinnen und Bewohner. Als probates Mittel zur Entflechtung dieser Konkurrenz wäre die Parkraumbewirtschaftung entlang des gesamten Ufers in Kombination mit Bewohnerparken zu nennen. Wenn die Preise für einen Stellplatz über dem einer Familientageskarte des ÖPNV liegen, ließe sich die Nutzung des ÖPNV gleichzeitig fördern. Voraussetzung ist zusätzlich, dass in den verorteten Schwerpunkten das Bewohnerparken auch an den Wochenenden, also zu den Zeiten der stärkeren Freizeitverkehre, gilt.

An geeigneten Orten werden zukünftig weitere Stellplätze entstehen. Nach endgültiger Fertigstellung der Schiersteiner Brücke soll unter der Brücke eine P+R-Stellplatzanlage entstehen. Neben der Verbesserung der Situation für den Pendelverkehr werden diese Stellplätze auch an den Wochenenden oder bei Veranstaltungen im Hafen zur Entlastung der Uferbereiche von Schierstein und Biebrich führen.

Stellplatzpotenzial

Da der Freizeitverkehr besonders an den Wochenenden Stellplatzbedarfe auslöst, stellt sich die Frage, wie weitere Parkraumpotenziale aktiviert werden können. Hierfür könnten bestehende private Stellplatzflächen in den Blick genommen werden. Insbesondere auf den Flächen der Supermärkte und Einzelhandelsstandorte entlang des Ufers, die an Sonntagen nicht genutzt werden, könnten ohne weitere Flächenversiegelungen in allen Ortsteilen entlang des Ufers zusätzliche Stellplätze für den Freizeitverkehr geschaffen werden.

Brücken

Von Westen kommend ist die Dyckerhoff-Brücke die erste Brücke auf Wiesbadener Gemarkung. Sie liegt am Schiersteiner Hafen und überquert die Hafenein- und -ausfahrt. Als Fußgängerbrücke ermöglicht sie den Rundweg um den Schiersteiner Hafen und bietet auch als Aussichtspunkt einen attraktiven Ort.

Die Neubaufertigstellung der Schiersteiner Autobahnbrücke ist für 2023/24 geplant. Als Autobahnbrücke erhält sie eine große überregionale Bedeutung. Ihre Realisierung erfolgte mit neuen Fuß- und Radwegeverbindungen neben den beiden Fahrbahnen auf der Brücke sowie ergänzend als Steg unterhalb der Brücke. Dieser Steg bindet auch die Rettbergsaue innerhalb ihrer Öffnungszeiten an. Auf Mainzer Seite gelangt man ins westliche Stadtgebiet und erreicht hier die vorgelagerten Gewerbegebiete. Durch die Höhe der Brücke auf Wiesbadener Seite kann die trennende Wirkung zwischen den Rheinwiesen in Biebrich und dem Hafen in Schierstein durch eine Einbeziehung der Flächen unterhalb der Brücke aufgelöst werden. Im Rahmen der Planfeststellung hat die Stadt ausgehandelt, dass auf der westlichen Seite der Schiersteiner Brücke eine Vorrichtung für eine Lärmschutzwand bauseits hergestellt wird. Hiermit besteht die Chance für eine Nachrüstung, die die Lärmauswirkung in Richtung Hafen und Schierstein reduziert.

Die Kaiserbrücke dient als stark frequentierte Eisenbahnbrücke. Als Hauptverbindung nach Mainz nimmt sie ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Seitlich ist ihr ein Radweg angehängt, der aber sehr schmal für die gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radverkehr ist, insbesondere angesichts der attraktiven Lage der Brücke als Radwegeverbindung der Städte Mainz und Wiesbaden. In Planung ist auf beiden Seiten eine Fahrradspindel für einen einfacheren Zugang. Im Zuge der Überlegungen zur Verbesserung der Radwegebeziehungen und eines Radschnellwegs könnte auch eine Verbreiterung des seitlichen Brückenweges hilfreich sein. Im Bereich der Kaiserbrücke ist im Verkehrsentwicklungsplan und auch im Flächennutzungsplan ein zusätzlicher Brückenstandort für eine Rheinquerung dargestellt. Nicht festgelegt ist die Nutzung für den motorisierten Individualverkehr oder ÖPNV. Eine Anbindung auf der Mainzer Seite für diesen Standort ist deutlich schwieriger umzusetzen. Tatsächlich taucht ein weiterer Brückenstandort in der politischen Diskussion zu den Verkehrsthemen zwischen Mainz und Wiesbaden immer wieder auf.

Die Theodor-Heuss-Brücke ist als historische Brückenverbindung denkmalgeschützt und stellt die Hauptverbindung

Dyckerhoff-Brücke

zwischen Mainz und den ehemaligen Mainzer Stadtteilen Kastel und Kostheim dar. Die Brücke ist insbesondere für Kastel, Kostheim und Mainz eine wichtige Verknüpfung und ein Symbol der ehemaligen Zugehörigkeit. Der Kasteler Brückenkopf ist für den ÖPNV ein wichtiger Knoten, der somit auch das Rheinufer gut erreichbar macht, ohne ein Auto nutzen zu müssen oder auf Stellplätze angewiesen zu sein.

Die östlichste Brücke für den Kfz-Verkehr ist die Mainbrücke zwischen Kostheim und Gustavsburg. Auf Kostheimer Seite ist die Verkehrsführung aufgrund der historischen und engen Ortskernlage schwierig. Die Gestaltung der Verkehrswege ist insbesondere für Radfahrende und Fußgehende, die zum Rheinufer wollen, unübersichtlich und teilweise gefährlich. Auch die Unterquerung ist als schmale Wegeverbindung, die gemeinsam von Rad- und Fußverkehren genutzt wird und auf gegenseitige Rücksichtnahme angewiesen ist, nicht optimal umgesetzt.

Ausschließlich dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten bleibt die Lachebrücke, die die westliche Anbindung zur Maaraue darstellt. Diese Radwegeführung des überregionalen Radwegs R3, gepaart mit den Fußverkehren und der schmalen Brückenbreite ist konfliktträchtig, erfordert sehr viel Rücksichtnahme und legt nahe, über eine Verbreiterung dieser Brücke für den Fall einer notwendigen Erneuerung nachzudenken.

Die Maaraue wird zusätzlich noch über eine kaum als solche wahrnehmbare Brücke an der Floßhafenstraße angebunden. Diese Brückenverbindung nimmt auf kleinstem Raum alle Verkehrsarten auf und ist an Ausflugstagen eine konfliktträchtige Engstelle. Eine deutliche Entlastung sowohl für diese Verbindung als auch für die Lachebrücke könnte über eine zusätzliche Fuß- und Radverkehrsbrücke am LindeQuartier erreicht werden. Dabei sollte die Nähe zur ÖPNV-Anbindung beachtet werden. Mit dem neuen Kreisel am LindeQuartier ist ein solcher ÖPNV-Halt gegeben, der in ca. 200 m Entfernung in Verlängerung zu der Floßhafenstraße auf der Maaraue liegt.

Ob eine solche Brückenverbindung an dieser Stelle aus naturschutzrechtlicher Sicht umsetzbar ist, muss im Rahmen dieses Konzepts noch offen bleiben. Da der Floßhafen mit seinen Lebensräumen und Artenvorkommen einen besonderen Schutz erfordert und dazu weitere Gutachten ausstehen, ist eine weitere Prüfung und Abwägung erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

Lachebrücke mit Mainz im Hintergrund

Neben den bestehenden Brücken könnte als ergänzende reine Fußgängerbrücke – unter Berücksichtigung der wertvollen Ufergehölze – eine direkte Verbindung zwischen der Kostheimer Schwanenbucht über den Flutgraben auf die Maaraue geschaffen werden (➡ **Vertiefungsbereich Kostheimer Ufer, S. 261**). Mit einer solchen Fußgängerbrücke können sich die Konflikte auf der Brücke an der Floßhafenstraße ebenfalls reduzieren und es würde eine direkte Verbindung zur Lesselallee entstehen, die nur den Fußgängerinnen und Fußgängern vorbehalten ist.

Struktur räume

Das Rhein.Main.Ufer ...

88 **... kleinräumlich entwickeln**

| **90** Ufer in Zahlen
Masterplan

| **92** Schiersteiner Aue
| **98** Schiersteiner Hafen
| **108** Bismarksaue
| **114** Schiersteiner Brücke und Rheinwiesen
| **122** Rettbergsaue
| **128** Villenufer
| **134** Biebricher Ufer
| **146** Industrie und Hafen
| **152** Amöneburger Ufer und Kaiserbrücke
| **160** Petersaue
| **166** Hellingufer
| **172** Ufer am Eleonorenpark
| **180** Kasteler Ufer
| **188** Park östlich der Reduit
| **196** Maaraue
| **204** Am Floßhafen
| **212** Kostheimer Ufer
| **222** Mainwiesen

IB

... kleinräumlich entwickeln

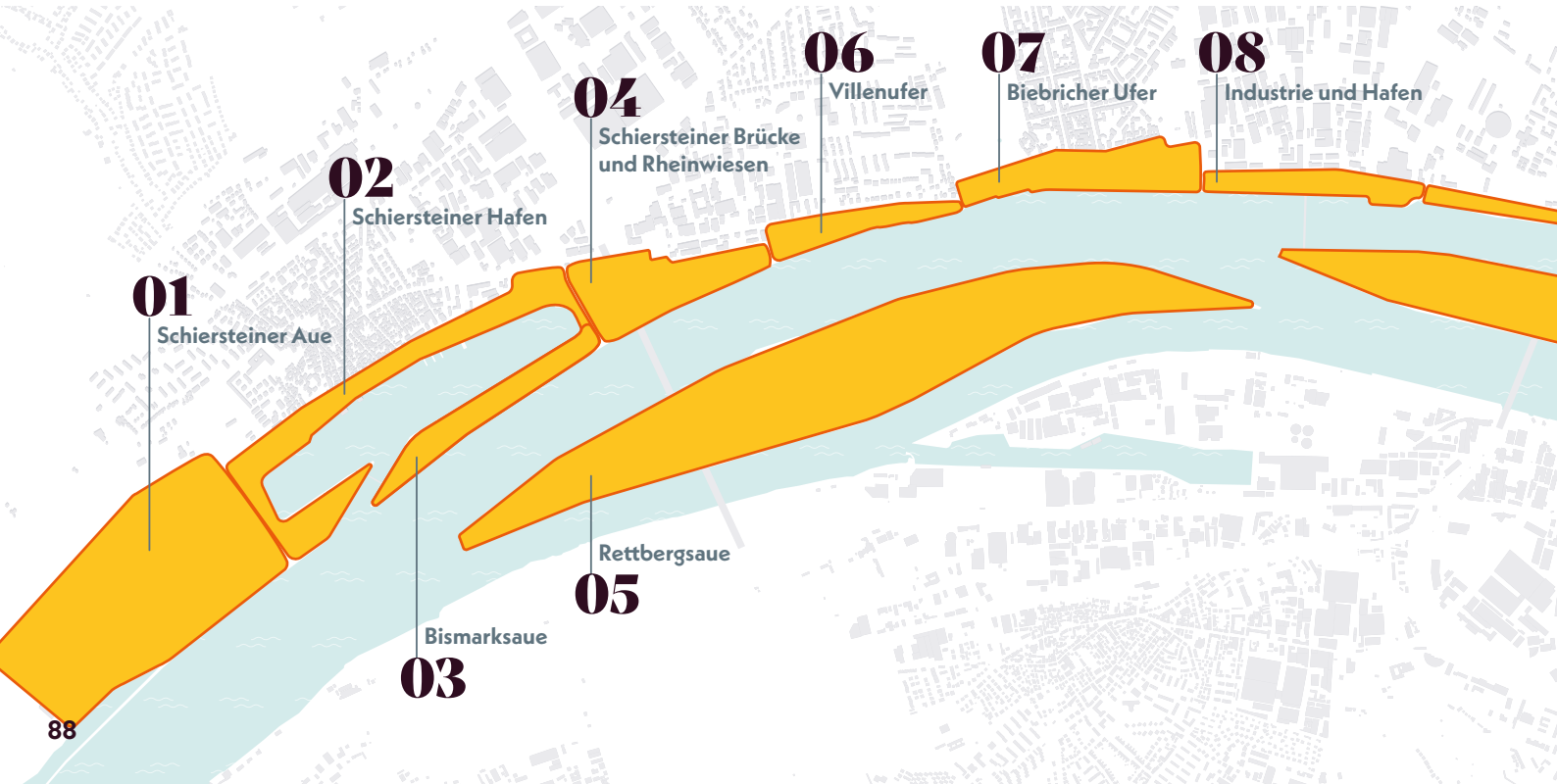
Einleitung

Die fünf Wiesbadener Stadtteile entlang des Ufers bilden ihre ganz eigenen charakteristischen Uferräume, wodurch ein sehr heterogenes Rhein- und Mainufer entsteht. Um das Ufer genauer zu betrachten und die spezifischen Eigenarten der Uferräume erfassen und Entwicklungsperspektiven aufzeigen zu können, ist das Ufer für das Konzept in 18 Strukturräume aufgeteilt worden. Die Untergliederung der Strukturräume basiert auf räumlich-strukturellen sowie nutzungsbezogenen Gegebenheiten des Ufers. Ein Strukturraum kann dabei sehr unterschiedlich geprägt sein: von eindeutig räumlich definierten Parkanlagen, die durch ihre Ausgestaltung oder städtebaulichen Kanten deutlich als zusammengehöriges Raumgefüge erkennbar sind, wie z.B. die Eleonorenanlage, bis hin zu unstrukturierten, schwer als zusammengehörig lesbaren Uferräumen, die sich durch ähnliche Nutzungen oder Herausforderungen definieren, wie das Amöneburger Ufer. Grundsätzlich zeigt sich bei dieser Betrachtung die große Qualität des Wiesbadener Rhein- und Mainufers: ein sehr heterogenes Ufer mit vielen verschiedenen Abschnitten mit jeweils ganz eigenen Charakteren. Alle 18 Strukturräume wurden in einem eigenen Steckbrief dargestellt. Neben einer Beschreibung des Bestands samt Betrachtung der Qualitäten und Defizite werden die Entwicklungsperspektiven raumspezifisch für die einzelnen Strukturräume aufgezeigt.

Auf den ersten beiden Seiten der Steckbriefe wird der Strukturraum in seinem heutigen Zustand beschrieben und gezeigt, welche planerischen Herausforderungen, rechtlichen Bindungen und bestehenden Planwerke relevant sind. In Schaukästen werden die zentralen Qualitäten und Defizite zusammengefasst. Ergänzt wird die Bestandsaufnahme durch Piktogramme oder Themenkarten, die spezifische Aspekte des Strukturraums vertiefen.

Auf den folgenden Seiten der Steckbriefe werden die Entwicklungsperspektiven aufgezeigt. Diese spiegeln die übergeordneten Themen Freizeit und Erholung, Natur und Umwelt, Mobilität und Verkehr sowie Gastronomie wider. Die Entwicklungsperspektiven werden durch die Umsetzung einer Vielzahl an Maßnahmen erreicht, die in einer kurzen Tabelle aufgelistet und in der dazugehörigen Karte mit entsprechender Nummerierung verortet werden.

Die Nummerierung in der Tabelle setzt sich folgendermaßen zusammen: zu Beginn der Tabelle Nummer des Strukturraums – Nummer der Maßnahme – Nummer der Teilmaßnahme. Als Beispiel: Im Strukturraum Nr. 07 (Biebricher Ufer) ist die Maßnahme 03-05 in die Hauptmaßnahme Nr. 03 (Neue Promenade Biebrich) und Teilmaßnahme Nr. 05 (Entwicklung des Zollspeicherareals) eingeordnet.



Die Maßnahmentabelle umfasst außerdem noch eine Darstellung des geschätzten Umsetzungsaufwands in sechs Stufen. Je mehr Kästchen ausgefüllt sind, desto höher ist der Umsetzungsaufwand. Die Maßnahmentabelle der Steckbriefe soll einen Überblick über die im Strukturraum vorgeschlagenen Maßnahmen verschaffen.

Eine detaillierte Maßnahmenbeschreibung sowie eine grobe Kosteneinordnung, Umsetzungsaufwand und Öffentlichkeitswirksamkeit ist in dem gesonderten Maßnahmenkatalog zu finden. Er folgt der gleichen Systematik, so dass die Zuordnung aus den Steckbriefen auch im Maßnahmenkatalog wiederzufinden ist.

Impulsprojekte

Aus der Vielzahl an Maßnahmen wurden einige ausgewählt, die als Impulsprojekte bei der Umsetzung fungieren können. Sie sind vielfach in der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger gewünscht worden wie z.B. eine neue Grillstation, ein direkter Wasserzugang oder das autofreie Ufer in Kastel. Die Projekte eignen sich besonders, um der Öffentlichkeit zu zeigen, dass das Rhein.Main.Ufer-Konzept in die Umsetzung geht. Impulsprojekte werden für die Schwerpunkte Freizeit und Erholung, Mobilität und Verkehr sowie Natur und Umwelt definiert. Sie sind kurzfristig und ohne größeren Planungsaufwand umsetzbar und setzen Impulse für die Umsetzung weiterer Maßnahmen.

In den Steckbriefen sind die besonderen Impulse an dieser Markierung zu erkennen

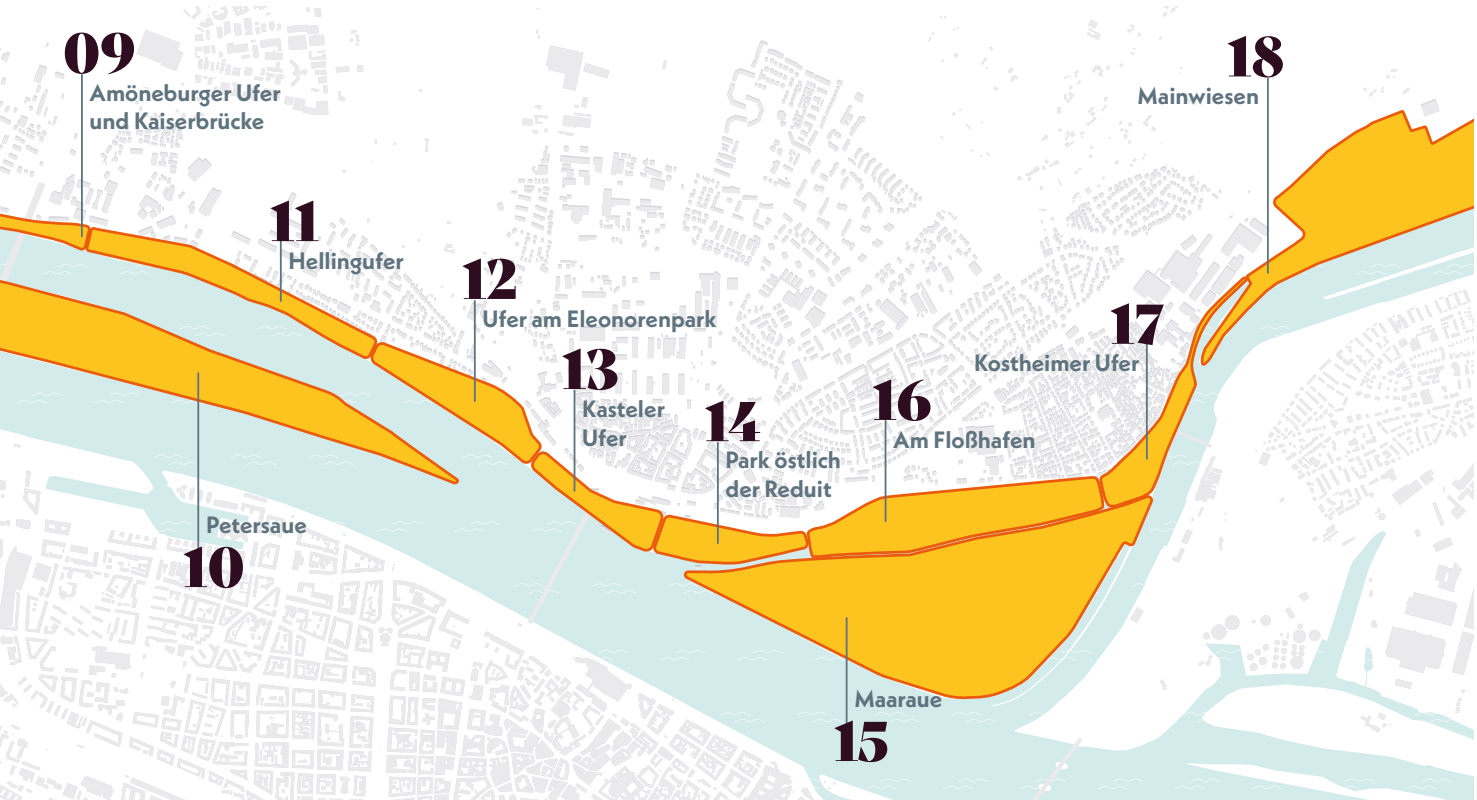
Leuchtturmprojekte

Dem gegenüber stehen Leuchtturmprojekte. Dies sind Projekte, die – wie ein Leuchtturm – über die Grenzen Wiesbadens hinausstrahlen und damit eine hohe Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit erzielen. Hierzu gehören die Freizeitflächen unter der Schiersteiner Brücke, die Umgestaltung des Umfelds der Reduit mit dem neuen Park, aber auch neu gestaltete, zum Flanieren einladende, autofreie Promenaden in Biebrich und Schierstein. Leuchtturmprojekte sind weiterführend und vertiefend planerisch zu bearbeiten und dementsprechend häufig an einen hohen Planungs- und Investitionsbedarf gekoppelt.

In den Steckbriefen sind die Leuchtturmprojekte an dieser Markierung zu erkennen

Masterplan

Auf der folgenden Ausklappseite ist der übergeordnete Masterplan zu sehen. Dieser steht für eine Vision des zukünftigen Rhein- und Mainufers und zeigt die vielfältigen Potenziale des Ufers, die in den nächsten Jahren entwickelt werden können. Dabei werden in Sprechblasen die Themenfelder Freizeit und Erholung, Natur und Umwelt, Gastronomie und Mobilität und Verkehr thematisiert und beispielhafte Maßnahmen aufgezeigt. Auch außerhalb der Sprechblasen sind sowohl übergeordnete Maßnahmen wie die Rhein.Main.Ufer-Buslinie zu finden als auch die Vertiefungsbereiche oder Leuchtturmprojekte wie die Schiersteiner Brücke eingezeichnet.



Rhein. Main. Dein. Unser. Neues. Ufer

1 Uferbuslinie

240 ha
Lebensräume für die Natur

Über **100** neue, schattenspendende **Bäume**

Viele neue Orte, um **am Wasser zu sitzen**

3 Promenaden zum Flanieren

über **2.000 Sitzplätze**
in der Außengastronomie am Ufer

MASTERPLAN ENTDECKEN ⟶

2 neue Parks

Ganz viele neue **Highlights** für **Freizeit, Sport und Spaß**

7 neue öffentliche Toiletten

4 neue Spielplätze

14 km
Ufer an Rhein und Main

26 km ufernahe Fuß-/Radwege zusätzlich

4,5 km neue Wege

2,5 km autofreie Uferabschnitte

1 Freizeithafen

1 Regattastrecke

1 neue Solarfähre

900 Bootsliegeplätze

Masterplan

- Vertiefungsbereich
- Fokusbereich Naturschutz
- Fokusbereich Promenade
- Wassersport
- Herstellung des Biotopverbunds
- Lückenschluss Wegenetz
- Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser
- Leuchtturmprojekt
- Uferband
- Radwegeverbindungen Innenstadt
- Fährverbindungen
- Ufer-Buslinie
- Bahnhöfe

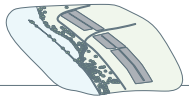
Beispielhafte Maßnahmen

- Freizeit und Erholung
- Natur und Umwelt
- Mobilität und Verkehr
- Gastronomie
- Promenaden

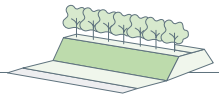
Schiersteiner Aue

Trinkwassergewinnung und Storchenkolonie

Identifikationspunkte



A Wasserwerk



B Deich mit Platanenreihe

C Storchenkolonie

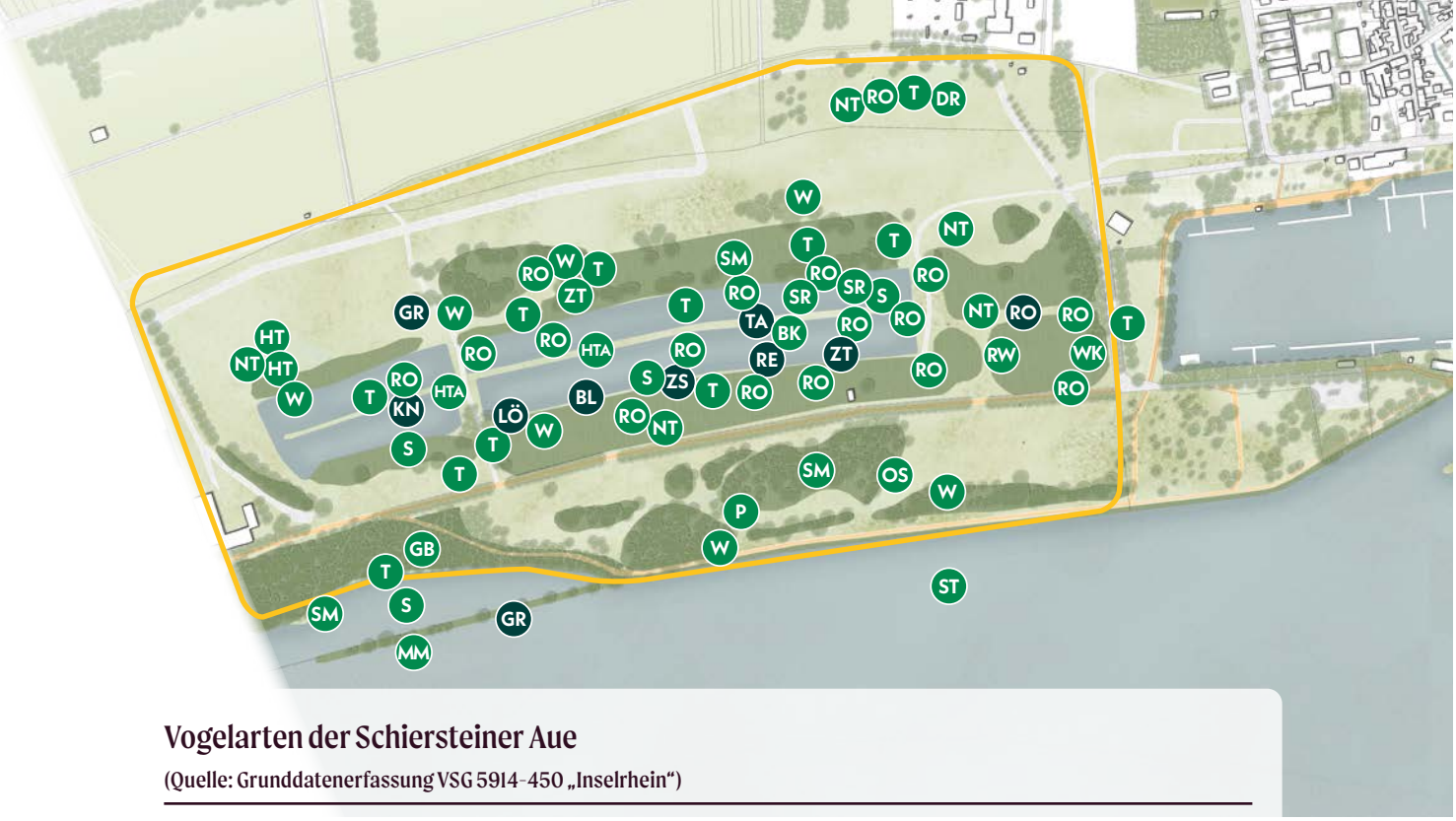
Die Schiersteiner Aue ist geprägt durch den zentral verlaufenden Deich sowie die dahinter liegenden Wasserwerksflächen mit großen Filterbecken und weitläufigen Wiesen. Südlich des Deiches erstrecken sich entlang des Rheins Wiesen, die saisonal überschwemmt sind und im Westen im Naturschutzgebiet „Niederwallufer Bucht" in einen Silberweidenauwald übergehen.

In dem schon 1899 angelegten Schiersteiner Wasserwerk wurde früher großflächig Wasser aus Rheinwasser-Filtrat gewonnen. Mittlerweile ist es ein reines Grundwasserwerk und liefert immer noch ca. 30% der Wasserversorgung der Wiesbadener Haushalte. Das Gebäude der ehemaligen Wasseraufbereitung an der Gemeindegrenze zu Walluf wird nicht mehr benötigt und wurde im Sommer 2022 niedergelegt. Der gesamte Strukturraum ist Trinkwasserschutzgebiet und Landschaftsschutzgebiet Zone I.

Die wassergeprägte Landschaft um das Wasserwerk ist ein wichtiger Lebensraum zahlreicher Vogelarten. Durch das EU-Vogelschutzgebiet „Inselrhein" (5914-450) ist die gesamte Schiersteiner Aue geschützt. Die hier ansässige Weißstorchen-Kolonie stellt eine Besonderheit in der Region dar, die Vögel sind an dieser Stelle aus nächster Nähe zu beobachten.

Der Weg auf dem Deich ist eine viel frequentierte Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Schierstein und Walluf.

Wasserwerksflächen mit Storchenkolonie



Vogelarten der Schiersteiner Aue

(Quelle: Grunddatenerfassung VSG 5914-450 „Inselrhein“)

Brutvogelarten	
BK	Blaukehlchen
DR	Drosselrohrsänger
GB	Gelbspötter
HT	Hohltaube
HTA	Haubentaucher
MM	Mittelmeermöwe
NT	Neuntöter
OS	Orpheusspötter
P	Pirol
RO	Rohrammer
RW	Rohrweihe
ST	Stockente
SM	Schwarzmilan
SK	Schwarzkehlchen
SR	Schilfrohrsänger
T	Teichrohrsänger
W	Weißstorch
WK	Wachtelkönig
ZT	Zwergtaucher

Rastvogelarten	
BH	Blässhuhn
GR	Graureiher
KN	Knäkente
LÖ	Löffelente
RE	Reiherente
RO	Rohrdommel
ST	Stockente
TA	Tafelente
ZS	Zwergsäger
ZT	Zwergtaucher

Durch die erhöhte Position des Deichs wird der Blick auf das Wasserwerk, in den Rheingau und den Taunus eröffnet. Hier verläuft der Hessische Fernradweg R3 und der Leinpfad als Teil regionaler Freizeitrouten. Durch die tiefer liegenden Wiesenbereiche führen weitere Wegeverbindungen, die den Zugang zum Rheinufer ermöglichen und so in den naturnahen Bereichen zum Beobachten und Verweilen einladen.

Defizite

- Der Zaun zu den Flächen des Wasserwerks verringert die Qualität der Aussicht
- Wissensvermittlung über Vogelarten und Storchenkolonie über den bestehenden Schaukasten ausbaufähig
- Mängel im Zustand der Wegeführung auf dem Deich

Qualitäten

+ Hohe Bedeutung für den Artenschutz und Teil des EU-Vogelschutzgebiets „Inselrhein“ (5914-450)
+ Hohe Diversität an Vogelarten
+ Erhöhte Position auf dem Deich ermöglicht einen Ausblick über das Wasserwerk und in Richtung Rheingau
+ Naturschutzgebiet „Niederwallufer Bucht“ im Westen
+ Gute Aufenthaltsqualität auf den östlichen Wiesen
+ Platanenreihe entlang des Deichs als markante Vegetation
+ Besonderes Naturerleben durch Vielzahl u.a. seltener Vogelarten

Maßnahmenverortung

Maßnahmenliste

01

Titel der Maßnahme	Umsetzungsaufwand
01 Vogelbeobachtungspunkt	
02 Webcam am Storchennest mit Live-Übertragung	
03 Deichweg ertüchtigen	

Entwicklungsperspektive

Natur und Umwelt

Mit der hohen Bedeutung der Schiersteiner Aue für zahlreiche Vogelarten und Auwaldstrukturen ist der Naturschutz in diesem Strukturraum in den Vordergrund zu stellen. Gleiches gilt auch für die Aspekte des Trinkwasserschutzes. Das Naturschutzgebiet „Niederwallufer Bucht" ist eines der zwei Naturschutzgebiete am Wiesbadener Rhein- und Mainufer. Der in der Naturschutzgebietsverordnung festgelegte Schutzzweck gilt insbesondere dem Silberweidenauwald, den Röhrichten und dem Uferbereich als bedeutsames Brut-, Nahrungs- und Rastbiotop sowie als Laichbiotop und wird auch hier als Zielsetzung übernommen.

Die Bedeutung für den Vogel- und Naturschutz kann zukünftig noch besser im öffentlichen Raum kommuniziert werden. Leicht zugängliche Informationsangebote vor Ort können einen wichtigen Beitrag zur Sensibilisierung für die Belange des Naturschutzes bieten und die Bildung im Bereich Natur und Umwelt fördern. Aktuell besteht ein Informationskasten, der durch die Hessische Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz (HGON) und den Verein Storchengemeinschaft Wiesbaden-Schierstein e.V. bespielt wird und mithilfe von QR-Codes auf weiterführende Informationen verlinkt. Das Informationsangebot kann zukünftig ausgebaut und mit einer Neugestaltung als Vogelbeobachtungspunkt ansprechender und moderner gestaltet werden. Die Verknüpfung mit Online-Angeboten

in Form eines digitalen Rhein.Main.Ufers (➞ **Digitales Rhein.Main.Ufer, S. 289**) wie zum Beispiel eine Webcam am Storchennest (M 01.02) erscheint dabei besonders vielversprechend. In Kombination mit dem Angebot vor Ort können damit alle Generationen und Zielgruppen erreicht werden.

Informationsschilder im Bestand

Freizeit und Erholung

Mit dem Ausbau des Informationsangebots soll im Rahmen eines neuen Vogelbeobachtungspunkts (M 01.01) ein attraktiver Anziehungspunkt für die Freizeit- und Erholungssuchenden in der Schiersteiner Aue entstehen. Der neue Beobachtungspunkt soll im Bereich der ehemaligen Filterstufen im Westen umgesetzt werden. Dafür ist die Nutzung eines Teilgrundstücks vom Eigentümer Hessenwasser durch die Stadt Wiesbaden genehmigungsrechtlich zu prüfen. Die Nutzung als Einfahrt müsste dabei gesichert sein. Die zusätzlichen Flächen würden eine Aufweitung in Form eines kleinen Platzes erzeugen und damit eine hervorragende Erlebbarkeit der Wasserwerksflächen mitsamt ihren zahlreichen Vogelarten abseits vom Deichweg ermöglichen. Durch seine erhöhte Lage auf dem Deich bietet der Beobachtungspunkt attraktive Aussichten auf die Wasserwerksflächen sowie die geschützte Auenlandschaft am Rhein. Mit der Ertüchtigung des Deichweges (M 01.03) als Hauptverbindung Richtung Rheingau könnte auch eine Reduzierung der Erholungssuchenden in den südlich angrenzenden Rheinwiesen erreicht werden.

Neuer Vogelinformationspunkt

Plankonzept

M 1:4.000

Legende

- Uferbegleitende Wegeführung
- Identifikationspunkte
- Exemplarische Einbauten (Maßnahmen)
- Parks, Grünflächen (Maßnahmen)
- Platz-, Verkehrs-, Spiel- und Bewegungsflächen (Maßnahmen)

Söhnleinanlage
Schiersteiner Hafen
Dyckerhoff-Brücke
Schiersteiner Rheinwiesen

Schiersteiner Hafen

Maritimes Ambiente und Tourismus an der „Schiersteiner Riviera“

Der Spitzname „Schiersteiner Riviera“ beschreibt das besondere Ambiente des Schiersteiner Hafens. Mit den zahlreichen Wassersportvereinen, den Bootsanlegestellen und der Hafenpromenade entfaltet der Raum auch für überregionale Gäste eine Anziehungskraft als Ausflugsziel und Zentrum des Wiesbadener Wassersports. Mit der öffentlich zugänglichen Slipanlage im Osten des Hafenbeckens besteht zusätzlich die Möglichkeit, das eigene Boot zu Wasser zu lassen.

Die westliche Hafenpromenade stellt in weiten Teilen durch schattenspendende Bäume, ausreichenden Platz für Fuß- und Radverkehr und viele Sitzgelegenheiten eine Qualität im Strukturraum dar. Der zentral gelegene Hans-Römer-Platz mit dem Weinstand weist noch Entwicklungsmöglichkeiten im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität auf. Besonders unterhalb des Weinstandes an der Stelle der Sitzstufe wird die Sicht auf den Hafen durch den unregelmäßigen Rückschnitt des Böschungsbewuchses gestört. Die Dieter-Horschler-Promenade bedarf noch weiterer Begrünung, Beschattung und attraktiver Sitzmöglichkeiten sowie einer Erweiterung in östlicher Richtung. Neben gastronomischen Nutzungen bietet die Promenade auch besondere Orte für kulturelle Angebote. Die Kunstmole ermöglicht Ausstellungen im Hafen unter freiem Himmel. Am nördlichen und westlichen Ufer des Hafenbeckens finden saisonal Open-Air-Kinoveranstaltungen und das jährlich wiederkehrende Hafenfest statt.

Identifikationspunkte

- A Dyckerhoff-Brücke
- B Bootsanlegestellen
- C Slipanlage und Kran Osthafen

Schiersteiner Hafen

Qualitäten

+ Hafencharakter mit einzigartigem Ambiente und Wassersportnutzungen
+ Durchgehende Wegeführung und Rundweg um den Hafen
+ Breite Promenade im Westen, die als Fußgängerzone eingerichtet werden soll
+ Einzige Regattastrecke in Wiesbaden
+ Öffentliche Bootsrampe
+ Hohe gastronomische Dichte am Nordufer
+ Kulturveranstaltungen im und am Hafen, z.B. Open-Air-Kino/Hafenfest
+ Kunstmole als Infrastruktur für Galerien und Veranstaltungen

Defizite

− Kreuzung am Hafenweg: Ungelöste Verkehrssituation bezüglich der Kreuzung, Werksverkehr/Freizeitverkehre/Bootstrailer
− Uneinheitliche Gestaltung der Promenadenteile am Nordufer
− Wenig Grün auf dem Hans-Römer-Platz und entlang der östlichen Promenade
− Hohe Auslastung des Hafens und der Steganlagen
− Zunehmende Beanspruchung des Gewässers zu Lasten der Natur und der ansässigen Arten
− Anzahl der öffentlichen Toiletten im Gesamtbereich ausbaufähig
− Vorrangstellung des Autoverkehrs auf dem Großteil der Wege um den Hafen
− Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr in Teilen der Promenade

Kreuzung am Hafenweg

Dieses einzigartige und besonders attraktive Freizeitziel bringt aber auch saisonal und an Wochenenden eine verschärfte Verkehrssituation mit sich. In diesen Zeiten führt das zu einer verkehrlichen Belastung in Schierstein, bei der die Anwohnerinnen und Anwohner durch den Parksuchverkehr im Ortskern stark betroffen sind. Im Kreuzungsbereich von Promenade und Hafenweg treffen Fuß- und Radwegeverbindungen auf den Lkw- und Pkw-Verkehr mitsamt Bootstrailern. Der gesamte Hafenweg wird von z.T. dauerhaft abgestellten Bootstrailern belegt, welche die Aufenthaltsqualität am Auftakt zur Schiersteiner Hafenpromenade verringern. In diesem Zugangsbereich kommt es u.a. wegen der undefinierten Flächenaufteilung wiederholt zu gefährlichen Situationen in den Begegnungsverkehren von Gewerbe und Freizeit.

Mit dem Neubau der Schiersteiner Brücke eröffnet sich aktuell die große Chance, die Stellplatzsituation und Verkehrsführung neu zu planen und den Kreuzungsbereich sowohl gestalterisch als auch verkehrlich aufzuwerten.

Blick auf den Schiersteiner Hafen

Maßnahmenliste

02

	Titel der Maßnahme	Umsetzungsaufwand
01	Rückbau des Campingplatzes, Reduktion der Stellplätze und ökologische Flächenentwicklung	
02	Kinderspielplatz Söhnleinanlage ausbauen	
03	Öffentliche Toilette – Spielplatz Söhnleinanlage	
04	Qualifizierung der Wilhelm-Loos-Anlage	
05	Neue Hafenpromenade Schierstein	
05 -01	Autofreie Promenade Schierstein	
05 -02	Barrierefreier Übergang zur Promenade	
05 -03	Zaun am Osthafen zurückbauen	
05 -04	Neue Sitzstufen am Osthafen	
05 -05	Begrünung der Promenade	
06	Geschichtsinformation rund um den Schiersteiner Hafen	
07	Aktivere Bespielung der Kunstmole	
08	Gastronomie im Osthafen	
09	Kreuzung Hafenweg neu organisieren und Aufenthaltsqualität schaffen	
10	Rad- und Fußwegeanbindung nördlicher Hafenweg	
11	Radstation Osthafen	

Wilhelm-Loos-Anlage – heute

04 Wilhelm-Loos-Anlage – Vision

Entwicklungsperspektive

Freizeit und Erholung

Das attraktive Nordufer des Schiersteiner Hafens wird als „Neue Hafenpromenade Schierstein" (M 02.05) zusammenhängend neu betrachtet und geplant (➡ **Vertiefung – Promenaden, S. 270**). Für die Dieter-Horschler-Promenade ist eine Erweiterung vorgesehen, die im Osten mit der neuen Platzsituation an der Kreuzung zum Hafenweg endet. Der westliche Beginn der Promenade soll durch die Wilhelm-Loos-Anlage (M 02.04) markiert werden, die dafür als kleiner Park mit weiteren Grünflächen und neuen Sitzmöglichkeiten ausgestaltet werden soll. Dieser grüne Auftakt zeigt die Entwicklungsrichtung an: die neue Schiersteiner Promenade muss grüner werden und soll mehr Aufenthaltsqualität bieten. Dafür ist die autofreie Gestaltung zentral. Ab der Wilhelm-Loos-Anlage bis zum Hans-Römer-Platz soll eine lebendige Fußgängerzone (TM 02.05-01) entstehen. Neue Sitzstufenanlagen (TM 02.05-04) im Osthafen sollen eine attraktive Möglichkeit bieten, dem Wasser noch näher zu kommen.

Gastronomie

Die bestehende Gastronomie am nördlichen Hafenufer soll erhalten und weiter gefördert werden, indem die neue Fußgängerzone die Erweiterung von Außengastronomieflächen in Richtung des Wassers ermöglicht. Ein zusätzlicher Gastronomiestandort (M 02.08) ist im neuen Bebauungsplan im Osthafen vorgesehen. Diese Gastronomie kann dazu beitragen, die vorgeschlagenen Sitzstufen im Osthafen zu beleben.

Mobilität und Verkehr

Die Verkehrsführung am gesamten Schiersteiner Hafen wird neu gedacht und sieht zukünftig ein autofreies Ufer (TM 02.05-01) vor. Dafür wird die Fußgängerzone über den Hans-Römer-Platz hinaus in westlicher Richtung erweitert, wie es in Teilbereichen bereits im Modellversuch erfolgreich umgesetzt wurde. Die autofreie Gestaltung fördert

Mehr zur Schiersteiner Promenade im Kapitel Vertiefung Promenade Schierstein, S. 270 ➡

05 Neue Hafenpromenade Schierstein – Vision

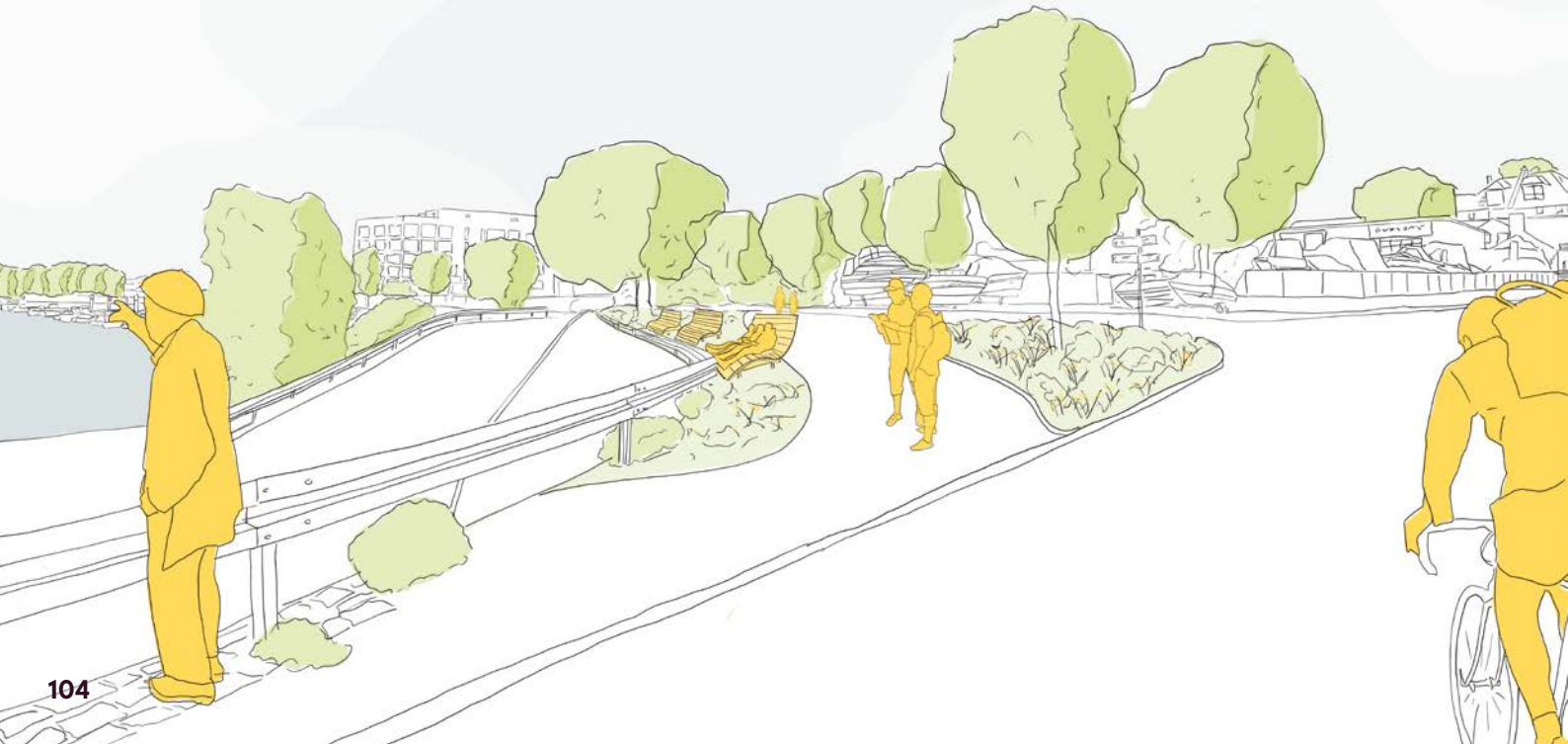
die Aufenthaltsqualität, indem die Flächenkonkurrenz mit dem Auto sowie die Emissionen entfallen. So entsteht die Chance für eine völlig neue Aufteilung der Flächen, wodurch mehr Raum für Grünflächen und Sitzmöglichkeiten sowie den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden kann.

Die Neuordnung des Verkehrs sieht auch eine Neugestaltung der Kreuzung am Hafenweg (M 02.09) vor. Dort kann die Verkehrsfläche reduziert und ein neuer Auftakt zum Hafen mit Sitzstufenanlage und neuer Begrünung entwickelt werden. Insgesamt entsteht so ein ganz neues Bild: vom zugeparkten Straßenraum ohne Aufenthaltsqualität zu einer verkehrsreduzierten, sicher und übersichtlich gestalteten Promenade mit Aufenthaltsmöglichkeiten und attraktiven Fuß- und Radwegen.

Dem Parkdruck durch Besucherinnen und Besucher Schiersteins wird durch die neuen Stellplätze unter der Schiersteiner Brücke entgegengewirkt. Weitere Erläuterungen dazu sind im Strukturraum (➡ **Strukturraum Schiersteiner Brücke und Rheinwiesen, S. 114**) und im Vertiefungsbereich (➡ **Vertiefungsbereich Schiersteiner Brücke, S. 233**) zu finden. Hier wird auch die neue Gestaltung des östlichen Hafenwegs näher beleuchtet.

Osthafen-Platz in Richtung Westen – heute

Lageplan Osthafen-Platz



09 Osthafen-Platz in Richtung Westen – Vision

09 Osthafen-Platz in Richtung Osten – Vision

Osthafen-Platz in Richtung Osten – heute

Plankonzept

M 1:4.000

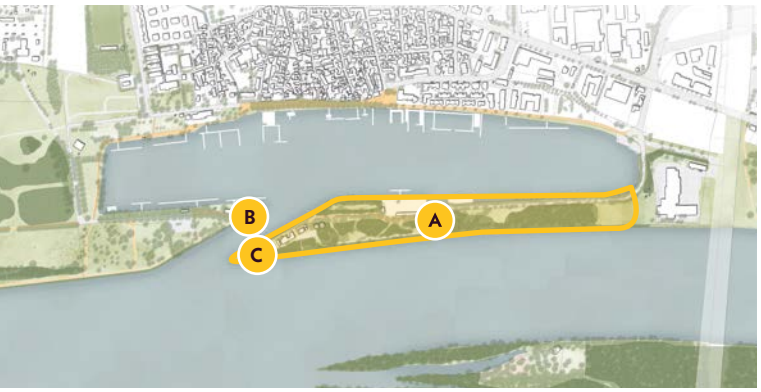
Legende

- Uferbegleitende Wegeführung
- Identifikationspunkte
- Exemplarische Einbauten (Maßnahmen)
- Parks, Grünflächen (Maßnahmen)
- Platz-, Verkehrs-, Spiel- und Bewegungsflächen (Maßnahmen)

Neue Hafenpromenade Schierstein
Fuß- und Radweg
Dieter-Horschler-Promenade
Barrierefreier Übergang
Gastronomie
Kreuzung
Hafenweg
Sitzstufen
Kunstmole
Slipanlage
Radstation
Schiersteiner Hafen
Bismarksaue
Rettbergsaue

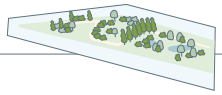
Bismarksaue

Naturnahe Aue mit Biotopschutz und Naturerleben



Identifikationspunkte

A Naturnahe Aue



B Dyckerhoff-Brücke

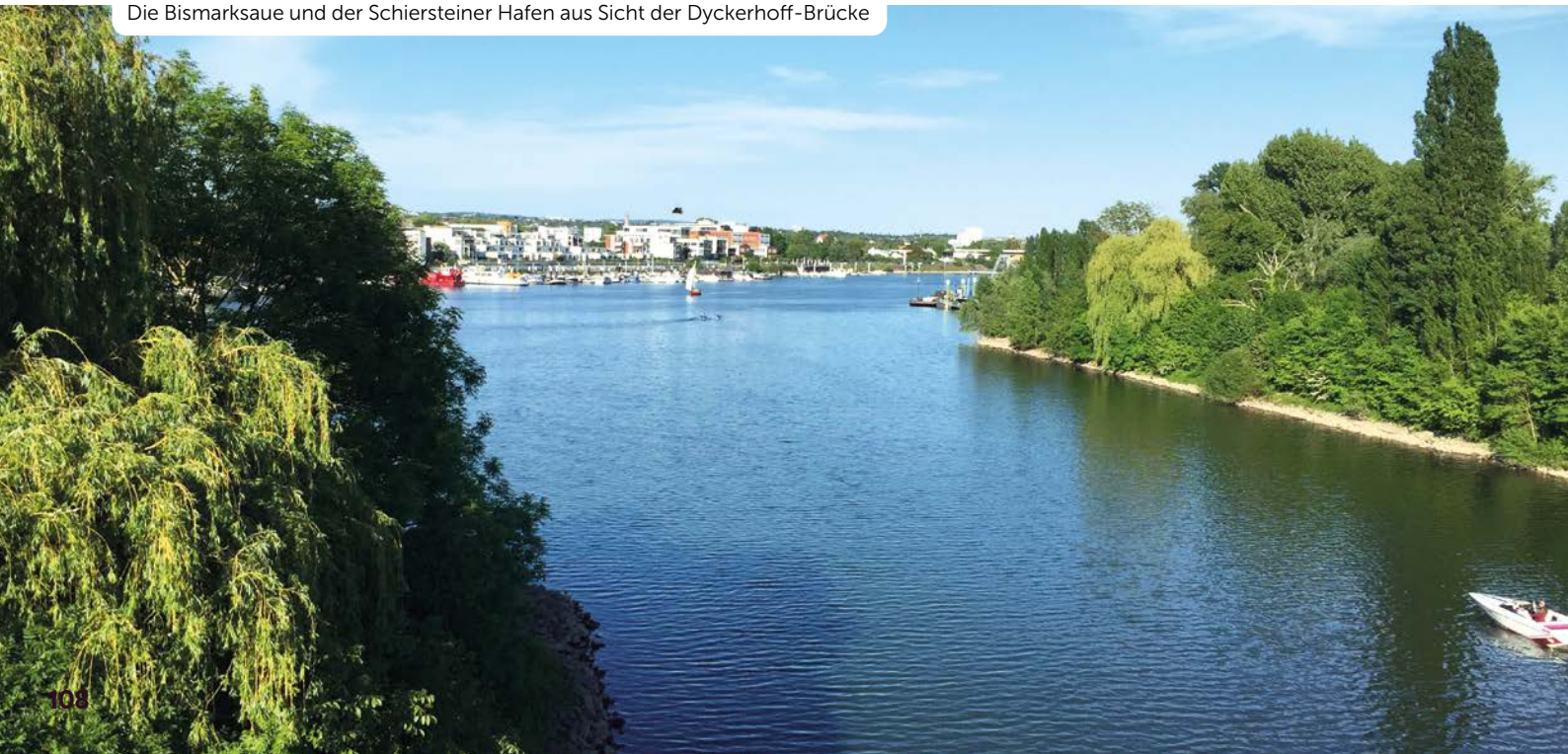
C DLRG-Gebäude

Im südlichen Teilbereich des Schiersteiner Hafens liegt die Bismarksaue. Während der Schiersteiner Hafen mit seiner Promenade stark frequentiert und eher „steinern" ist, ist der südliche Teil des Hafens eher naturbelassen. Aufgrund der vom sonstigen Hafen abweichenden Gestaltung und der wichtigen Funktion für den Biotop- und Artenschutz soll der Bismarksaue jedoch eine eigene Betrachtung gewidmet werden. Hier liegt der Masterplan Bismarksaue zugrunde, der bisher nur teilweise umgesetzt wurde.

Die Bismarksaue ist eine künstlich geschaffene Halbinsel und erstreckt sich auf einer Fläche von ca. 10 ha zwischen dem AGRAVIS-Silo an der Schiersteiner Brücke im Osten und der Dyckerhoff-Brücke im Westen.

Mit dem denkmalgeschützten DLRG-Gebäude auf der westlichen Spitze der Bismarksaue und der auffallenden Leichtbetonbrücke erhält der Schiersteiner Hafen einen markanten Eingang.

Der Biotop- und Artenschutz spielt auf der Bismarksaue die zentrale Rolle und soll durch den „Masterplan Bismarksaue" zukünftig noch weiter gefördert werden.
Durch Geländemodellierungen wurden bereits neue Lebensräume wechselfeuchter Biotope geschaffen. Die Renaturierung soll weiter fortgesetzt werden.



Die Bismarksaue und der Schiersteiner Hafen aus Sicht der Dyckerhoff-Brücke

Über die Dyckerhoff-Brücke an der Hafeneinfahrt ist die Halbinsel von westlicher Seite für den Fuß- und Radverkehr gut erreichbar. Durch die übrigen vorhandenen Wegeverbindungen ist die Durchgängigkeit am Rheinufer hervorragend gesichert. Für Erholungssuchende bietet sich von den Wegen aus die Möglichkeit zur Natur- und Tierbeobachtung. Durch die Bauarbeiten an der Schiersteiner Brücke ist der Uferweg südlich des AGRAVIS-Geländes in Richtung der angrenzenden Biebricher Rheinwiesen temporär weggefallen. Der Weg soll wiederhergestellt und an den Hafenweg am Ostende der Bismarksaue angeschlossen werden.

Auf der Nordseite der Bismarksaue hat das Wasser- und Schifffahrtsamt sein Betriebsgelände und ein Angelsportverein sein Vereinsgebäude. Die Anbindung dieser privilegierten, wasserbezogenen Nutzungen für Fahrzeuge erfolgt ebenso wie für das DLRG-Gebäude von Osten kommend über den Hafenweg.

Biotopflächen Bismarksaue

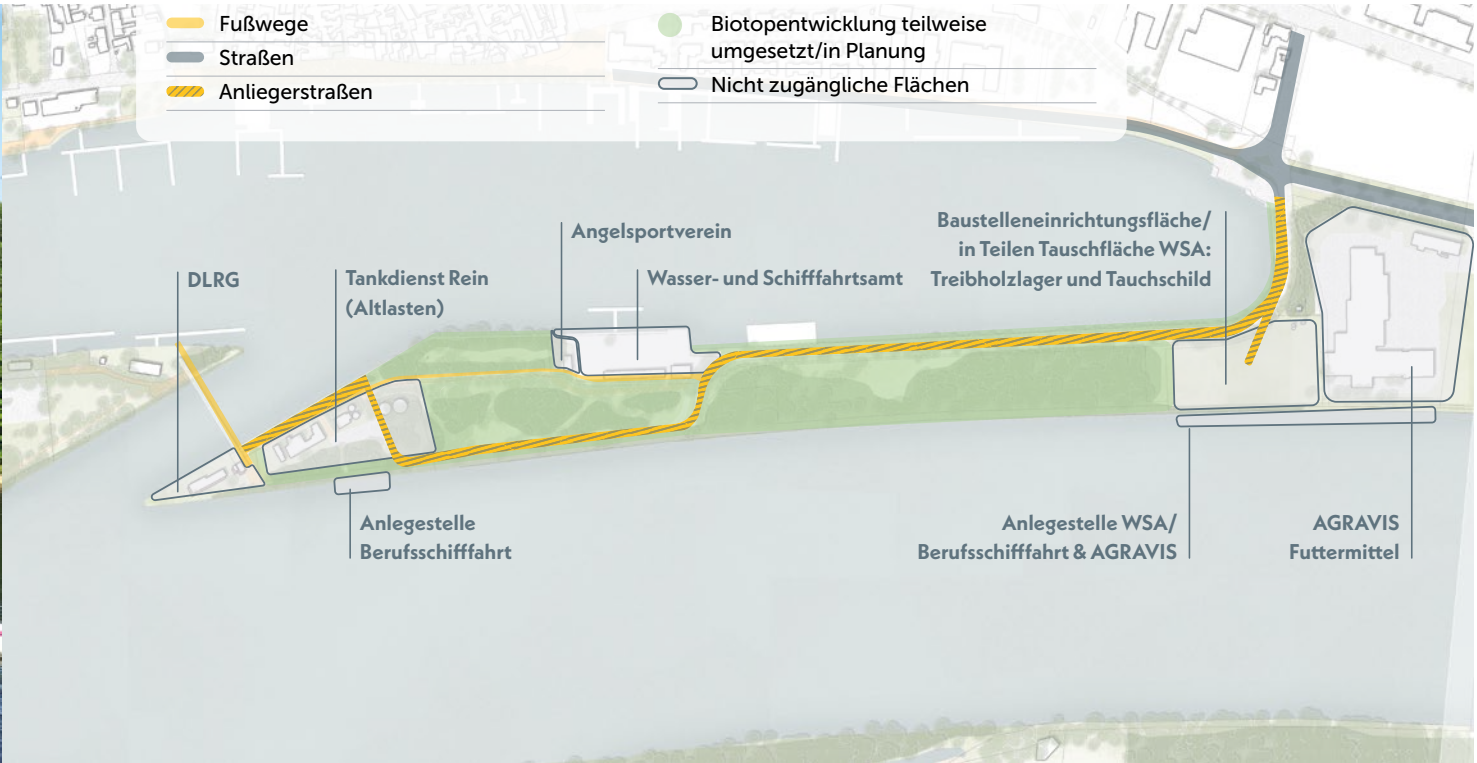
Qualitäten

+ Hohe ökologische Bedeutung der Bismarksaue für den Arten- und Biotopschutz
+ Rundweg als attraktives Angebot zum Spazierengehen

Defizite

- Keine hochwassersichere Erschließung der DLRG-Flächen
- Befahrung der Aue durch Fremdnutzerinnen und Fremdnutzer
- Altlasten auf den Flächen des ehemaligen Tankdienst Rein
- Ehemalige Tankdienstflächen stellen räumliche Barriere in der Wegeführung dar
- Wenig Sitzmöglichkeiten

Flächennutzung



Maßnahmenverortung

Maßnahmenliste

03

Titel der Maßnahme	Umsetzungsaufwand
01 Befahrbarkeit der Bismarksaue einschränken	
02 Renaturierung der Bismarksaue	

Entwicklungsperspektive

Natur und Umwelt

Auf der Bismarksaue steht der Naturschutz im Vordergrund. Mit der Aufstellung des Masterplans Bismarksaue, der die Renaturierung der Flächen, die Entwicklung von Auwaldkomplexen und extensiven Feuchtwiesen vorsieht, wurde bereits eine naturschutzfachliche Entwicklungsperspektive erzeugt. Die Ziele des Masterplans konnten bereits in Teilbereichen umgesetzt werden. Nun gilt es, die weitere Renaturierung aktiv voranzutreiben (M 03.02) und die Planungen des Masterplans umzusetzen. Im Zuge dessen sind noch Punkte zu klären: die Renaturierung der Flächen des Tankdiensts Rein. Diese Flächen sind aufgrund früherer Nutzungen mit Altlasten belastet und sanierungsbedürftig. Bevor eine ökologische Flächenentwicklung vorgenommen werden kann, muss hier die Altlastensanierung in den kommenden Jahren weiter verfolgt werden. Offen ist auch noch die Umsiedlung der Flächen des Wasser- und Schifffahrtsamtes mit ihrem Holzlagerplatz, dem Tauchschild und neuen Anlegestellen für die Berufsschifffahrt auf die Flächen westlich des Kraftfutterwerks. Dort befand sich nach dem Betonwerk zuletzt die Baustelleneinrichtung für den Neubau der Schiersteiner Brücke. Durch diese Verlagerung werden die noch vom Wasser- und Schifffahrtsamt genutzten Lagerflächen an einem Ort zusammengefasst und für die geplante Renaturierung freigemacht.

Freizeit und Erholung

Die Freizeitfunktionen sollen auf der Bismarksaue nur im Sinne des Naturerlebens gefördert werden. Die bestehenden Wege auf der Bismarksaue sollen erhalten bleiben, um den Blick auf die renaturierten Flächen zu ermöglichen. Insofern soll die Bismarksaue einen erlebbaren Naturraum darstellen, welcher der Natur und ihren Arten wichtige Lebensräume vorbehält und dies durch die Einbindung in das Wegesystem mit einem ruhigen Naherholungsraum für den Menschen verbindet. Dafür könnten vereinzelt noch mehr Sitzmöglichkeiten hergestellt werden, um Naturbeobachtung zu ermöglichen und um vor allem der älteren Bevölkerungsgruppe beim Spazierengehen Möglichkeiten zum Pausieren zu geben.

Mobilität und Verkehr

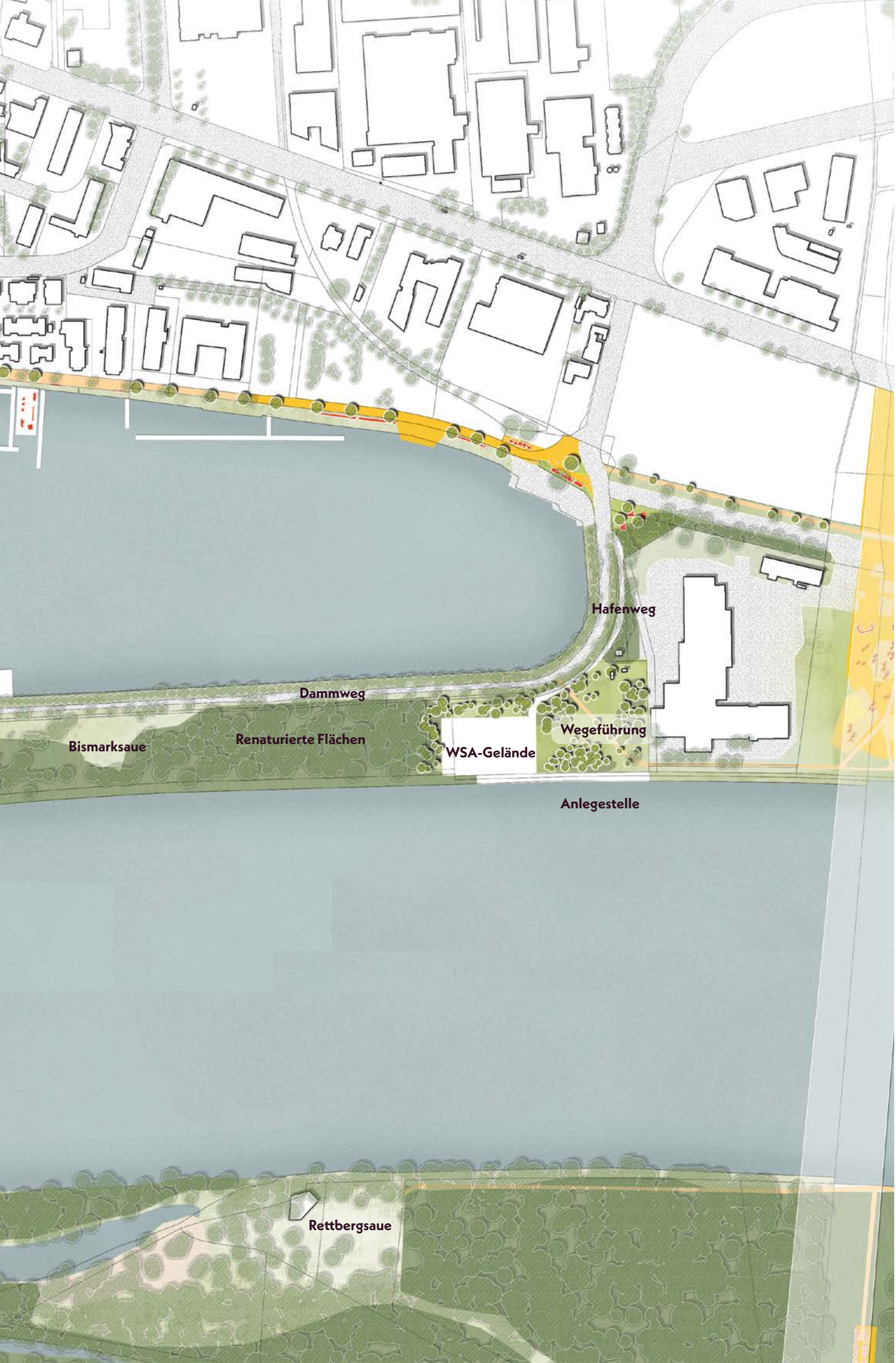
Der ruhige Charakter der Bismarksaue könnte zusätzlich unterstrichen werden, indem der Hafenweg auf der Bismarksaue zukünftig nur noch für Anliegerinnen und Anlieger befahrbar (M 03.01) gemacht wird. Die Erschließung für Anliegerverkehre – die DLRG, das Wasser- und Schifffahrtsamt und der Angelsportverein bleibt dabei erhalten. Insgesamt muss mit der Umsetzung des Masterplans das Wegenetz neu betrachtet werden. Die DLRG soll eine hochwassersichere Erschließung für ihr Grundstück erhalten. Im östlichen Bereich am AGRAVIS-Gelände entfällt mit der Fertigstellung der Schiersteiner Brücke auch die Baustelleneinrichtung. Der ehemalige Weg südlich des AGRAVIS-Geländes soll wiederhergestellt und an die bestehenden Wege auf der Bismarksaue angeschlossen werden. Grundsätzlich sollte in der Planung darauf geachtet werden, die Entstehung ungewollter Trampelpfade durch renaturierte Bereiche, z.B. zur Abkürzung der Wegeverbindungen durch eine geeignete Wegeführung zu verhindern.

Plankonzept

M 1:3.500

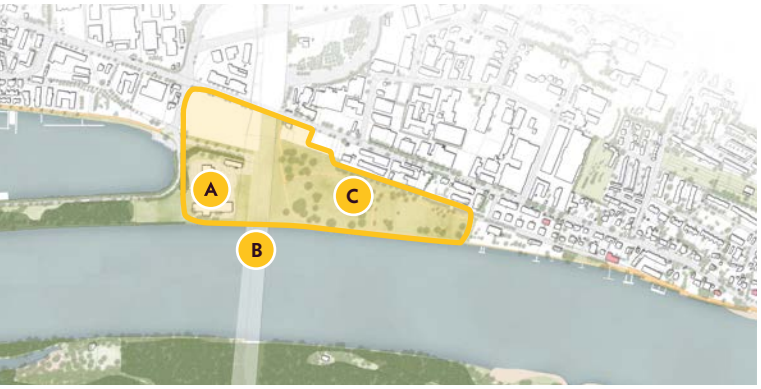
Legende

- Uferbegleitende Wegeführung
- Identifikationspunkte
- Exemplarische Einbauten (Maßnahmen)
- Parks, Grünflächen (Maßnahmen)
- Platz-, Verkehrs-, Spiel- und Bewegungsflächen (Maßnahmen)


Hafenweg
Dammweg
Bismarksaue
Renaturierte Flächen
WSA-Gelände
Wegeführung
Anlegestelle
Rettbergsaue

Schiersteiner Brücke und Rheinwiesen

Freizeittreffpunkt mit multifunktional nutzbaren Grünflächen



Identifikationspunkte

A AGRAVIS-Silo

B Schiersteiner Brücke

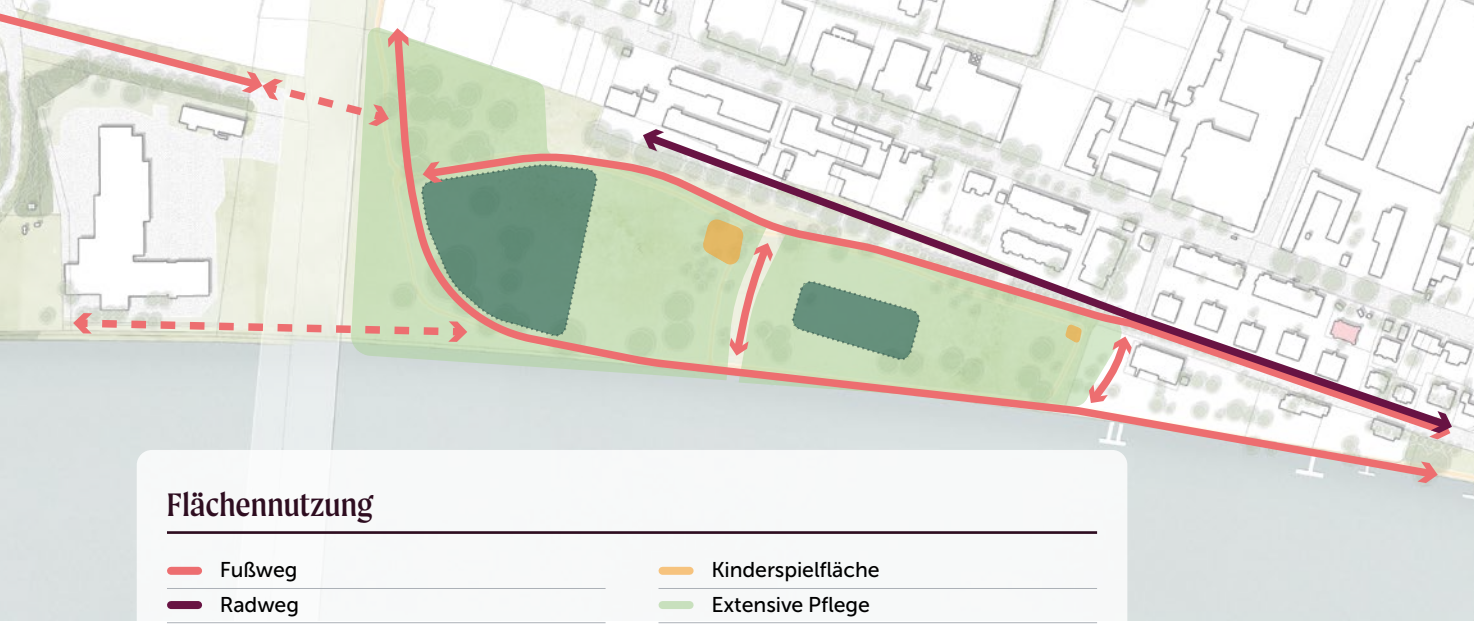
C Biebricher Rheinwiesen

Dieser Strukturraum ist im Westen durch das weithin sichtbare AGRAVIS-Silo begrenzt. Zentral gelegen ist die neue Schiersteiner Brücke, die zukünftig auch eine attraktive Radwegeverbindung nach Mainz entstehen lässt. Die sich östlich erstreckenden Rheinwiesen bilden den verbindenden Grünraum zwischen Biebrich und Schierstein.

Die Rheinwiesen stellen ein beliebtes Ziel für Freizeit- und Erholungssuchende dar. Die Wiesen können sich die Bürgerinnen und Bürger für die unterschiedlichsten Freizeitbeschäftigungen aneignen. Neben den Freizeitflächen wie dem Kinderspielplatz und den Fußballtoren gibt es auch Bereiche, die der Förderung der Biodiversität vorbehalten sind. Über einen Pflegeplan wird die Nutzungsintensität der Flächen durch die Mahd vorgegeben. Hierdurch erfolgt eine behutsame Nutzungslenkung.

Erschlossen sind die Rheinwiesen über verschiedene Wegeführungen unterschiedlicher Qualität. Der uferna-he, unbefestigte Weg dient eher den Fußgängerinnen und Fußgängern, wobei die weiter nördlich gelegene Wege-verbindung die Radfahrenden leitet. Hier entlang führt der Hessische Fernradweg R3. Mit der Fertigstellung der

Schiersteiner Brücke vom Ufer der Rheinwiesen



Schiersteiner Brücke ist auch die Verbindung zwischen der Biebricher Uferstraße und dem Schiersteiner Hafenweg geplant, so dass die Konflikte mit dem Fußverkehr durch diese Trennung abnehmen können.

Mit der neuen Schiersteiner Brücke ergeben sich große Veränderungspotenziale sowohl unter der Brücke als auch weiter westlich zum Hafen hin. Vor dem Brückenneubau wurden die Flächen unterhalb der Brücke als Parkplätze genutzt, allerdings nur im oberen Drittel auf ca. 3000 m². Das ändert sich durch den neuen, doppelt so breiten Brückenneubau, der unter sich einen großen, hallenartigen Raum öffnet. Hier können neben zahlreichen Stellplätzen auch Flächen geschaffen werden, die die Freizeitnutzungen der Rheinwiesen ergänzen. Zusätzlich verbinden sich hier die beliebten Ausflugsziele des Hafens mit den Rheinwiesen.

Grundsätzlich stellt die Verkehrssituation am Hafenweg beginnend mit der Einmündung von der Rheingaustraße und im Bereich der Schiersteiner Brücke eine große Herausforderung dar. Aktuell ist der östliche Hafenweg insbesondere durch Lkws, Pkws und z.T. dauerhaft abgestellte Bootstrailer geprägt. Aus verkehrlicher Sicht gilt es, eine optimale Lösung zwischen der Notwendigkeit Stellplätze für Freizeit- und Pendlerverkehre zu schaffen, der Lkw-Anbindung des AGRAVIS-Geländes und einer für Fuß- und Radverkehr sicheren Verbindung zwischen Schierstein und Biebrich zu finden.

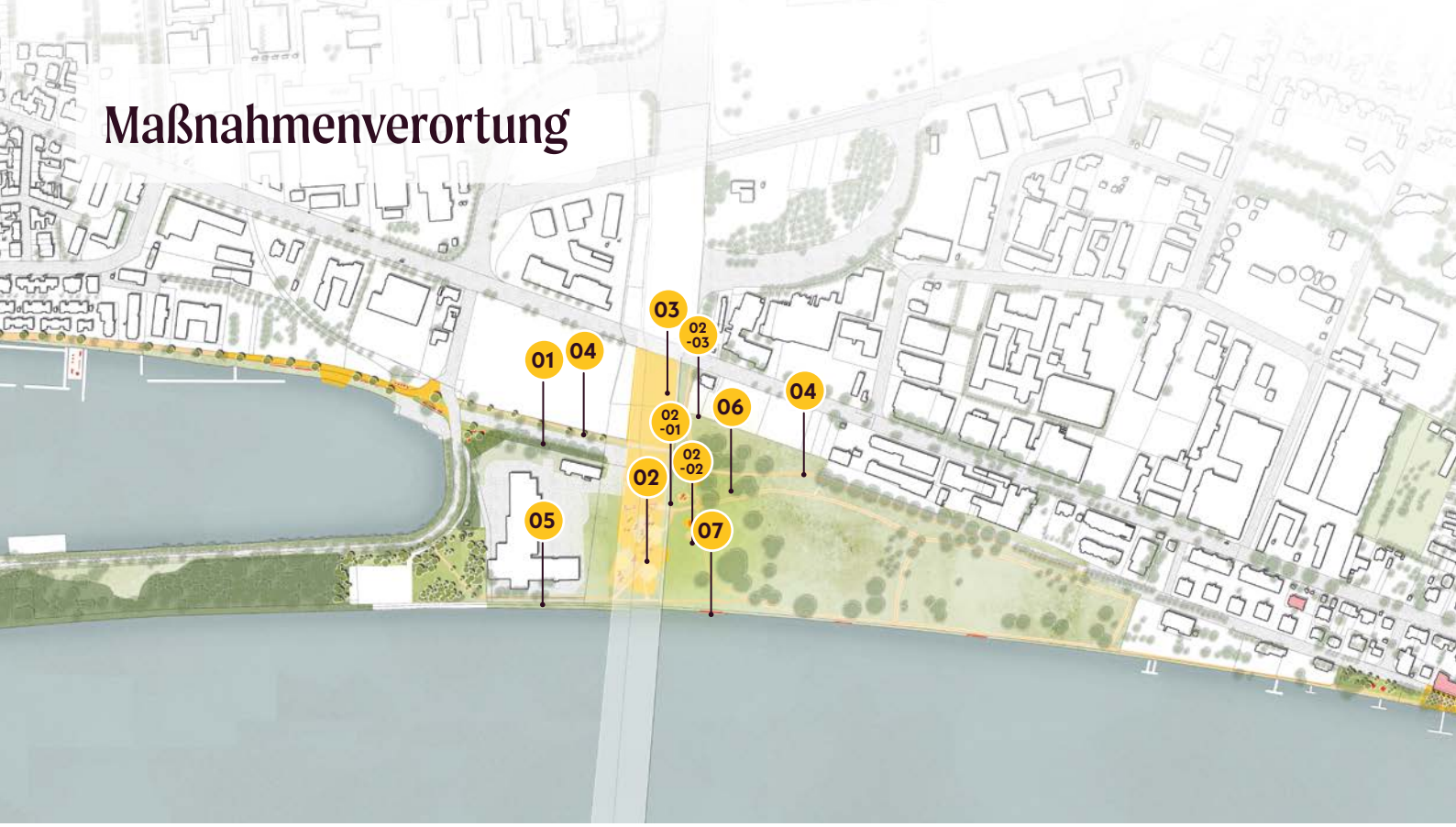
Qualitäten

+ Multifunktionale Flächennutzung mit diversen Angeboten auf den Rheinwiesen
+ Ausgedehnte Aufenthaltsflächen direkt am Wasser mit guten Sichtbeziehungen zum Rhein
+ Pflegekonzept ermöglicht Kombination aus intensiver Nutzung und extensiver Pflege
+ Gute Erschließung der Rheinwiesen mit Querverbindungen zwischen den Hauptwegen
+ Grillwiese im westlichen Bereich

Defizite

− Keine öffentlichen Toiletten
− Altlasten mit Sanierungsbedarf im gesamten Strukturraum
− Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr auf dem südlichen Weg
− Geringe Spielplatzgröße und unzureichende Ausstattung der Spielplätze
− Aufteilung des Spielplatzes in zwei Teilflächen erschwert die Aufsicht und mindert den Spielwert

Maßnahmenverortung



Maßnahmenliste

04

	Titel der Maßnahme	Umsetzungsaufwand
01	Stellplätze für Bootstrailer	
02	Freizeitfläche unter und um die Schiersteiner Brücke	
02 -01	Spiel- und Sportbox	
02 -02	Verlegung und Erweiterung der Kinderspielfläche	
02 -03	Öffentliche Toilette – Schiersteiner Brücke & Rheinwiesen	
03	Stellplatzanlage unter der Schiersteiner Brücke	
04	Radwegeverbindung Uferstraße – Schiersteiner Hafen	
05	Fußwegeverbindung entlang des Ufers vor dem AGRAVIS-Silo	
06	Grillstation auf den Rheinwiesen	
07	Sitzblöcke in der Uferböschung und ökologische Trittsteine	

Entwicklungsperspektive

Freizeit und Erholung

Die neue Schiersteiner Brücke erzeugt direkt am Rheinufer ganz neue Räume: Unterhalb der Brücke entstehen breite, „überdachte" Flächen mit viel Raum für Freizeitnutzungen. Aufgrund der Höhe des Brückenbauwerks ist es unter der Brücke sehr hell und einladend. Die Flächen bieten sich hervorragend für die Entwicklung eines Freizeittreffpunkts mit zahlreichen Sport- und Bewegungsangeboten (M 04.02) an. Im Rahmen der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger konnte eine große Bandbreite an Vorschlägen und Ideen zu den Freizeitflächen eingeholt werden. Diese bilden bereits eine gute Grundlage, um einen neuen, attraktiven Hotspot für Freizeitaktivitäten für die Stadt Wiesbaden und ihre Besucherinnen und Besucher an der Schiersteiner Brücke zu entwickeln.

Von Skateanlagen über Ballsportflächen bis hin zu Calisthenics-/Fitnessgeräten können hier Sportangebote für den Individualsport geschaffen werden, welche sich auf den Rheinwiesen mit weiteren Aneignungsflächen ergänzen. Zusätzliche Angebote wie Kinderspielflächen (M 04.02-02), eine Grillstation (M 04.06), öffentliche Toiletten (M 04.02-03) und Sitzmöglichkeiten (M 04.07) komplettieren das neue Freizeitziel an der Schiersteiner Brücke.

Mobilität und Verkehr

Die neue P+R-Stellplatzanlage (M 04.03) im nördlichen Drittel unter der Brücke wird die Stellplatzsituation in Schierstein entspannen. Um den Verkehr im Hafenweg möglichst gering zu halten, werden die Stellplätze ausschließlich über die Rheingaustraße angeschlossen. Im Hafenweg sollen zukünftig neue Stellplätze für Bootstrailer (M 04.01) ein kontrolliertes Abstellen in unmittelbarer Nähe zur Slipanlage ermöglichen. Beim Bau der Schiersteiner Brücke wird neben den Radwegen entlang der Fahrspuren auch ein unter der Brücke abgehängter Radweg hergestellt, der von der Mainzer Seite an den Rheinwiesen ankommt. Diesen Radweg gilt es mit der neuen Radwegedurchbindung unter der Schiersteiner Brücke (M 04.04) zwischen der Uferstraße und dem Hafenweg zu verknüpfen.

Der während der Bauarbeiten entfallene Weg südlich des AGRAVIS-Geländes (M 04.05) soll wiedereröffnet werden, dadurch wird die Durchgängigkeit des Rheinufers sowie die Erschließung der Flächen auf beiden Seiten der Autobahnbrücke in unterschiedlichen Wegequalitäten und Sichtbeziehungen ermöglicht.

Weitere Ausführungen der konzeptionellen Ansätze zum Strukturraum sind im Vertiefungsbereich (➞ **Vertiefungsbereich Schiersteiner Brücke, S. 233**) aufgeführt.

Wiederherzustellender AGRAVIS-Weg

Blick unter die Brücke – heute

Mehr zur Schiersteiner Brücke im Kapitel
Vertiefung – Schiersteiner Brücke, S. 233

02 Freizeitflächen unter der Brücke – Vision

Plankonzept

M 1:2.500

Legende

- Uferbegleitende Wegeführung
- Identifikationspunkte
- Exemplarische Einbauten (Maßnahmen)
- Parks, Grünflächen (Maßnahmen)
- Platz-, Verkehrs-, Spiel- und Bewegungsflächen (Maßnahmen)

Radweg
Rheinwiesen Biebrich
Sitzblock
Sitzblock

Rettbergsaue

Naturschutz und Erholung auf der größten Wiesbadener Rheininsel

Die Rettbergsaue ist mit 68 ha die größte der beiden Wiesbadener Rheininseln und ein Ausflugsziel mit Freizeitgelände und Fähranlegestellen.

Der Großteil ist bewaldet und Teil des Naturschutzgebiets „Rettbergsaue bei Wiesbaden". Die Waldgebiete der Rettbergsaue bestehen aus Hartholz- und Weichholzauwald und umfassen weiterhin kleinteilige Grünlandbrachen und zahlreiche ökologisch hochwertige Flächen. Zusätzlich ist die Insel nahezu komplett als Fauna-Flora-Habitat-Gebiet „Rettbergsaue bei Wiesbaden" geschützt und befindet sich mit der westlichen Spitze im Schutzbereich des großen Fauna-Flora-Habitat-Gebiets „Wanderfischgebiete im Rhein" (5914-351). Lediglich die Freizeitbereiche um die Anlegestellen der Tamara-Fähre sind nicht Teil des Naturschutzgebiets und der Fauna-Flora-Habitat-Gebiete. Dafür stehen sie aber unter Vogelschutz, denn der gesamte Inselbereich liegt außerdem im EU-Vogelschutzgebiet „Inselrhein" (5914-450), das die zahlreichen Brutvogelarten der Rettbergsaue schützt.

Strand auf der Rettbergsaue

Identifikationspunkte

- **A** Tamara-Fähre
- **B** Schiersteiner Brücke
- **C** Waldgebiet

Erschließung – Bestand

- Neue Radwegeverbindung
- Fährverbindung
- Fähranleger
- Freizeitgelände
- Informelle Wege

Campingplatz auf der Rettbergsaue

Zu den freizeitlich genutzten Flächen gehören die genannten Bereiche außerhalb des Naturschutzgebiets. Im Nordwesten befindet sich an der Anlegestelle Rettbergsaue-Schierstein einer der beiden Campingplätze der Rettbergsaue mit kleiner gastronomischer Nutzung und einem besonders bei Familien beliebten Strandabschnitt. Sowohl das Inselcafé als auch die Spielangebote sind sanierungsbedürftig. Der Bereich um die Anlegestelle Rettbergsaue-Biebrich ist ebenfalls mit einem Campingplatz ausgestattet und ermöglicht Besucherinnen und Besuchern im Biebricher Teil der Rettbergsaue einen direkten Zugang zum Wasser. Südlich des Campingplatzes liegt wenig einsehbar der bewohnte Gebäudekomplex eines ehemaligen Hessischen Guts. In den Sommermonaten ist die Rettbergsaue über die Personenfähre Tamara von Schierstein und Biebrich erreichbar.

Zentrale Herausforderung für die Rettbergsaue ist die Gestaltung eines verträglichen Miteinanders der Freizeitnutzungen mit dem Naturschutz, der grundsätzlich Vorrang hat. Diese Aufgabe spitzt sich im Angesicht des vielerorts steigenden Nutzungsdrucks auf Freizeitgelände nochmals zu. Eine Erschließung der Freizeitbereiche auf der Rettbergsaue erfolgt derzeit nur in Form von nicht befestigen Fußwegen. Mit der Fertigstellung der Schiersteiner Brücke wird es eine direkte Radwegeanbindung von Wiesbaden auf die Aue geben.

Qualitäten

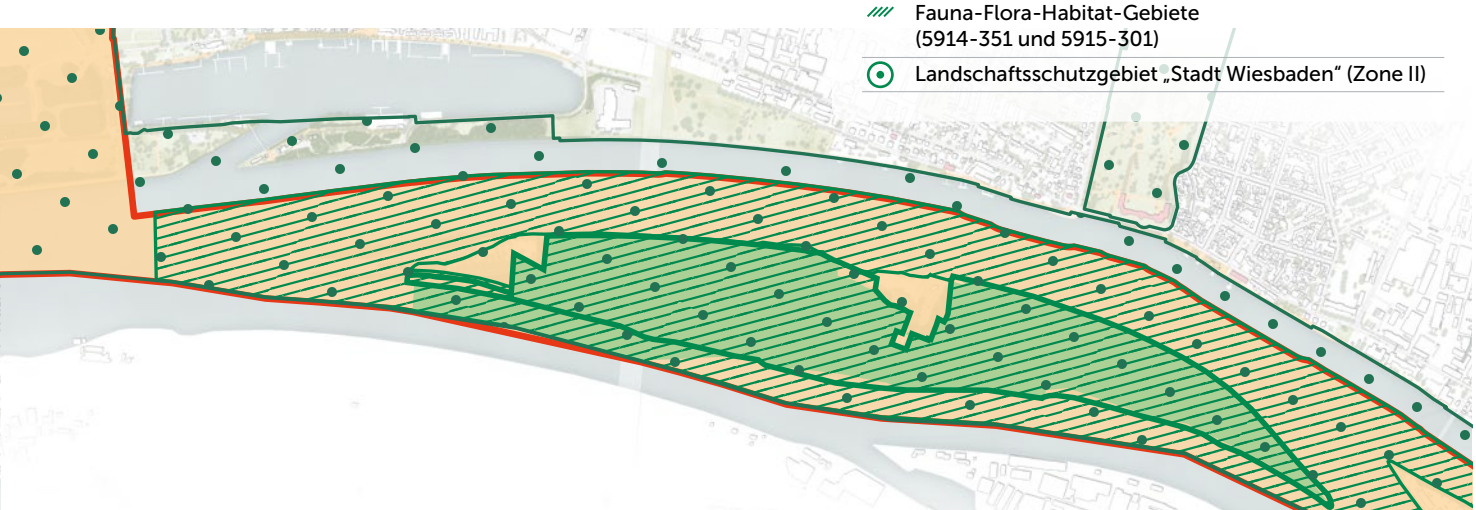
+ Wichtige Bedeutung für den Naturschutz (Natur-, Vogel- und Landschaftsschutzgebiet sowie Fauna-Flora-Habitat-Gebiete)
+ Beliebtes Freizeitziel mit Campingnutzung, Gastronomie und Sandstrand
+ Gute Fähranbindung (zwei Anlegestellen)
+ Neue Anbindung für Fuß- und Radverkehr über die Schiersteiner Brücke

Defizite

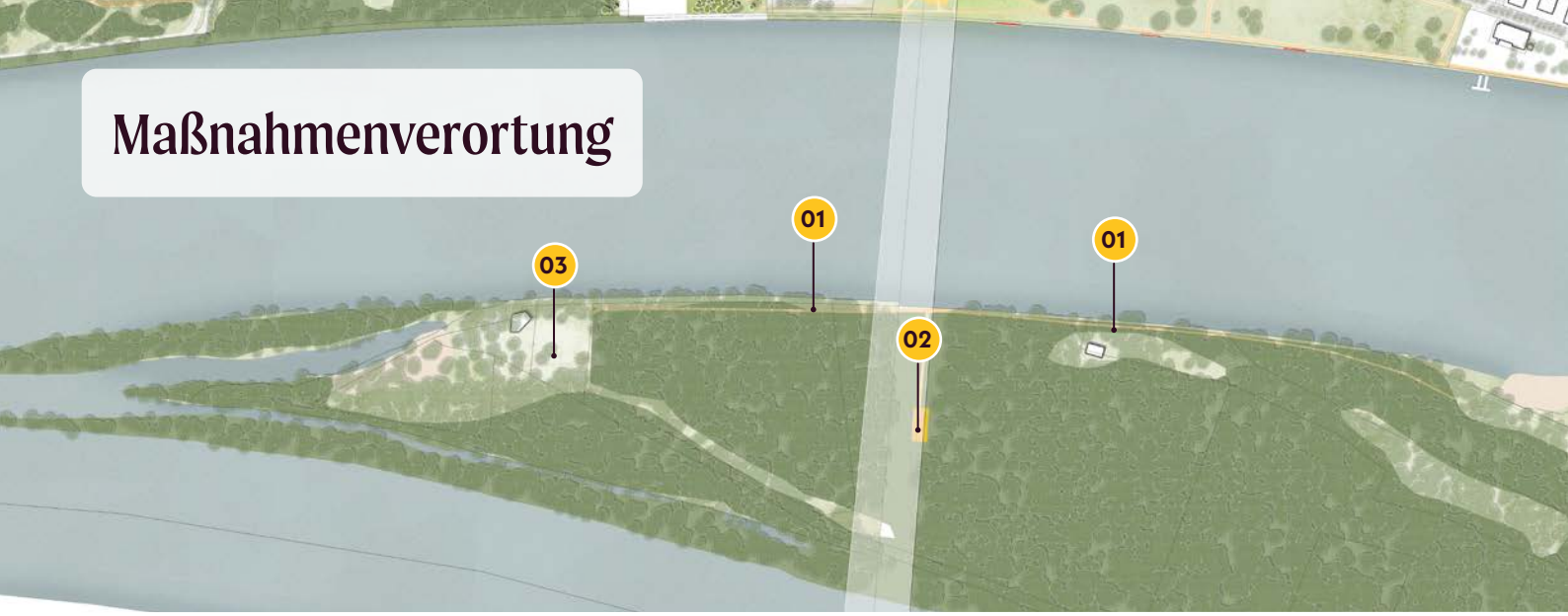
− Nutzungskonflikt zwischen Freizeit und Naturschutz

Schutzgebiete

- Naturschutzgebiet „Rettbergsaue“
- EU-Vogelschutzgebiet „Inselrhein“ (5914-450)
- Fauna-Flora-Habitat-Gebiete (5914-351 und 5915-301)
- Landschaftsschutzgebiet „Stadt Wiesbaden“ (Zone II)



Maßnahmenverortung



Bucht auf der Rettbergsaue

Erschließung – Planung

- Freizeitgelände
- Ertüchtigung der Fußwege
- Neue Radwegeverbindung
- Absenkungsbereich neuer Radweg
- Fährverbindung
- Fähranleger

Maßnahmenliste

05

	Titel der Maßnahme	Umsetzungsaufwand
01	Ertüchtigung der Wegeverbindung auf der Rettbergsaue	
02	Fahrradabstellmöglichkeiten an der Brücke	
03	Qualifizierung der Freizeitflächen auf der Rettbergsaue	

Entwicklungsperspektive

Natur und Umwelt

Mit dem Naturschutzgebiet und den Natura-2000-Schutzgebieten (Fauna-Flora-Habitat-Gebiet und EU-Vogelschutzgebiet) wird die Artenvielfalt auf der Rettbergsaue bereits großflächig geschützt. Diese Schutzfunktion muss weiterhin aufrechterhalten bleiben und gefördert werden. Eine Vergrößerung der Freizeitflächen ist zu vermeiden. Die Wegeführung zu den Freizeitgeländen sollte sich auf die Flächen beschränken, die in der Naturschutzgebietsverordnung festgelegt sind. Damit bleiben die wertvollen Bereiche der Insel dem Naturschutz vorbehalten.

Freizeit und Erholung

Neben der besonderen Bedeutung für den Naturschutz erfüllt die Rettbergsaue eine wichtige Freizeitfunktion. Die beiden Freizeitgelände stellen ein beliebtes Ausflugsziel für Erholungssuchende dar. Diese Funktion sollte ebenso erhalten bleiben. Da einige der Freizeitinfrastrukturen, wie z.B. die Kinderspielflächen, bereits in die Jahre gekommen sind, wird eine Qualifizierung der Freizeitflächen (M 05.03) empfohlen. Bei der Umsetzung der Maßnahmen sind die Ziele des EU-Vogelschutzgebiets „Inselrhein" (5914-450) zu beachten.

Mobilität und Verkehr

Der neue, abgehängte Radweg an der Schiersteiner Brücke wird sich auf der Rettbergsaue absenken und diese somit für den Radverkehr zugänglich machen. Im Sinne des Naturschutzes muss dieser Situation planerisch begegnet werden. Damit die Besucherinnen und Besucher zukünftig nicht unkontrolliert in die geschützten Bereiche eintreten, ist eine Lenkung mittels einer Wegeverbindung (M 05.01) notwendig. Da es sich hierbei um Fußwege handeln wird, sollte eine entsprechende Möglichkeit zum Abstellen von Fahrrädern an der Brücke (M 05.02) geschaffen werden. Dafür sollte zum einen die uferbegleitende nördliche Wegeverbindung zwischen den Freizeitgeländen ertüchtigt werden. Zum anderen sollte der Brückenzugang angeschlossen werden.

Plankonzept

M 1:7.500

Legende

- Uferbegleitende Wegeführung
- Identifikationspunkte
- Exemplarische Einbauten (Maßnahmen)
- Parks, Grünflächen (Maßnahmen)
- Platz-, Verkehrs-, Spiel- und Bewegungsflächen (Maßnahmen)

Schlosspark
Biebricher Schloss
Anlegestelle Rettbergsaue-Biebrich
Campingplatz
Freizeitfläche
Rettbergsaue-Biebrich
Naturschutzgebiet

Villenufer

Wassersportvereine und historische Villen

Villen als Sehenswürdigkeit

Zwischen den Biebricher Rheinwiesen und dem Schlosspark ist das Ufer durch seine städtebauliche Struktur mit zahlreichen Villen und Wassersportnutzungen geprägt. Der bebaute Teil steht wegen seiner Bedeutung als Gesamtanlage unter Denkmalschutz. Zu den bekannteren Villen gehören die Wagner-Villa, die Villa Beck sowie die Villa Rheinhütte.

Bei normalem Wasserstand findet man östlich einen breiten Kiesstrand. Hier ist der naturnahe Uferbereich des Rheins frei zugänglich und wird rege zum Verweilen und Spielen genutzt. Dies stellt im Vergleich zum restlichen Rheinufer in Wiesbaden eine Besonderheit dar.

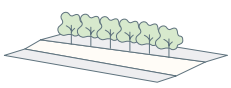
Der westliche Teil ist geprägt von der Wassersportnutzung durch den Wiesbadener Kanu-Verein und die DLRG, zu denen auch die Bootsanlegestellen gehören. Die Flächen des Kanuvereins werden zu Teilen auch als Campingplatz genutzt. Benachbart ist auf der ehemaligen Fläche einer Kiesverladung heute eine mindergenutzte Grünfläche. Der Platz vor dem Biebricher Bootshaus, das unter anderem eine Gastronomie beherbergt, wird überwiegend als Stellplatzfläche genutzt. Aufgrund seiner fehlenden Strukturierung ist dieser Ort in seiner Gestaltung und in seinen Nutzungsmöglichkeiten im Zusammenspiel mit der Gastronomie ausbaufähig. Während der Covid-19-Pandemie wurde die Fläche vor den Stellplätzen zum Rhein hin bereits für Außengastronomie genutzt.

Die unterschiedlichen Qualitäten des direkt am Rhein verlaufenden Weges und der Uferstraße sollten genutzt werden, um eine bessere Lenkung des Fuß- und Radverkehrs in diesem Strukturraum zu erreichen und so Konflikte zu verringern.

Identifikationspunkte

A Villen

B Ufernahe Platanenallee und Kiesstrand



Kiesstrand

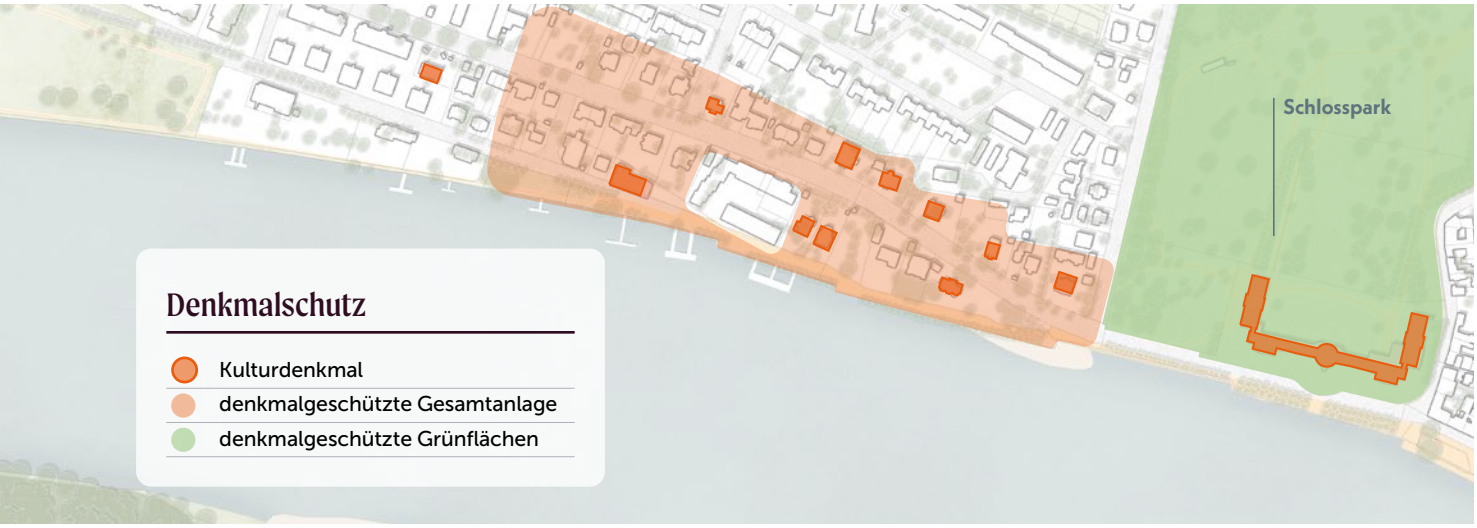
Grünfläche am Villenufer

Qualitäten

+ Denkmalgeschützte Villenstruktur mit teils historischer und kultureller Bedeutung
+ Zugänglicher Kiesstrand im östlichen Teil
+ Ungenutzte Grünfläche östlich des DLRG an der Regattastraße

Defizite

− Bereich vor dem Biebricher Bootshaus weist eine räumliche Unstrukturiertheit auf
− Räumliche Enge durch die Zäune am westlichen Uferweg führt zu Konflikten zwischen dem Rad- und Fußverkehr
− Keine einheitliche Gestaltung der Bodenbeläge
− Schlechter Zustand der uferseitigen Wegeteile

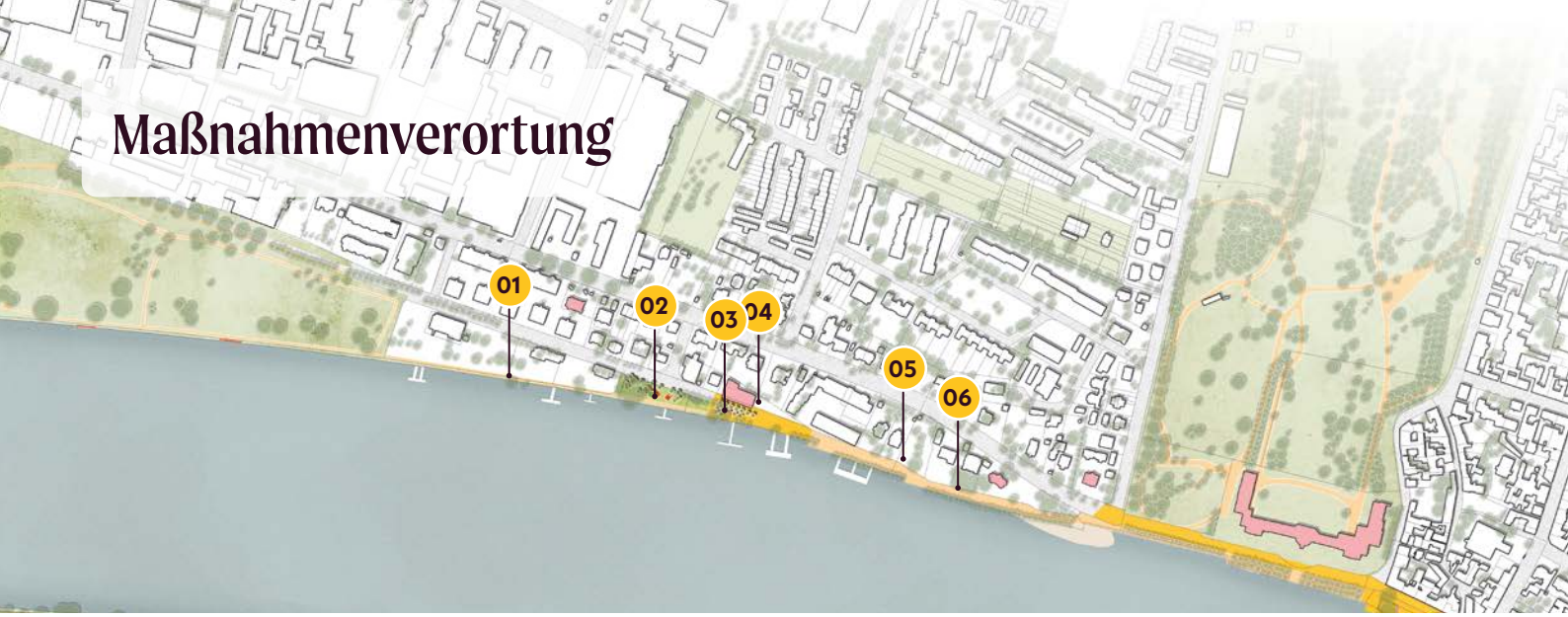


Denkmalschutz

- Kulturdenkmal
- denkmalgeschützte Gesamtanlage
- denkmalgeschützte Grünflächen

Wassersport

- Wassersportakteure



Entwicklungsperspektive

Freizeit und Erholung

Mit den zahlreichen Villen hat der Strukturraum sehenswerte Architektur mit historischer Bedeutung zu bieten. Um auf die kulturhistorisch wertvollen Bauwerke besser aufmerksam zu machen, könnte ein neues Informationsangebot (M 06.05) erstellt werden, welches z.B. Stelen umfasst, auf denen ähnlich zur Vogelbeobachtung in Schierstein weitere digitale Informationen (➡ **Digitales Rhein.Main.Ufer, S. 289**) verlinkt werden.

Die Grünfläche an der Regattastraße (M 06.02) wird schnell übersehen, weist jedoch viel Potenzial auf, eine kleine grüne Oase am Rhein zu werden. Mit zusätzlichen Baumpflanzungen und extensiven Vegetationsinseln kann die Fläche zur Straße hin durch einen grünen Rücken abgeschirmt werden. Von neuen Sitz- und Liegemöbeln aus lässt sich der Blick auf den Rhein aus dem Grünen genießen. Auf der Fläche ergänzen einzelne Bäume das Bild und spenden an warmen Tagen Schatten. Gemeinsam mit der Gastronomie kann hier ein kleiner Geheimtipp am Rheinufer entstehen.

Mobilität und Verkehr

Das Villenufer weist durch seine linearen Wegeverbindungen und den schmalen Uferbereich heute einen Durchgangscharakter auf. Deshalb gilt es den entstehenden Konflikten zwischen dem Rad- und Fußverkehr entgegenzuwirken. An der Weggabelung vor dem Biebricher Bootshaus wird der Fußweg von dem Radweg in westlicher Richtung getrennt, um die Wegeführung auf den Rheinwiesen konfliktfreier zu gestalten. Die Straße vor dem Bootshaus soll zukünftig zurückgebaut und als Fahrradstraße mit einer verbleibenden Anliegerfunktion aufgewertet werden, so dass sich der Vorrang der Freizeit-, Rad- und Fußverkehre auch gestalterisch deutlicher erkennen lässt. Zusätzlich zu der getrennten Wegeführung bietet eine Wegeverbreiterung des Wegabschnitts (M 06.01) im Bereich der DLRG und des Kanuvereins das Potenzial, um hier das Flanieren und Begegnen auf einer großzügigeren Wegbreite zu ermöglichen.

Gastronomie

Die pandemiebedingte Ausweitung der Außengastronomie am Biebricher Bootshaus hat sich großer Beliebtheit erfreut und den Bereich belebt. Deshalb sollte in Kooperation mit der Gastronomie diese Nutzung erhalten bleiben und verstetigt werden. Die bestehenden öffentlichen Stellplätze müssten für die Nutzung weichen. Somit könnte am Villenufer dauerhaft ein attraktiver Gastronomiestandort mit Außengastronomie (M 06.03) und Blick auf den Rhein gesichert werden.

Maßnahmenliste

06

	Titel der Maßnahme	Umsetzungsaufwand
01	Verbreiterung des öffentlichen Weges	
02	Qualifizierung der Grünfläche Regattastraße (ehemals „Kisa“)	
03	Außengastronomie am Bootshaus	
04	Autofreie Straße am Bootshaus	
05	Informationsangebot zum historischen Villenufer	
06	Uferweg ertüchtigen und gestalterisch zu einer Promenade entwickeln	

Grünfläche Regattastraße – heute

02 Grünfläche Regattastraße – Vision

Plankonzept

M 1:2.500

Legende

- Uferbegleitende Wegeführung
- Identifikationspunkte
- Exemplarische Einbauten (Maßnahmen)
- Parks, Grünflächen (Maßnahmen)
- Platz-, Verkehrs-, Spiel- und Bewegungsflächen (Maßnahmen)

Schlosspark
Uferweg
Wagner-Villa
Villa Beck
Informationsangebot

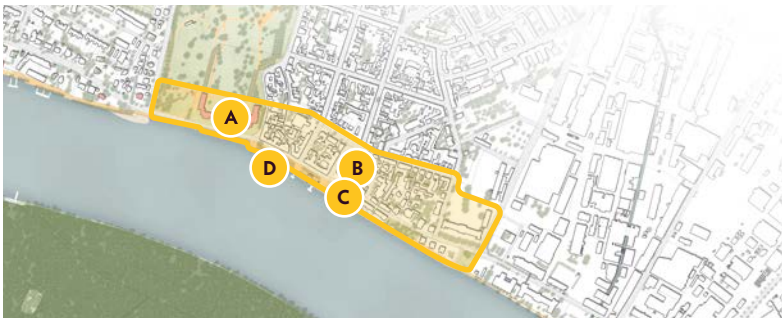
Biebricher Ufer

Barocke Residenz und urbanes Stadtufer

Der Strukturraum „Biebricher Ufer“ ist ein lebendiger Uferabschnitt. Er beginnt im Westen mit der denkmalgeschützten barocken Residenz – dem Biebricher Schloss und seinem weitläufigen Schlosspark. Der zentrale Bereich ist geprägt durch eine dichte Bebauung. Dort befinden sich zahlreiche gastronomische Angebote und auf der Promenadenseite Sitz- und Flaniermöglichkeiten sowie Anlegestellen für die großen Rheinschifffahrtslinien. Die Promenade wird in ihrem Erscheinungsbild durch den alten Zollspeicher unterbrochen. Von dort aus in östliche Richtung beginnt der neu gestaltete Uferabschnitt, der bis an den Industriepark heranragt. Dieser Abschnitt ist gesäumt durch ehemalige Unternehmervillen mit ihren rheinseitigen Gärten.

Das Ufer ist in diesem Abschnitt sehr belebt und ein überregionaler Anziehungspunkt für Besucherinnen und Besucher. Da sich die Wohnbebauung hier bis zum Ufer zieht und die Promenade im Vergleich zu anderen Uferbereichen eher schmal ist, wird der Nutzungsdruck noch weiter verstärkt.

Das Biebricher Ufer weist im Bestand einige Qualitäten auf. Der Weinstand hat sich zu einem attraktiven Treffpunkt entwickelt. Bei der Skulptur der Froschkönigin gibt es einen beliebten Wasserzugang über eine Rampe. Durch die vielen unterschiedlichen Gestaltungselemente wie zum Beispiel Sitzmöglichkeiten, Intarsien, Brunnen, die öffentliche



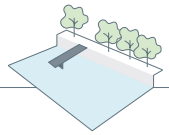
Identifikationspunkte

A Biebricher Schloss

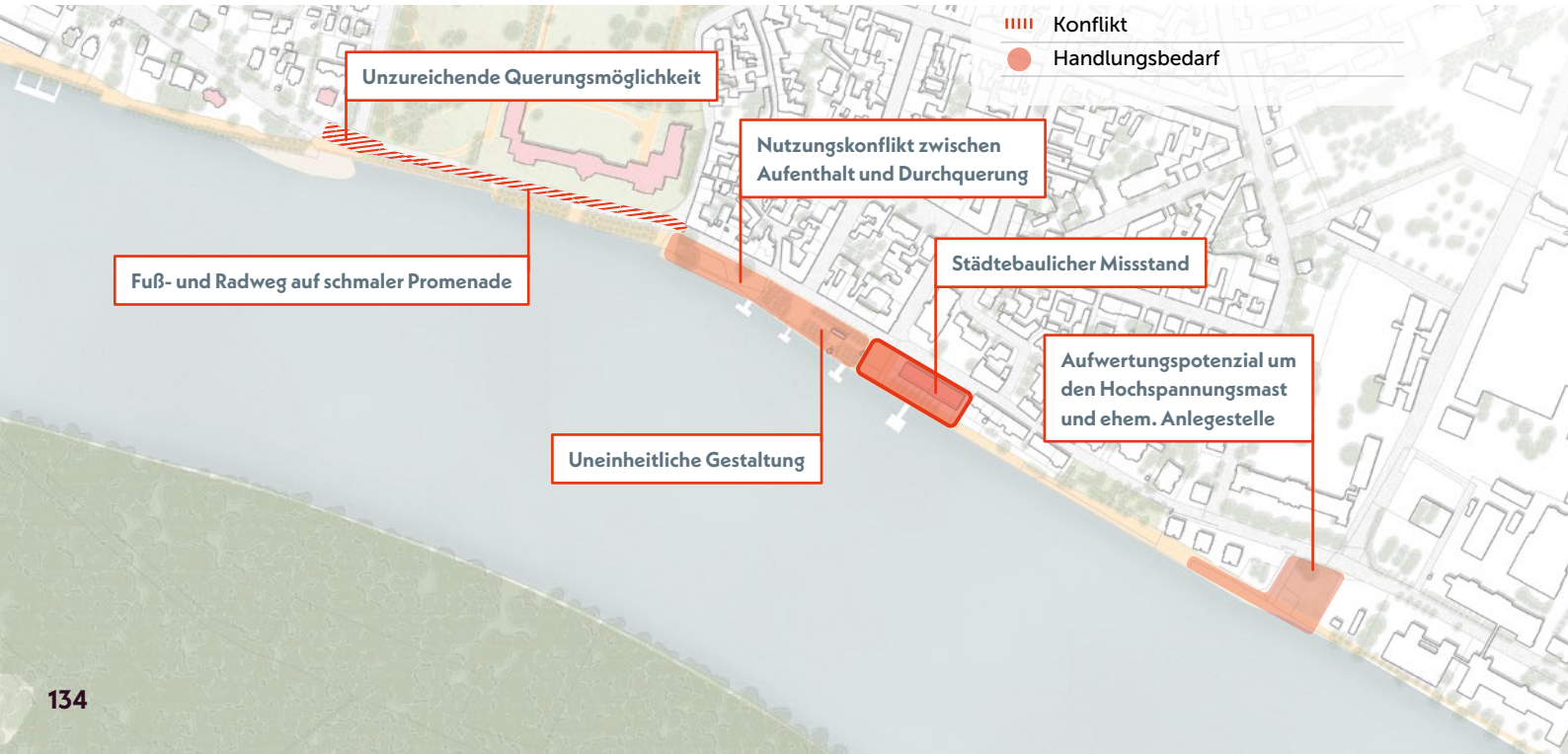
B Oranier-Gedächtniskirche

C Alter Zollspeicher

D Bootsanlegestellen



Konflikte und Handlungsbedarf



Zollspeicher und umliegendes Areal

Qualitäten

+ Lebendiges urbanes Ufer mit hoher Aufenthaltsqualität
+ Biebricher Schloss als einzigartiges historisches Bauwerk mit Repräsentationscharakter
+ Schlosspark mit wichtiger Erholungsfunktion
+ Zahlreiche gastronomische Nutzungen
+ Weinstand direkt am Ufer
+ Gute ÖPNV-Anbindung an die Innenstadt

Toilette und die Bushaltestelle entsteht dennoch im gesamten Uferbereich nicht wirklich ein eigenständiger, zusammengehöriger Charakter, der das Biebricher Ufer prägt.

Die Rheingaustraße stellt wegen der hohen Verkehrsdichte mit Durchgangs- und Lkw-Verkehren eine Barriere dar. Nirgendwo sonst an den Wiesbadener Ufern ist eine solche Verkehrsbelastung so nah an der belebten Promenade. Daher bedeutet die Verbesserung der Wegebeziehungen aus dem Stadtteil zum Ufer eine größere Herausforderung in diesem Strukturraum. Trotz eines Tempolimits von 30 km/h mindern Lärm- und Luftemissionen die Aufenthaltsqualität insbesondere in den Spitzenzeiten innerhalb der Woche.

Große Chancen für Biebrich liegen in der Entwicklung des denkmalgeschützten Zollspeichers mit seiner Umgebung. Der Zustand des Gebäudes ist mittlerweile desolat. In der Vergangenheit gab es mehrfach Planungen, den alten Zollspeicher zu sanieren und das Grundstück zu entwickeln. Neben dem mangelhaften Zustand des Gebäudes sind die angrenzenden Flächen unstrukturiert und werden überwiegend als Stellplatz genutzt. Der Uferbereich stellt in diesem Abschnitt auch auf gestalterischer Ebene eine Lücke zwischen den benachbarten Promenadenteilen dar.

Defizite

- Rheingaustraße als Barriere für die Zugänglichkeit des Rheinufers
- Hoher Nutzungsdruck auf der Promenadenfläche
- Hohes Konfliktpotenzial aufgrund gemeinsamer Nutzung von Wegen und Aufenthaltsflächen durch Fußgehende und Radfahrende
- Lärm- und Luftemission durch den Verkehr auf der Rheingaustraße schränken die Aufenthaltsqualität im Bereich der Promenade ein
- Mangelhafte Radverkehrsführung von der Straße „Am Parkfeld“ kommend
- Alter Zollspeicher mit Promenade und Stellplatz als städtebaulicher Missstand und gestalterische Lücke
- Unterversorgung an Kinderspielflächen
- Uneinheitliche Promenadengestaltung

Maßnahmenverortung

Maßnahmenliste

07

	Titel der Maßnahme	Umsetzungsaufwand
01	Verbesserung der Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr	
02	Verkehrsberuhigende Maßnahmen	
03	Neue Promenade Biebrich	
03 -01	Autofreies Ufer Biebrich	
03 -02	Promenadenverengung verträglich gestalten	
03 -03	Neuordnung und -gestaltung der Promenade Biebrich	
03 -04	Erweiterung der Promenade vor dem Zollspeicher	
03 -05	Entwicklung des Zollspeicherareals	
04	Öffentliche Freifläche „Rheinbalkon“	
05	„Rheinterrassen“ Biebrich	
05 -01	Temporäre Gastronomie am Hochspannungsmast	
06	Ökologische Flächenentwicklung am Hochspannungsmast	

Entwicklungsperspektive

Freizeit und Erholung

Das Biebricher Ufer ist ein Strukturraum in dem die Promenade eine wichtige Freizeit- und Erholungsfunktion wahrnimmt. Zusammen mit der angrenzenden Rheingaustraße stellt sie das zentrale Handlungsfeld dar. Gleich mehrere Maßnahmen werden formuliert, die sich unterschiedlichen Defiziten und Potenzialen widmen. Alle Uferpromenaden werden im Konzept außerdem übergeordnet betrachtet (➡ **Vertiefung – Promenaden, S. 270**).

Die bereits durchgängigen Uferwege sollen so gestaltet werden, dass sie als zusammenhängende Promenade erlebt werden können und damit noch mehr zu einem Aushängeschild für Biebrich werden. Insofern sollten die Uferwege vom Villenufer kommend und der fehlende Bereich vor dem Zollspeicher (TM 07.03-04; TM 07.03-05) als erste Umsetzungsschritte realisiert werden.

Elementar für den Gesamteindruck der Biebricher Promenade ist der Zollspeicher (TM 07.03-05). Das Gebäude sollte schnellstmöglich saniert werden und eine Nachnutzung erhalten. Die Fortführung der vorgelagerten Promenade ist ein wichtiger Teil davon, weshalb die Flächen möglichst offen und als Fortsetzung der Gestaltung der Promenade entwickelt werden sollten.

Blick auf die heutigen Flächen des „Rheinbalkons"

Im weiteren Verlauf Richtung Osten findet sich an der Rheingaustraße oberhalb der Promenade eine Fläche mit Aufwertungspotenzial im städtischen Besitz. Als eine Art „Rheinbalkon" (M 07.04) kann hier eine neue Freizeitfläche mit Fokus auf Bewegung und Kinderspiel entstehen. Abseits der belebten Promenade besteht hier die Chance, einen attraktiven Rückzugsraum zu entwickeln, von dem aus sich einzigartige Perspektiven auf den Rhein und die Rettbergsaue eröffnen. Der Rheinbalkon soll vor allem

04 Blick vom „Rheinbalkon"– Vision

auch die Bürgerinnen und Bürger aus der Nachbarschaft ansprechen und durch neue Spielmöglichkeiten dem Defizit an Kinderspielflächen in Biebrich entgegenwirken.

An der vorzufindenden, nicht mehr genutzten Anlegestelle nahe des Hochspannungsmasts kann ein Abschluss für die Biebricher Promenade entwickelt werden. Als „Rheinterrassen“ (M 07.05) kann hier eine neue Sitzstufenanlage entstehen, die es ermöglicht, direkt am Rhein zu sitzen und einen uneingeschränkten Blick auf das Wasser zu genießen. Neue Baumpflanzungen an der oberen Böschungskante können im Sommer Schatten spenden. Für den Bau der Sitzstufen muss zunächst das Ufer abgetragen werden, wodurch zusätzlich neuer Retentionsraum geschaffen werden kann. Weiteres Potenzial bieten die Flächen um den Hochspannungsmast im Osten, welche ökologisch aufgewertet (M 07.06) werden können.

Mehr zur Promenade Biebrich im Kapitel Vertiefung – Promenade Biebrich, S. 276

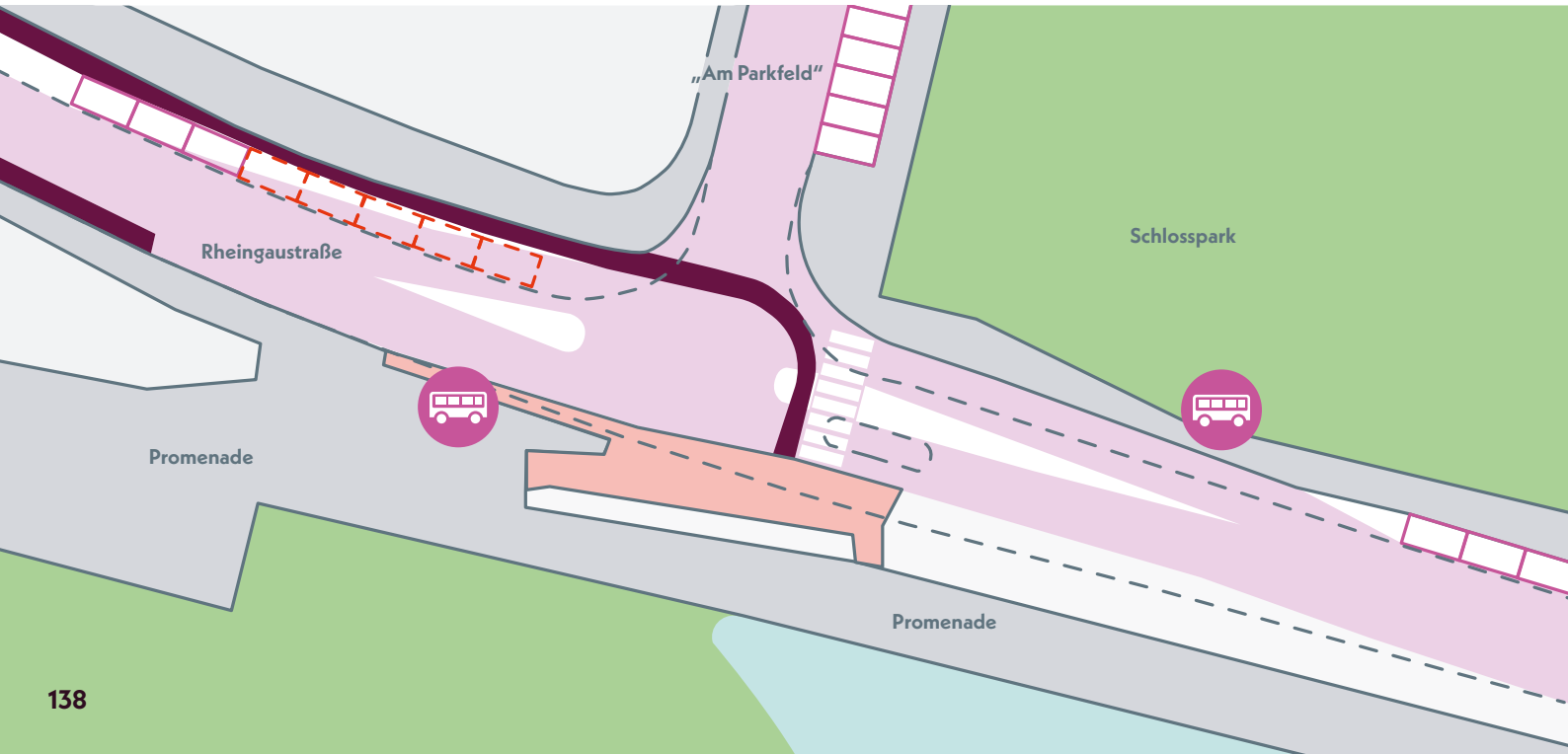
Mobilität und Verkehr

Im Kontext der Promenadengestaltung sind auch die Verkehrsflächen zu betrachten. Als großes Defizit des Biebricher Ufers stellt sich die unmittelbare Lage an der Rheingaustraße heraus. Das Aufkommen an Pkws und Schwerlastverkehr beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität und die Erreichbarkeit des Ufers. Insofern sollte der Barrierewirkung der Straße entgegengewirkt werden. Gleichzeitig ist der hohe Nutzungsdruck auf den teils schmalen Fuß- und Radwegen zu bemängeln, was sich besonders vor dem Biebricher Schloss zeigt. Langfristig ist es möglich, gleich mehrere Defizite zu beheben, indem der Bereich vom Parkfeld bis zum Zollspeicher autofrei wird. In einem zunächst temporären Modellversuch könnte eine Promenadenerweiterung (M 07.03-01) mit einer gesperrten Rheingaustraße getestet werden. Grundlegende Voraussetzung hierfür ist eine neue Verkehrsführung für die Durchgangsverkehre sowie die Fertigstellung der Salzbachtalbrücke. Unter Einbeziehung der Straßenfläche können die Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr auf dem engen Promenadenteil aufgelöst, die Querungsmöglichkeiten zwischen den beiden Straßenseiten verbessert und die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Am Biebricher Ufer soll die Verknüpfung vom Fuß- und Radverkehr mit dem ÖPNV weiter gefördert werden. Dazu zählen auch bessere Querungsmöglichkeiten (M 07.01) und verkehrsberuhigende Maßnahmen (M 07.02). Somit steht die Reduktion der negativen Auswirkungen durch die Durchgangsverkehre in der Rheingaustraße im Vordergrund.

Nutzungsfreundlicher Umbau der Kreuzung „Am Parkfeld“

- Straße – Bestand
- Straße – Neuplanung
- Stellplatz – Entfall
- Stellplatz – Erhalt
- Radweg – Neuplanung
- Fußwege
- Aufstellflächen Fuß- und Radverkehr
- Bushaltestelle



Rheingaustraße – heute

03 -01 Rheingaustraße und autofreies Ufer Biebrich – Vision

03 Neue Biebricher Promenade – Vision

Gastronomie

Ein noch nicht genutztes Potenzial stellt das leerstehende Zollensemble dar. Hier ist eine gastronomische Nutzung des ehemaligen Amtsgebäudes mit einer ansprechenden Außenbewirtung, die sich nach Westen öffnet, ebenso wünschenswert, wie beispielsweise eine touristische Nutzung des Speichergebäudes als Hotel am Radfernweg R3. Mit dem langfristigen Ziel eines Entfalls bzw. einer deutlichen Reduzierung des Autoverkehrs gewinnen auch die bestehenden Lokale auf der nördlichen Uferseite erheblich an Attraktivität und können – soweit möglich – sogar ihre Außenbewirtungsflächen in Richtung Rheinufer erweitern.

An den neuen „Rheinterrassen" in der Nähe des Hochspannungsmasts in Biebrich könnte außerdem eine temporäre Gastronomie (M 07.05-01) entstehen, welche für eine Belebung der Sitzstufen sorgt, einen Anlaufpunkt für die Mittagspause der umliegenden Beschäftigten und einen Zwischenstopp entlang des Ufers darstellen würde.

Lageplan Biebricher Promenade

Plankonzept

M 1:2.500

Legende

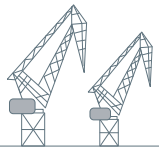
- Uferbegleitende Wegeführung
- Identifikationspunkte
- Exemplarische Einbauten (Maßnahmen)
- Parks, Grünflächen (Maßnahmen)
- Platz-, Verkehrs-, Spiel- und Bewegungsflächen (Maßnahmen)

Oranier-
Gedächtniskirche
Zollspeicher
Promenadenerweiterung
„Rheinbalkon“
Temporäre Gastronomie
„Rheinterrassen“
Hochspannungsmast

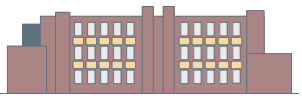
Industrie und Hafen

Industriepark mit besonderer Architektur und Barrierewirkung

Identifikationspunkte



A Industriekräne



B Turbinenhalle & Förderband

C Wasserturm

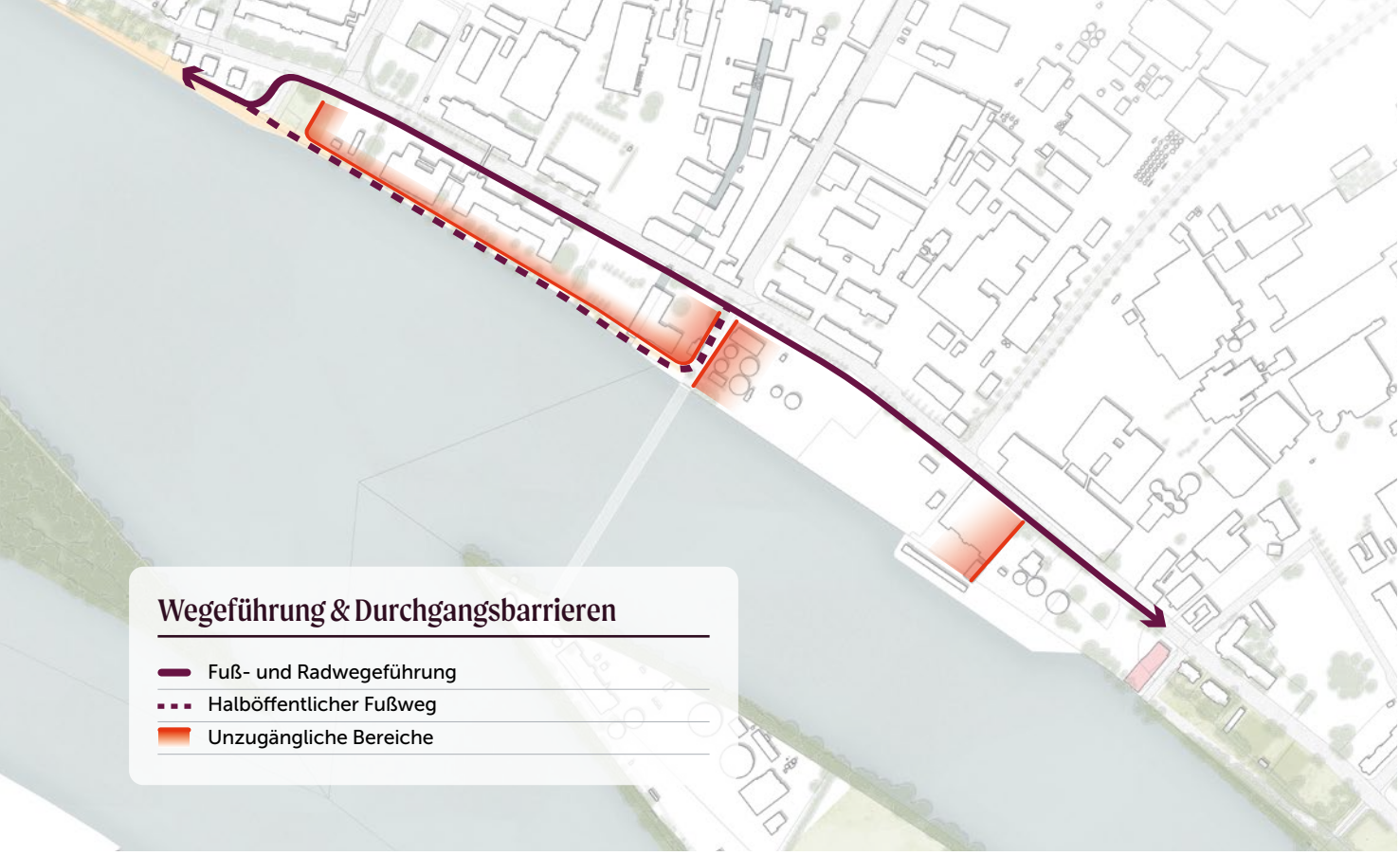
Die Uferzone des Strukturraums „Industrie und Hafen" beinhaltet den Industriepark Kalle-Albert mit dem denkmalgeschützten Verwaltungsgebäude, den ansässigen Unternehmen der chemischen Industrie und den Dyckerhoff-Werken. Diesen Anliegern vorgelagert befindet sich der Hafenbereich, der überwiegend durch ein Betonwerk mit seinen Liefervorgängen geprägt ist.

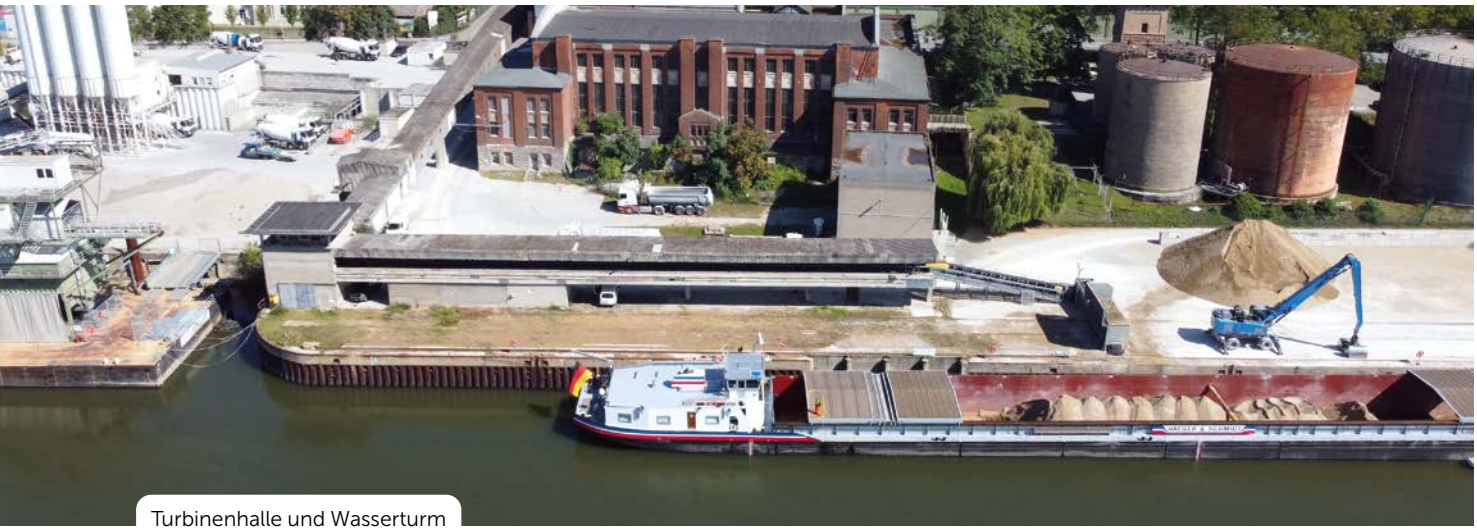
Im östlichen Teil des Gebiets ist die Durchgängigkeit für den Fuß- und Radverkehr und die Zugänglichkeit zum Uferbereich durch die Industrieanlagen mit ihrem Hafen komplett einschränkt. Die Uferzone im westlichen Bereich ist durch einen uferseitigen Weg erschlossen, der von Infraserv unterhalten wird und zur öffentlichen Nutzung eingeschränkt freigegeben ist. Aufgrund der geringen Wegbreite und dem Wegende im Betriebsbereich von Infraserv besteht seit 2020 ein Nutzungsverbot für den Radverkehr.

Ein öffentlicher Übergang auf die Petersaue ist ausgeschlossen. Zum einen endet die Werksbrücke an der Kläranlage des Industrieparks, zum anderen ist die Petersaue aus Gründen des Trinkwasserschutzes für die Öffentlichkeit nicht zugänglich.

Aufgrund der von Betriebsteilen des Industrieparks ausgehenden Störfallgefahr sind in diesem Rheinabschnitt keine öffentlichen Nutzungen wie z.B. Gastronomie oder Sport- und Spielflächen zulässig. Der Schutz und Erhalt der industriellen Nutzungen und Prägung steht im Vordergrund.

Hafennutzung





Turbinenhalle und Wasserturm

Qualitäten

+ Uferweg im westlichen Bereich mit vielen Sitzmöglichkeiten und schattenspendenden Bäumen
+ Denkmalgeschützte Industrie-Architektur

Defizite

- Kein öffentlicher Zugang zur Uferzone
- Hafen als Barriere für die Durchgängigkeit für den Fuß- und Radverkehr östlich der Infraserv-Brücke
- Schmale Wegeführung am Uferweg westlich der Infraserv-Brücke und Nutzungsverbot für Radverkehr
- Radwegeführung auf schmalem Radweg entlang der Biebricher Straße

Maßnahmenverortung

Maßnahmenliste

08

Titel der Maßnahme	Umsetzungsaufwand
01 Dyckerhoff-Hochhaus bis Turbinenhalle reaktivieren	

Entwicklungspotenzial am Hochhaus

Entwicklungsperspektive

Der Industriepark Kalle-Albert und das Zementwerk der Firma Dyckerhoff-Buzzi sind die größte zusammenhängende Fläche mit industrieller Prägung in Wiesbaden. Der Standort prägt seit mehr als 150 Jahren nicht nur die benachbarten Stadtteile, sondern wirkt auch auf Wiesbaden und die Region. In diesem Strukturraum steht daher der Einklang mit den Bedarfen der Industrie im Vordergrund und beinhaltet auch das Ziel, den Standort inklusive der bestehenden Hafennutzung zu erhalten.

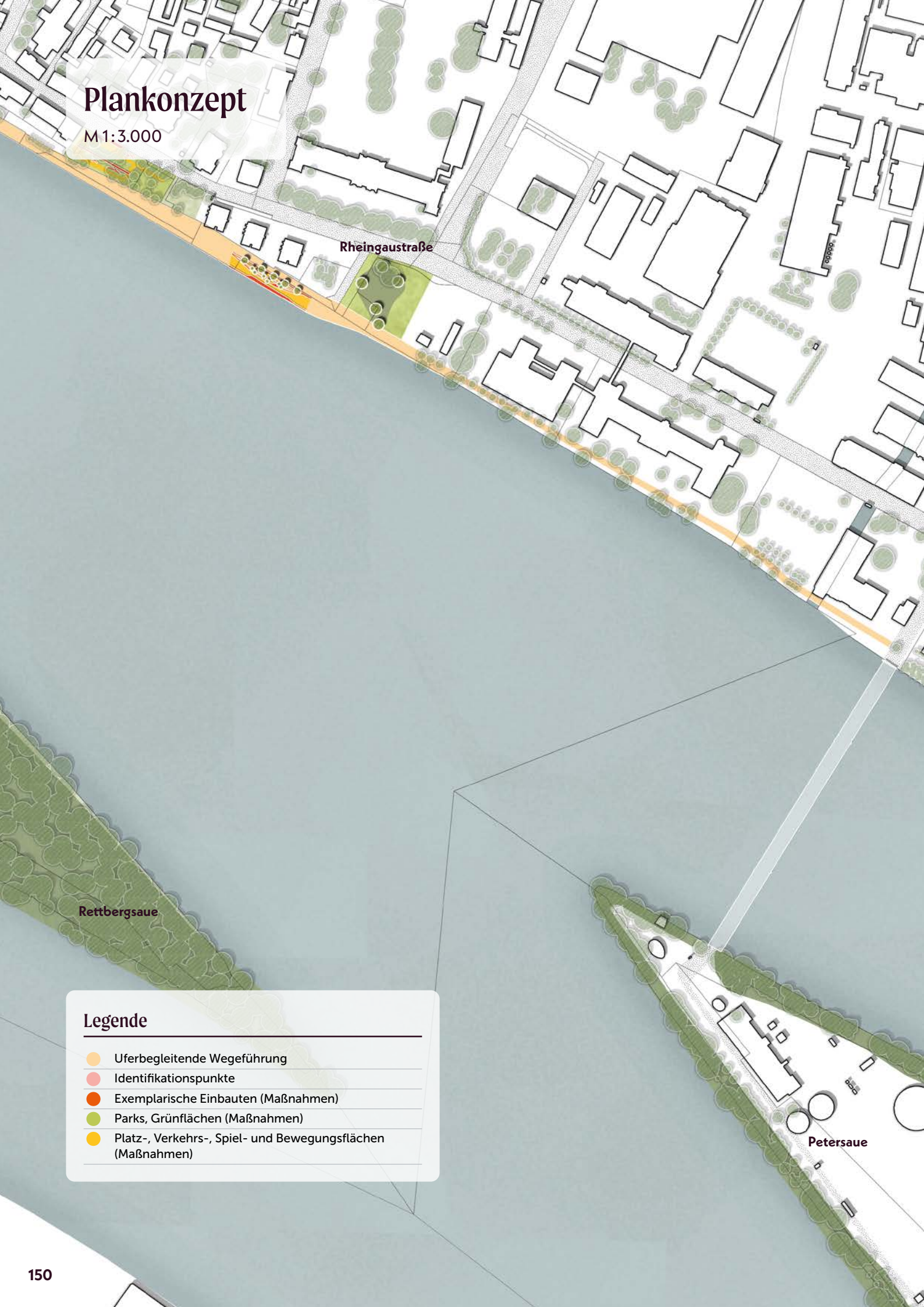
Mobilität und Verkehr

Da die ufernahen Hafennutzungen und der Industriepark weiterhin bestehen bleiben werden, wird eine durchgängige uferbegleitende Wegeführung in diesem Strukturraum nicht möglich sein. Dennoch sollten die Fuß- und Radwege in den Fokus gerückt werden, um die Wegeverbindung auch abseits des Ufers möglichst attraktiv und durchgängig zu gestalten. Eine erhebliche Aufwertung der ufernahen Verkehrswege kann durch eine Verlagerung der Werkszufahrt von Dyckerhoff auf die Nordseite an die verkehrlich leistungsfähigere Wiesbadener Landstraße perspektivisch erreicht werden. Hierdurch entfällt nahezu vollständig der Schwerlastverkehr auf der Rheingau- und Biebricher Straße.

Auch wenn aus heutiger Sicht ein durchgängiger Uferweg nicht möglich ist, sollte dieser bei zukünftigen Entwicklungen der Industrie- und Hafennutzungen als langfristiges Ziel aufrecht erhalten bleiben, um die bestehenden Lücken mit jedem neuen Abschnitt kleiner werden zu lassen.

Plankonzept

M 1:3.000



Legende

- Uferbegleitende Wegeführung
- Identifikationspunkte
- Exemplarische Einbauten (Maßnahmen)
- Parks, Grünflächen (Maßnahmen)
- Platz-, Verkehrs-, Spiel- und Bewegungsflächen (Maßnahmen)

Infraserv
Biebricher Straße
Dyckerhoff Zementwerk
Turbinenhalle
Hafennutzung
Wasserturm
Dyckerhoff
Dyckerhoff-Hochhaus

Amöneburger Ufer und Kaiserbrücke

Wassersport und versteckte Ufer

Qualitäten

+ Kaiserbrücke als Fuß- und Radwegeverbindung nach Mainz
+ Zusammenspiel aus Bootsanlegestellen und industriellem Charakter als einzigartige Identität
+ Hochwertiges Biotop mit Hartholzauwald im Uferbereich zwischen Dyckerhoffstraße und dem Verein Paddler-Gilde Amöneburg e.V.

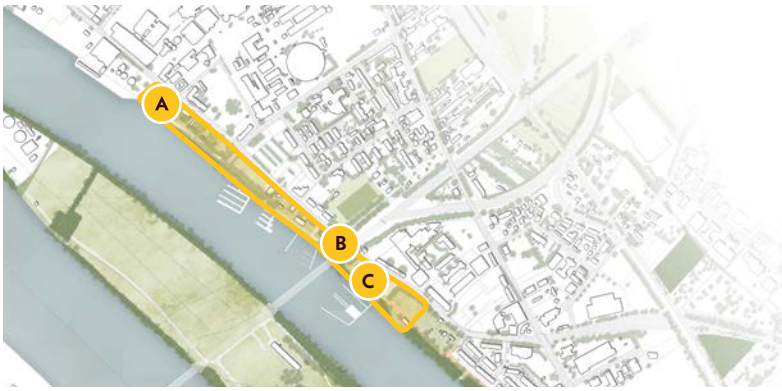
Defizite

- Amöneburg fehlt es an einem zugänglichen Uferbereich
- Versorgungsdefizit an öffentlichen Grünflächen sowohl westlich als auch unmittelbar östlich der Kaiserbrücke
- Keine Durchgängigkeit aufgrund von zusammenhanglosen Wegeverbindungen und Grundstücksverhältnissen
- Keine gastronomischen Angebote
- Mangelnde Aufenthaltsqualität der Flächen
- Private Ufernutzung verhindert eine Nutzung für alle
- Beengte Wegeführung entlang der Hundeauslauffläche
- Radwegeführung auf schmalem Radweg entlang der Biebricher Straße

Das Amöneburger Ufer ist ein kleinteilig gegliederter und teils dicht bewachsener Uferbereich. Neben Wassersportnutzungen mit zahlreichen Bootsanlegestellen beinhaltet er auch diverse mindergenutzte Flächen.

Baulich wird der Strukturraum durch das Dyckerhoff-Hochhaus und die Kaiserbrücke, die beide unter Denkmalschutz stehen, maßgeblich geprägt.

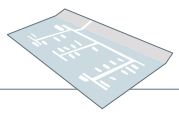
Erkennbar sind zwei Teilbereiche, die sehr unterschiedliche Strukturen aufweisen. Von der ehemaligen Tennisanlage bis zur Turbinenhalle im Strukturraum Industrie und Hafen wird das Ufer in seinem Charakter maßgeblich durch ehemalige Industrieanlagen und das Dyckerhoff-Hochhaus beeinflusst. Dieser Abschnitt ist durch die Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden (SEG) erworben worden.



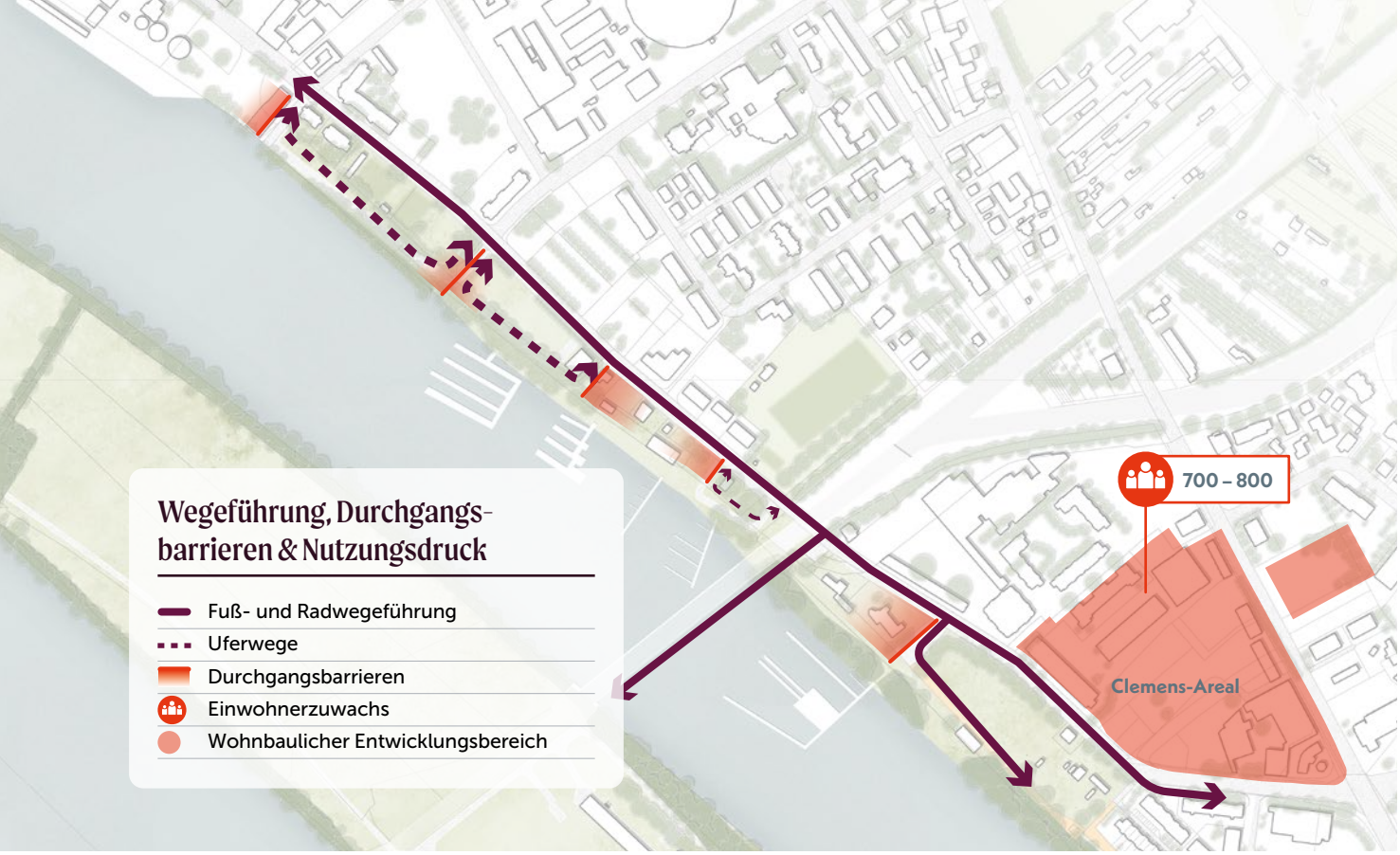
Identifikationspunkte

A Dyckerhoff-Hochhaus

B Kaiserbrücke



C Bootsanlegestellen



Einer Projektentwicklung der SEG wird in diesem Konzept nicht vorgegriffen, da sich aus der Gemengelage Seveso, Industrie und Hafen sowie Denkmalschutz besondere Anforderungen ergeben.

Die weiter östlich angrenzenden Uferbereiche weisen eine dichte Vegetation mit hochwertigen Auwaldstrukturen auf. Hier schließen sich Bootsanlegestellen und eine Bootswerft in Richtung Kaiserbrücke an. Durch die privaten Grundstücksverhältnisse besteht kein öffentlicher Zugang zum Wasser. Die kleinteiligen Grundstücke, unterbrochenen Wegeverbindungen und untergenutzten Flächen zeigen die Herausforderungen dieses Bereichs auf. Nach wie vor besteht daher für die Amöneburger Bevölkerung hier kein nutzbarer Uferbereich, was im Hinblick auf die wenigen ufernahen öffentlichen Freiräume im Stadtteil besonders ins Gewicht fällt.

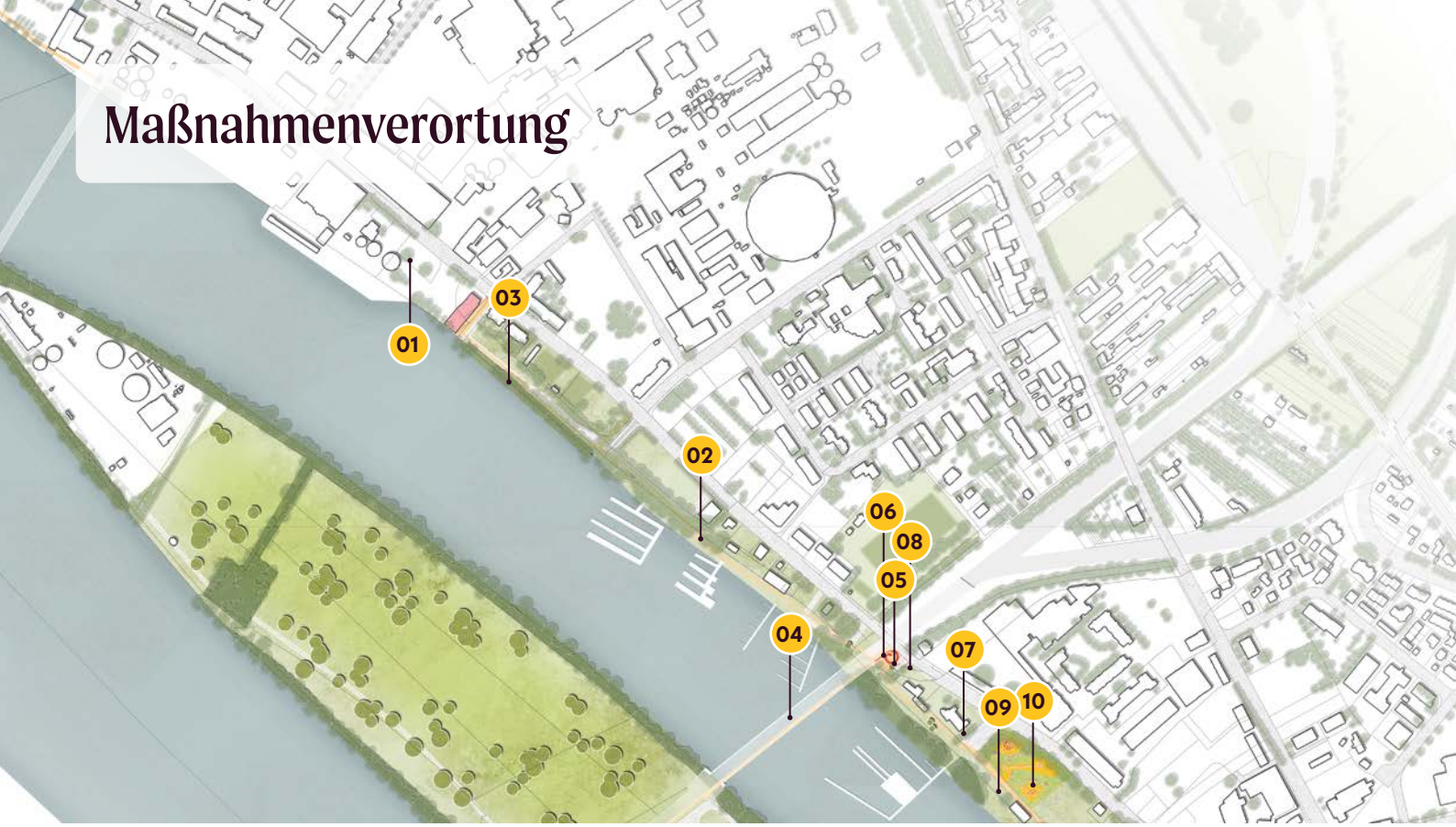
Eine übergeordnete Herausforderung für eine Entwicklung dieses Teils des Strukturraums sind die Auflagen der Seveso-Richtlinie, die einen großen Teil des westlichen Gebiets betreffen. Aufgrund dieser Störfallgefahr sind keine öffentlichen Nutzungen, wie z.B. Gastronomie oder Sportflächen, erlaubt und umsetzbar.

Strukturelle und gestalterische Defizite zeigen sich auch östlich der Brücke im Stadtteil Mainz-Kastel. Neben der großen Bootsanlegestelle und dem Gebäude der Wasserschutzpolizei befindet sich eine hoch eingezäunte Hundeauslauffläche auf Grundstücken der Pumpstation der ELW. Die uferseitigen Nutzungen und die Einzäunung der Pumpstation zwängen den dort verlaufenden Fuß- und Radweg ein.

Mit der neu geplanten Fahrradspindel und dem Lückenschluss zwischen der Pumpstation und der Kaiserbrücke wird die Nutzbarkeit der Brücke als Radwegeverbindung in Richtung Mainz wesentlich gefördert und der Bereich wird zu einem Knotenpunkt (über-)regionaler Wegeverbindungen.

Eine planerische Besonderheit in diesem Strukturraum ist die Darstellung im Flächennutzungsplan: sie sieht parallel zur Kaiserbrücke einen Korridor für eine weitere Brücke vor (➞ **Übergeordnete Themen – Brücken, S. 84** und ➞ **Vertiefungsbereich Um die Kaiserbrücke, S. 243**).

Maßnahmenverortung



Maßnahmenliste

09

	Titel der Maßnahme	Umsetzungsaufwand
01	Dyckerhoff-Hochhaus bis Turbinenhalle reaktivieren	
02	Lückenschluss uferbegleitender Weg	
03	Ökologische Flächenentwicklung am Dyckerhoff-Hochhaus	
04	Ertüchtigung und Verbreiterung Fuß- und Radweg auf der Kaiserbrücke	
05	Fahrradspindel und Radweg realisieren	
06	Radstation an der Kaiserbrücke	
07	Gastronomie im Bereich östlich der Kaiserbrücke	
08	Öffentliche Toilette – Kaiserbrücke	
09	Wegebegleitenden Grünbereich verbreitern	
10	Park an der Kaiserbrücke	

Entwicklungsperspektive

Mobilität und Verkehr

Eine große Herausforderung für das Amöneburger Ufer ist die Herstellung einer durchgängigen ufernahen Fuß- und Radwegeverbindung. Die aktuelle, sehr fragmentierte Wegestruktur und die Führung der Wege entlang der Biebricher Straße machen diesen Teil des Ufers unattraktiv. Zentrales Ziel ist deshalb ein uferbegleitender Weg als Lückenschluss (M 09.02). Insbesondere im Teil westlich der Kaiserbrücke ist dies eine Herausforderung, da sich entlang der Bootsstege die Eigentumsverhältnisse auf verschiedene private Akteurinnen und Akteure aufgliedern. Im zugehörigen Vertiefungsbereich (➞ **Vertiefungsbereich Um die Kaiserbrücke, S. 243**) wird nochmal auf den Umgang mit dieser Herausforderung eingegangen.

Die Wegelücke im Teil östlich der Kaiserbrücke wird im Rahmen der Umsetzung der Fahrradspindel (M 09.05) bereits geschlossen und stellt eine direkte Verbindung zwischen der Brücke und dem Schiffsbauerweg her. Durch die Fahrradspindel wird die Nutzung der Brücke erleichtert, perspektivisch könnte eine Verbreiterung des Fuß- und Radwegs auf der Brücke die Vernetzung von Mainz und Wiesbaden zusätzlich verbessern. An diesem Knotenpunkt bietet sich außerdem die Errichtung einer Radstation (M 09.06) mit einem Angebot zur Radreparatur an.

Amöneburger Ufer mit Dyckerhoff-Hochhaus – heute

Mehr zum Bereich um die Kaiserbrücke im Kapitel Vertiefungsbereich Um die Kaiserbrücke, S. 243

02 Neues Ufer östlich des Dyckerhoff-Hochhauses – Vision

Natur und Umwelt

Im westlichen Teil des Strukturraums soll die Erhaltung der uferbegleitenden Vegetation hervorgehoben werden. Das momentan dicht bewachsene Ufer mit Auwaldgehölzen erzeugt nicht nur einen eigenständigen und ruhigen Charakter, sondern stellt in Teilen ein geschütztes Biotop dar. Die ufernahe Vegetation soll erhalten bleiben und könnte im Rahmen einer ökologischen Flächenentwicklung (M 09.03) weiter qualifiziert werden.

Freizeit und Erholung

Im Hinblick auf die geplanten Wohnbauentwicklungen in Kastel, insbesondere dem nahegelegenen „Clemens-Areal", wird auch der Nutzungsdruck in diesem Strukturraum steigen. Eine Verlegung der Hundeauslauffläche an einen Alternativstandort könnte hier großes Potenzial für einen neuen öffentlichen Park an der Kaiserbrücke (M 09.10) für alle – auch die zukünftigen Bürgerinnen und Bürger – eröffnen. Wie der Park genau aussehen könnte, wird im Vertiefungsbereich (➡ **Vertiefungsbereich Um die Kaiserbrücke, S. 243**) näher erläutert. Eine kurzfristig umsetzbare Verbesserung des zwischen hohen Zäunen eingezwängten Uferweges liegt in einer Verbreiterung des wegebegleitenden Grünbereichs (M 09.09) durch Verschiebung des Zauns.

Zwischen Kaiserbrücke und Eleonorenanlage liegt die Wasserskistrecke im Rheinarm. Sie stellt eine der seltenen Möglichkeiten in der Region dar, diese Sportart auszuüben. Ihr Erhalt ist im Sinne des Freizeitsports Teil der Zielsetzung des Konzepts.

10 Park an der Kaiserbrücke – Vision

Hundeauslauffläche an der Kaiserbrücke – heute

Gastronomie

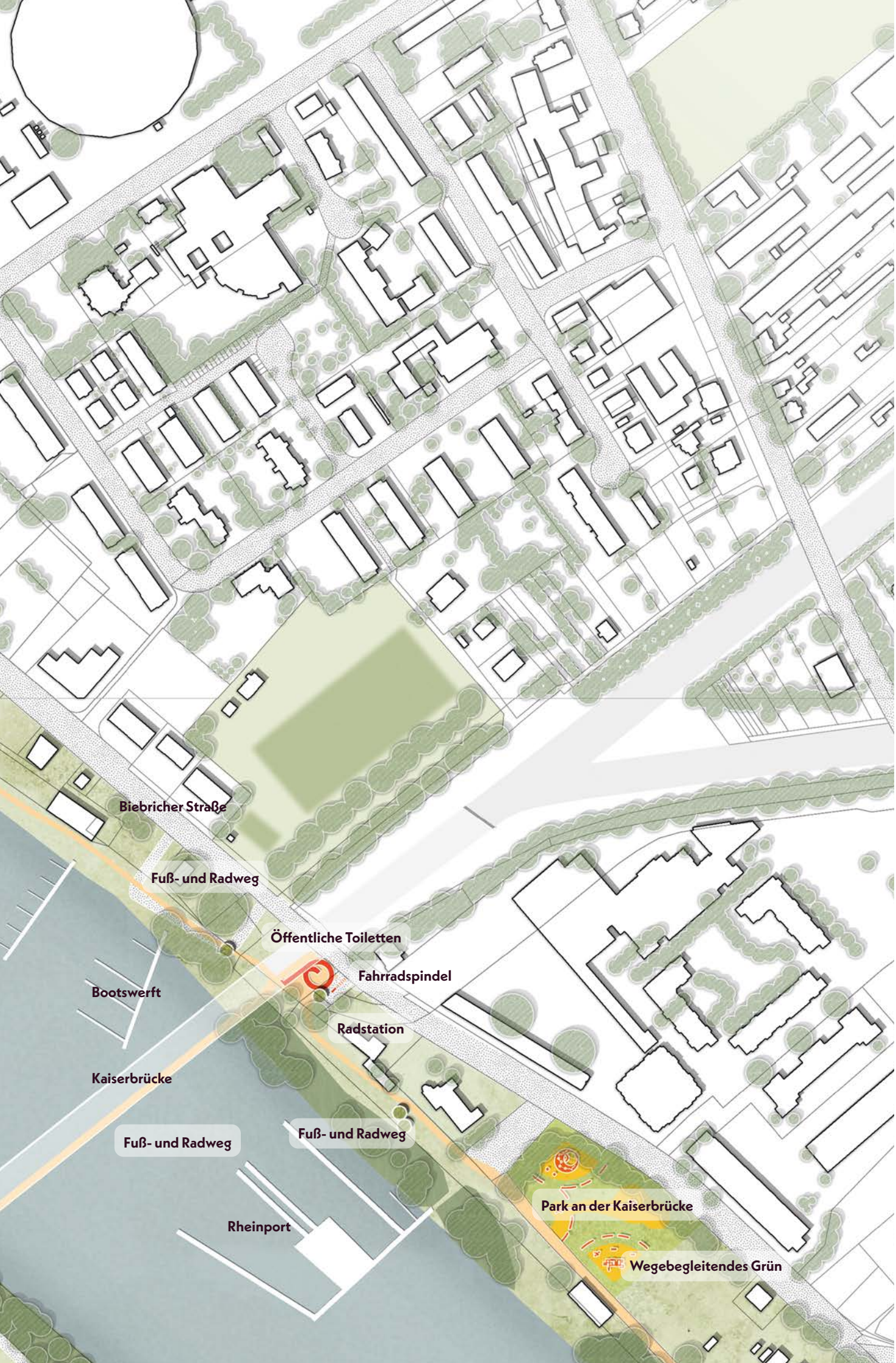
Eine neue Gastronomie östlich der Kaiserbrücke (M 09.07) könnte von der guten Lage am Wasser und den Entwicklungen um die Kaiserbrücke profitieren und als attraktiver Gastronomiestandort das Defizit in diesem Bereich beseitigen. In Kooperation mit den Eigentümerinnen und Eigentümern könnte dadurch außerdem eine öffentliche Toilette (M 09.08) betrieben werden.

Plankonzept

M 1:2.500

Legende

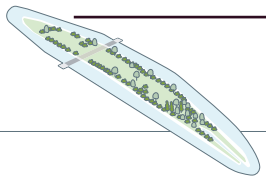
- Uferbegleitende Wegeführung
- Identifikationspunkte
- Exemplarische Einbauten (Maßnahmen)
- Parks, Grünflächen (Maßnahmen)
- Platz-, Verkehrs-, Spiel- und Bewegungsflächen (Maßnahmen)


Biebricher Straße
Fuß- und Radweg
Öffentliche Toiletten
Fahrradspindel
Bootswerft
Radstation
Kaiserbrücke
Fuß- und Radweg
Fuß- und Radweg
Park an der Kaiserbrücke
Rheinport
Wegebegleitendes Grün

Petersaue

Rheininsel für Trinkwasserschutz und Natur

Identifikationspunkte



A Naturnahe Rheininsel

B Kaiserbrücke

C Infraserv-Brücke

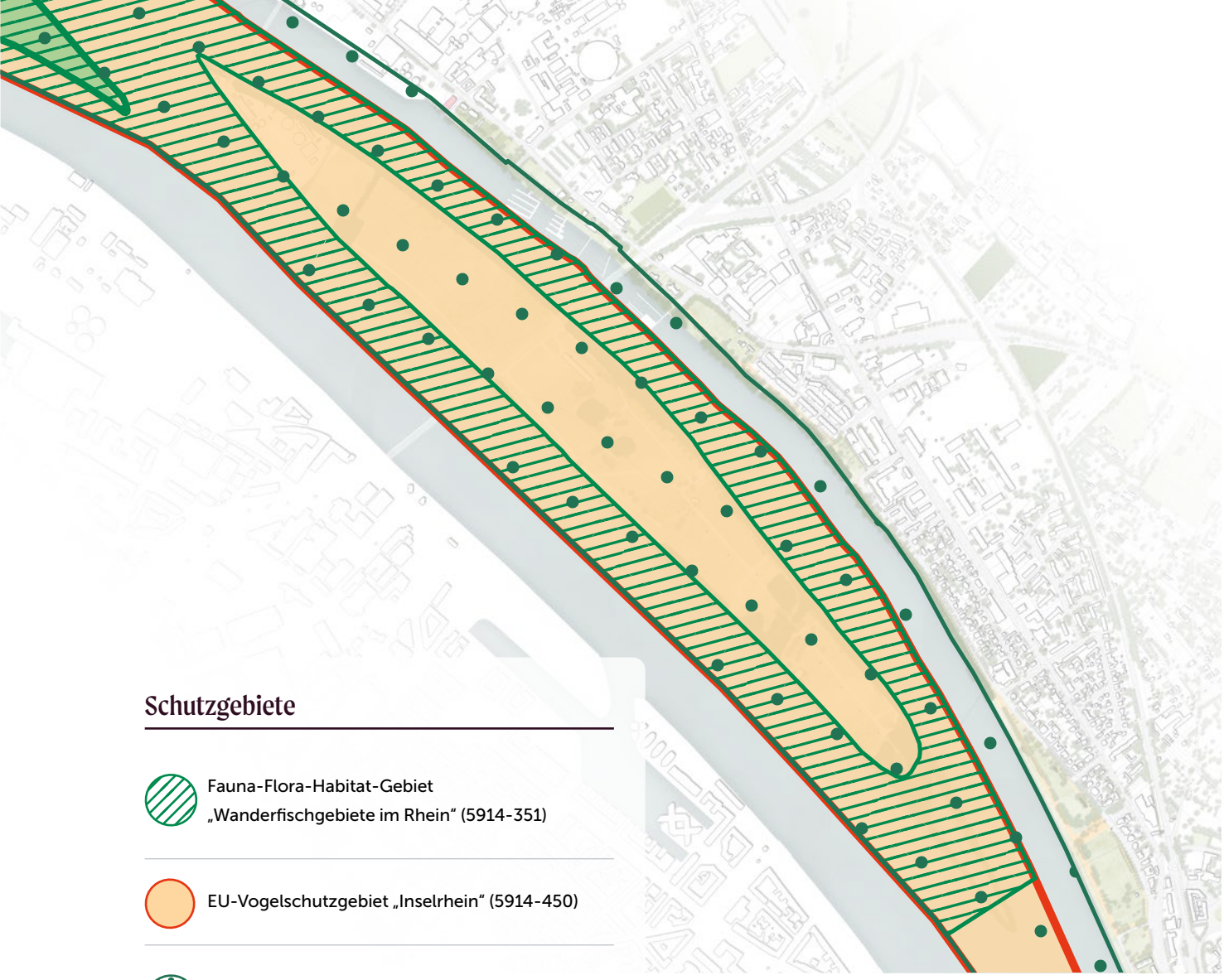
Die Petersaue ist mit ca. 50 ha die zweitgrößte Wiesbadener Rheininsel. Die Insel dient östlich der Kaiserbrücke im Wesentlichen der Trinkwassergewinnung für Mainz und Wiesbaden. Außerdem ist sie ein wichtiger Brut- und Rastplatz für zahlreiche Vogelarten, weshalb sie auch als Teil des EU-Vogelschutzgebiets „Inselrhein" (5914-450) geschützt ist. Wie bei der Rettbergsaue sind die angrenzenden Uferbereiche der Petersaue Teil des Fauna-Flora-Habitat-Gebiets „Wanderfischgebiete im Rhein" (5914-351).

Die Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit und somit die Erlebbarkeit der Naturräume ist hier nicht gegeben, um dem Trinkwasser- und Naturschutz höchste Priorität einzuräumen.

Die Nutzungen auf der Petersaue umfassen das Wasserwerk, das Klärwerk von Infraserv und die nordwestlich der Kaiserbrücke ackerbaulich genutzten Flächen sowie die ökologisch hochwertigen Bereiche südöstlich der Kaiserbrücke. Diese weisen Fragmente von Weichholz- und Hartholzauwäldern sowie artenreiches Grünland auf.

Über die Rheininsel führt die Kaiserbrücke, welche die Bahnverbindung zwischen Wiesbaden und Mainz herstellt und zudem einen Fuß- und Radweg integriert hat. An den Flächen des Klärwerks im Nordwesten befindet sich zusätzlich die Infraserv-Brücke, welche in den Industriepark führt. Diese Brücke ist jedoch in Nutzung der ansässigen Industrie und ein Zugang zur Petersaue ist für die Öffentlichkeit hierüber nicht möglich.

Blick auf die Petersaue von der Kaiserbrücke aus



Schutzgebiete

- Fauna-Flora-Habitat-Gebiet „Wanderfischgebiete im Rhein“ (5914-351)
- EU-Vogelschutzgebiet „Inselrhein“ (5914-450)
- Landschaftsschutzgebiet „Stadt Wiesbaden“ (Zone II)

Qualitäten

+ Hohe Bedeutung für den Natur- und Artenschutz, insbesondere für Rast- und Brutvogelarten
+ Schutz des Gebiets vor starken Eingriffen oder Übernutzung durch beschränkte Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit
+ Extensive Grünlandbewirtschaftung als Förderung für den Artenschutz
+ Sehr alte Hartholzauwaldstrukturen vorhanden

Defizite

− Keine Erlebbarkeit der Natur und der diversen Vogelarten
− Schmale Wegeführung für den Fuß- und Radverkehr auf der Kaiserbrücke

Trinkwasserschutz auf der Petersaue

Flächennutzung & Biotope

- Laub(misch)wälder und -forste
- Feldgehölze, Hecken, Gehölzkulturen
- Grünland
- Kläranlage
- Ackerland
- Wasserwerk

Maßnahmenverortung

Maßnahmenliste

10

	Titel der Maßnahme	Umsetzungsaufwand
01	Grünlandextensivierung und Auwaldentwicklung	

Entwicklungsperspektive

Natur und Umwelt

Die zukünftige Entwicklung für die Petersaue beinhaltet die sich aus den Schutzgebieten ergebenden Zielsetzungen, die auch so in dieses Konzept übernommen wird. Eine freizeitliche oder andere öffentliche Nutzung ist nicht möglich, so dass sich hierzu auch keine Ziele ableiten. So bleibt die Petersaue ein schützenswerter Lebensraum mit Auwaldstrukturen, Grünland und Magerwiesen sowie Biotopen, der vor allem für diverse Brut- und Rastvogelarten eine wichtige Rolle spielt. Deshalb steht der Naturschutz mit den Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebietes „Inselrhein" (5914-450) und des Fauna-Flora-Habitat-Gebietes „Wanderfischgebiete im Rhein" (5914-351) auf der Petersaue im Vordergrund. Ebenso zu beachten sind die Anforderungen des Trinkwasserschutzes.

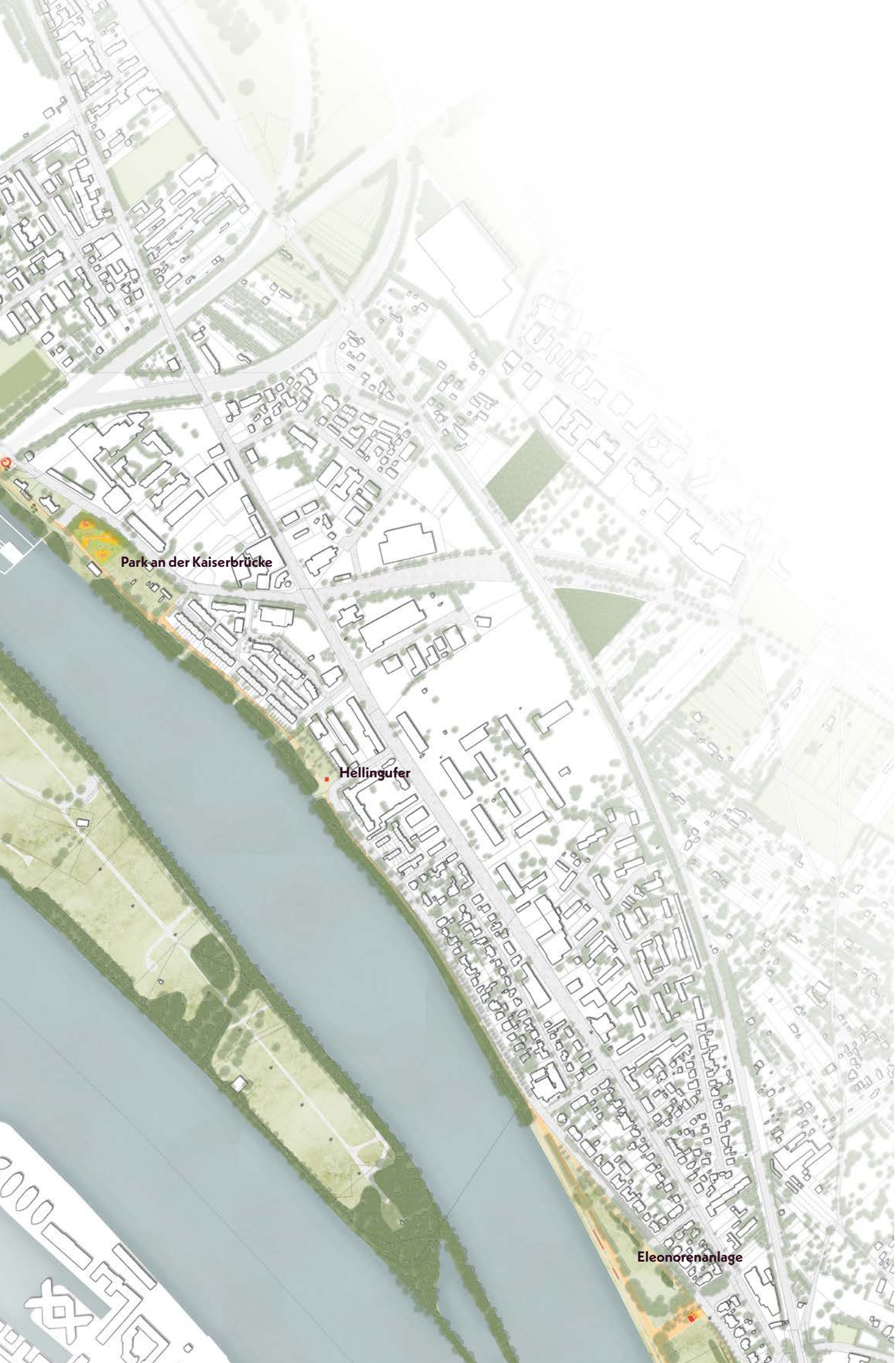
Eine ökologische Entwicklung ist vor allem im Kontext des Ackerlands im Westen der Kaiserbrücke zu sehen, ein perspektivischer Ankauf durch die Stadt Wiesbaden ist zu prüfen. Anschließend sollten diese landwirtschaftlich genutzten Flächen nach naturschutzfachlichen Aspekten entwickelt und gepflegt werden: Grünlandextensivierung und Auwaldentwicklung (M 10.01). Die Flächen bieten zudem großes Potenzial, auch als Kompensationsfläche im Sinne der Eingriffsregelung genutzt und vor diesem Hintergrund entwickelt zu werden.

Plankonzept

M 1:7.500

Legende

- Uferbegleitende Wegeführung
- Identifikationspunkte
- Exemplarische Einbauten (Maßnahmen)
- Parks, Grünflächen (Maßnahmen)
- Platz-, Verkehrs-, Spiel- und Bewegungsflächen (Maßnahmen)


Park an der Kaiserbrücke
Hellingufer
Eleonorenanlage

Hellingufer

Neues Wohnen und natürliche Uferzonen

Der Strukturraum „Hellingufer“ steht für neue, attraktive Wohnsiedlungen in Wassernähe und ist durch eine lineare, uferbegleitende Wegeführung und eine dichte Ufervegetation mit kleinen Kiesbuchten geprägt. Die Uferlinie ist bei normalem Wasserstand an mehreren Stellen durch Trampelpfade erreichbar, die durch die dichte Auenvegetation führen. Diese ökologisch wertvollen Flächen sind Teil des Landschaftsschutzgebiets „Stadt Wiesbaden“.

Im näheren Umfeld des Hellingufers sind mehrere neue Wohnbauentwicklungen projektiert. Zu den großen Projekten in diesem Bereich zählen die Helling-Höfe, das Clemens-Areal und Kastel Housing. Zusätzlich finden noch weitere Nachverdichtungen entlang der Wiesbadener Straße statt. Durch diese sukzessive Ergänzung der Wohnflächen und dem daraus entstehenden Nutzungsdruck wird es zukünftig gelingen müssen, die Erlebbarkeit des Ufers zu erhalten und gleichzeitig die Naturräume zu schützen. An der zentral gelegenen Freifläche „An der Helling“ weitet sich der Raum. Dort wurde im Rahmen eines Regionalparkprojekts ein Spiel- und Balancierpark gestaltet.

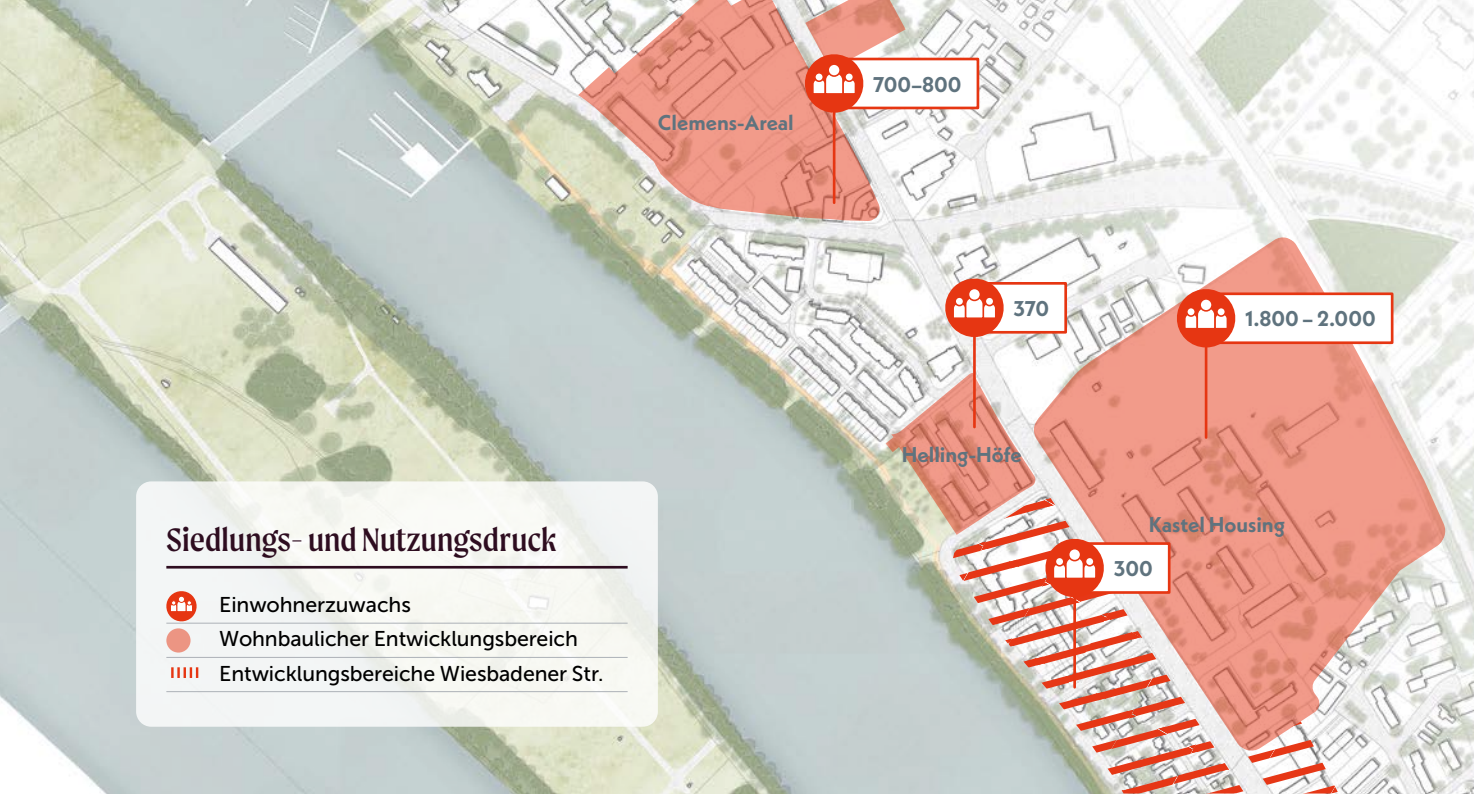
Hinsichtlich der Wegeführung ist die Eleonorenstraße als Fahrradstraße positiv hervorzuheben. Im Schiffbauerweg ist der Weg für einen gemeinsamen Fuß- und Radweg hingegen zu schmal, insbesondere weil hier der Radfernweg R3 entlangführt.

Identifikationspunkte

A Regionalparkstation
Spiel- und Balancierpark

B Auenvegetation

Ufer mit Auwaldgehölzen



Qualitäten

+ Fahrradstraße in der Eleonorenstraße
+ Ökologisch wertvolle Auenvegetation und Biotope am Ufer

Regionalparkstation Spiel- und Balancierpark

Defizite

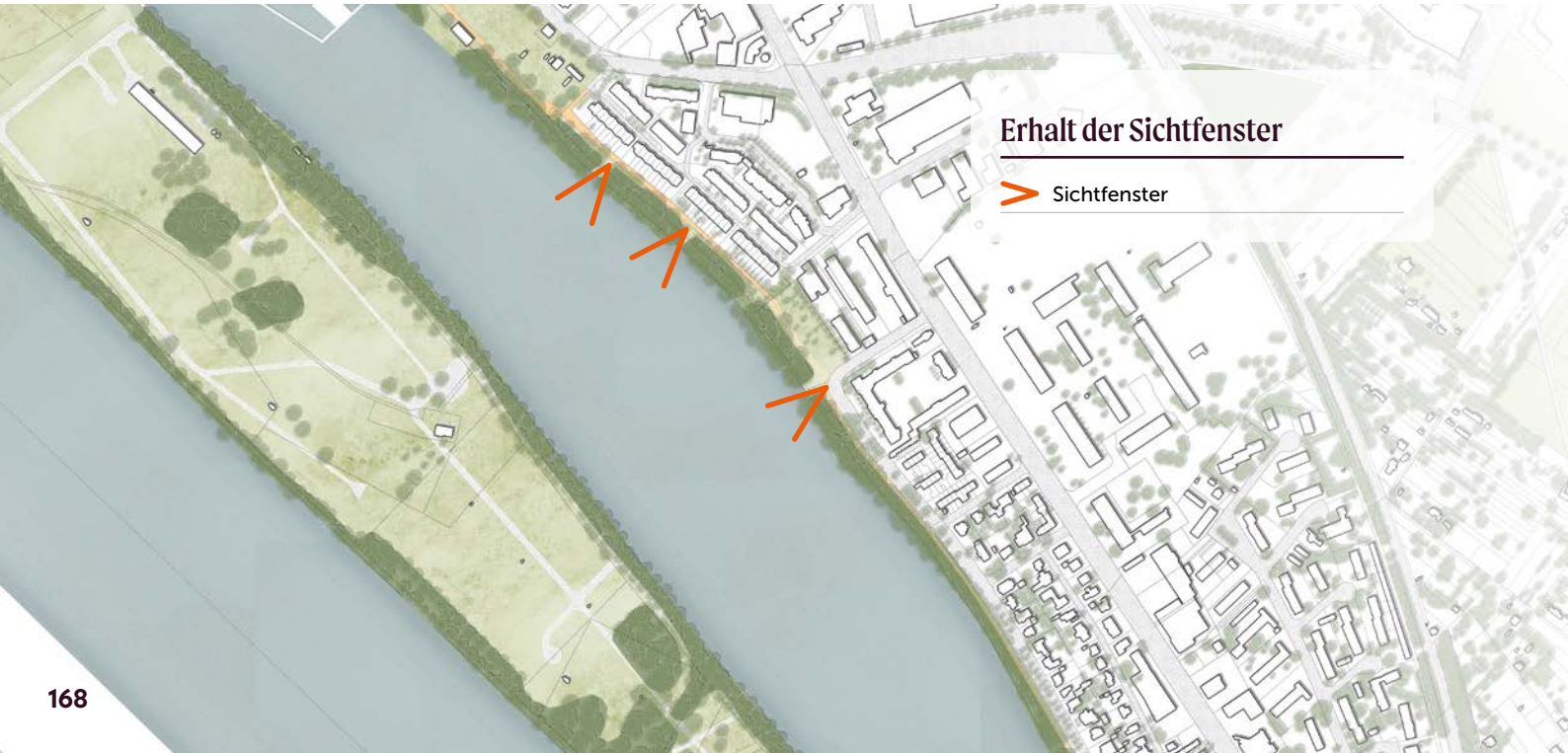
- Steigender Nutzungsdruck auf die bestehenden Freiflächen
- Unzureichende Spielmöglichkeiten
- Schmale Wegeführung am Schiffbauerweg
- Zugang zum Wasser nur über nicht barrierefreie Trampelpfade möglich
- Eingeschränkte Sichtbeziehung zum Rhein

Maßnahmenverortung

Maßnahmenliste

11

	Titel der Maßnahme	Umsetzungsaufwand
01	Auenentwicklung mit Erhalt der Sichtfenster	
02	Liegemobiliar und Spielmöglichkeiten am Ornithopter	



Sichtfenster am Schiffbauerweg

Entwicklungsperspektive

Natur und Umwelt

Der Schutz der wertvollen Biotope mitsamt der Auenvegetation steht in diesem Strukturraum im Vordergrund. Die dichte Ufervegetation bleibt weiterhin erhalten und geschützt. Damit der Rhein dennoch sichtbar bleibt, sollen die bestehenden Sichtfenster (M 11.01) auch zukünftig freigehalten werden. Von einer offiziellen oder befestigten Wegeführung zum Wasser ist abzusehen, um die Uferbereiche nicht weiter zu beanspruchen und die hochwertige Vegetation zu schützen.

Freizeit und Erholung

Durch die Neubauvorhaben wie die Helling-Höfe oder das nahegelegene Clemens-Areal wird der Nutzungsdruck auf der zentral gelegenen Freifläche an der Helling steigen. Die im Rahmen des Regionalparkprojekts geschaffene Kinderspielfläche mit dem Ornithopter wird die Bedarfe nicht ausreichend decken, weshalb eine Ergänzung der Kinderspielmöglichkeiten (M 11.02) sinnvoll ist.

Mobilität und Verkehr

Neue Maßnahmen im Bereich der Wegeführung sind in diesem Strukturraum nicht möglich. Die beschränkte Flächenverfügbarkeit, die angrenzenden geschützten Auenbereiche und die vorhandene Wohnbebauung lassen eine Wegeerweiterung nicht zu. Ab der Eleonorenstraße ist die getrennte Wegeführung für Radfahrende auf der Fahrradstraße und dem uferseitigen Fußweg bereits gut umgesetzt.

Plankonzept

M 1:2.500

Legende

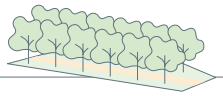
- Uferbegleitende Wegeführung
- Identifikationspunkte
- Exemplarische Einbauten (Maßnahmen)
- Parks, Grünflächen (Maßnahmen)
- Platz-, Verkehrs-, Spiel- und Bewegungsflächen (Maßnahmen)

Ufer am Eleonorenpark

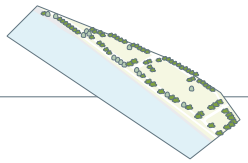
Platanengesäumte Spazierwege und belebte Parkanlage

Identifikationspunkte

A Platanenallee



B Eleonorenpark



Die ca. 4,5 ha große, denkmalgeschützte Eleonorenanlage bildet den zentralen Bereich des Strukturraums. Der Park bietet weitläufige Wiesen, die der Freizeit und Erholung dienen und insbesondere im Sommer viele Besucherinnen und Besucher anziehen.

Ursprünglich sahen Planungen von 1936 eine repräsentative Parkanlage mit Aufmarschplatz und Ehrenmal vor. Wenngleich ein Großteil der Planungen nicht umgesetzt wurde, finden sich doch einige Elemente aus dieser Zeit wieder, wie zum Beispiel die Platanenallee, die Säulenpappeln an der Eleonorenstraße oder die Wegeführungen.

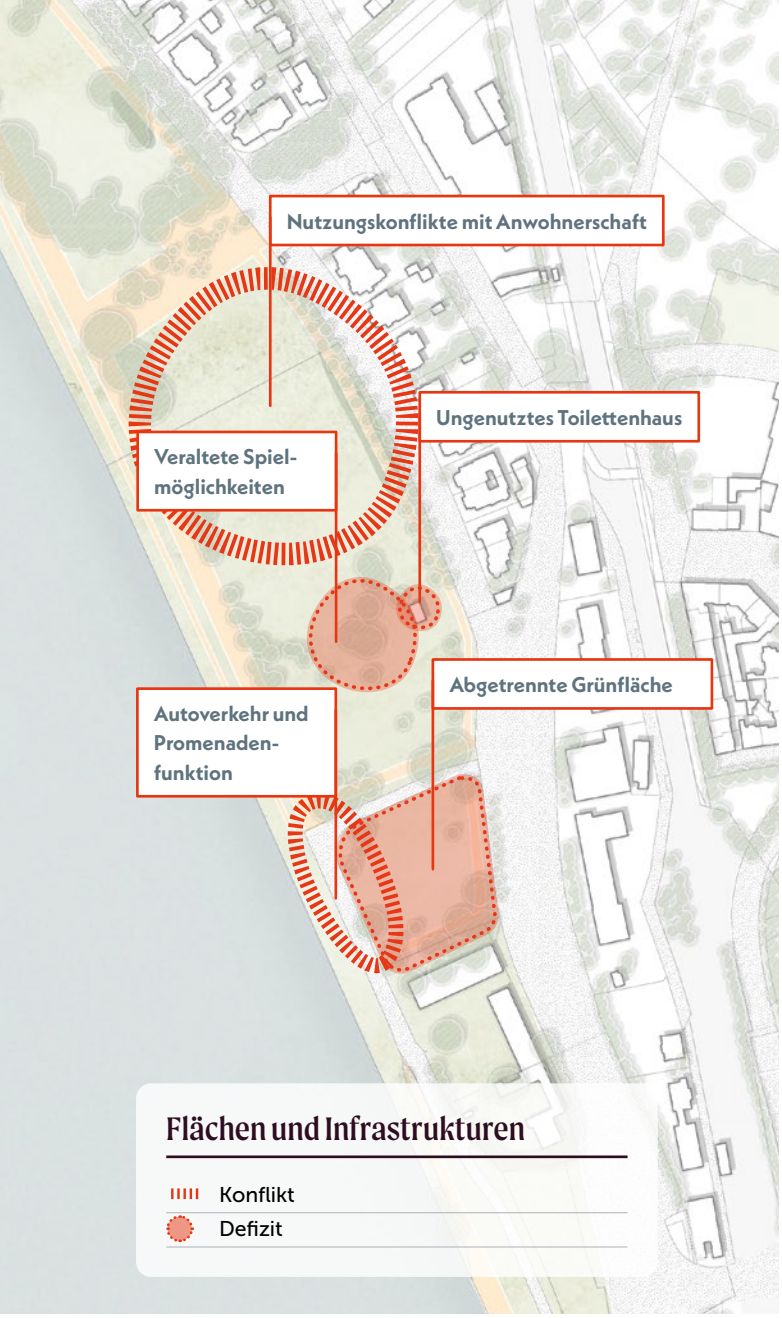
In der Vergangenheit führte das Grillen und Fußballspielen zu Konflikten mit den direkten Anwohnerinnen und Anwohnern, weshalb es zu einem Verbot dieser Nutzungen gekommen ist. Eine Gestaltung der Parkanlage mit dem Ziel wohnverträgliche Freizeitangebote zu ermöglichen, ohne dabei zu stark einzuschränken, ist eine wünschenswerte Entwicklungsrichtung für diesen Bereich.

Zentral im Park liegt der ehemalige Standort der Alexander M. Patch-Behelfsbrücke aus der direkten Nachkriegszeit. Die geschichtliche Bedeutung dieses Platzes wurde 2014 im Rahmen eines Regionalparkprojekts gestalterisch und inhaltlich aufgegriffen.

Qualitäten

+ Großflächige Parkanlage mit Freizeit- und Erholungsfunktion und hoher Aufenthaltsqualität
+ Historische Brückenrampe als gestalterisches Highlight mit Sitz-/Rastmöglichkeiten, von denen aus diverse Sichtachsen in Szene gesetzt werden
+ Platanenallee am Ufer als wegeleitendes und gestalterisch prägendes Element, das zusätzlich im Sommer eine schattenspendende Funktion erfüllt
+ Wegeführung im Park mit unterschiedlichen Raumerlebnissen

Spielplatz mit ungenutztem Toilettenhäuschen



Defizite

- Spielplatz ist in die Jahre gekommen
- Konflikte zwischen Wohngebiet und Nutzungsbedarfen (z.B. Nutzungsverbot Grillen), die durch Nutzungsdruck weiter verstärkt werden
- Keine durchgehend geöffnete öffentliche Toilettenanlage

Im südöstlichen Teil der Eleonorenanlage befindet sich ein Spielplatz, dessen Spielgeräte größtenteils veraltet sind und der grundsätzlich einer Modernisierung bedarf. Das bestehende Gebäude am Spielplatz bietet alle Voraussetzungen für eine öffentliche Toilette, wird jedoch momentan nur zeitweise als solche genutzt.

Im Übergangsbereich zum Strukturraum „Kasteler Ufer" erfolgt die Zuwegung zur Reduit über die Rampenstraße, wodurch ein Teil der Grünfläche abgetrennt wird. Diese Fläche macht trotz des darin gelegenen Bouleplatzes in der isolierten Lage einen verwaisten Eindruck. Durch die neue Spiel- und Sportbox, die hier installiert wurde, soll eine Bespielung und Aufwertung der Fläche gefördert werden.

Der Uferbereich ist durch eine Böschung mit zum Teil dichter in die Befestigung eingedrungener Vegetation gesäumt. Entlang dieses abgestuften Böschungsufers führt neben dem obenliegenden Weg auch ein Trampelpad am Böschungsfuß. Die Wege sind stark frequentiert und werden zum Spazieren gehen genutzt. Sie sind in regelmäßigen Abständen durch kleine, steile Treppen verbunden.

Wegeführung und Topographie im Eleonorenpark

Maßnahmenverortung

Entwicklungsperspektive

Freizeit und Erholung

Der Eleonorenpark stellt bereits einen attraktiven grünen Freiraum am Rheinufer dar. Die Funktion des Parks als beliebter Treffpunkt für Freizeit und Naherholung soll erhalten und weiter gefördert werden. Neben Aufwertungen wie neuen Sitzmöglichkeiten in Form von Sitzblöcken in der Uferböschung (M 12.01) sollten dafür vor allem die Defizite im süd-östlichen Parkbereich angegangen werden.

Zunächst steht eine Modernisierung des veralteten Kinderspielplatzes an. Aufgrund der guten Lage und der Flächenverfügbarkeit kann hier mit dem Ausbau zu einem Wasserspielplatz (M 12.05) ein neues Highlight im Bereich Kinderspiel am Rheinufer geschaffen werden. In diesem Kontext ist die Modernisierung des Toilettenhäuschens eine wichtige Maßnahme, um eine notwendige öffentliche Toilette (M 12.06) bereitzustellen. Aufgrund der baulichen Voraussetzung bietet sich diese Toilettenanlage für eine dauerhafte Öffnung an, muss dafür aber vandalismussicher umgebaut werden.

Das autofreie Kasteler Ufer (➞ **Strukturraum Kasteler Ufer, S. 180**) umfasst auch einen Teil der Eleonorenanlage. Die autofreie Gestaltung wurde in der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sehr oft gewünscht. Autofrei bedeutet dabei, dass die Verbindung zur Reduit bereits ab der Rampenstraße auf Anliegerverkehre beschränkt wird, um Parksuchverkehre und das Parken hier zu vermeiden. Die derzeit durch die Straße „Rheinufer" getrennten Flächen können dann funktional und gestalterisch miteinander verknüpft (M 12.07) werden. Diese süd-östlich gelegene Fläche stellt aufgrund ihrer größeren Entfernung zu den Wohnnutzungen einen guten Standort für Sportnutzungen und freie Aneignung dar. Neben den bestehenden Bouleplätzen wird dieser Teil des Parks durch die neue Spiel- und Sportbox (M 12.08) belebt werden, ohne dass Konflikte mit der Anwohnerschaft entstehen. Somit bleiben die Qualitäten des Parks bestehen und die Nutzungen werden in eine von Westen nach Osten zunehmende Intensivierung gelenkt.

Gastronomie

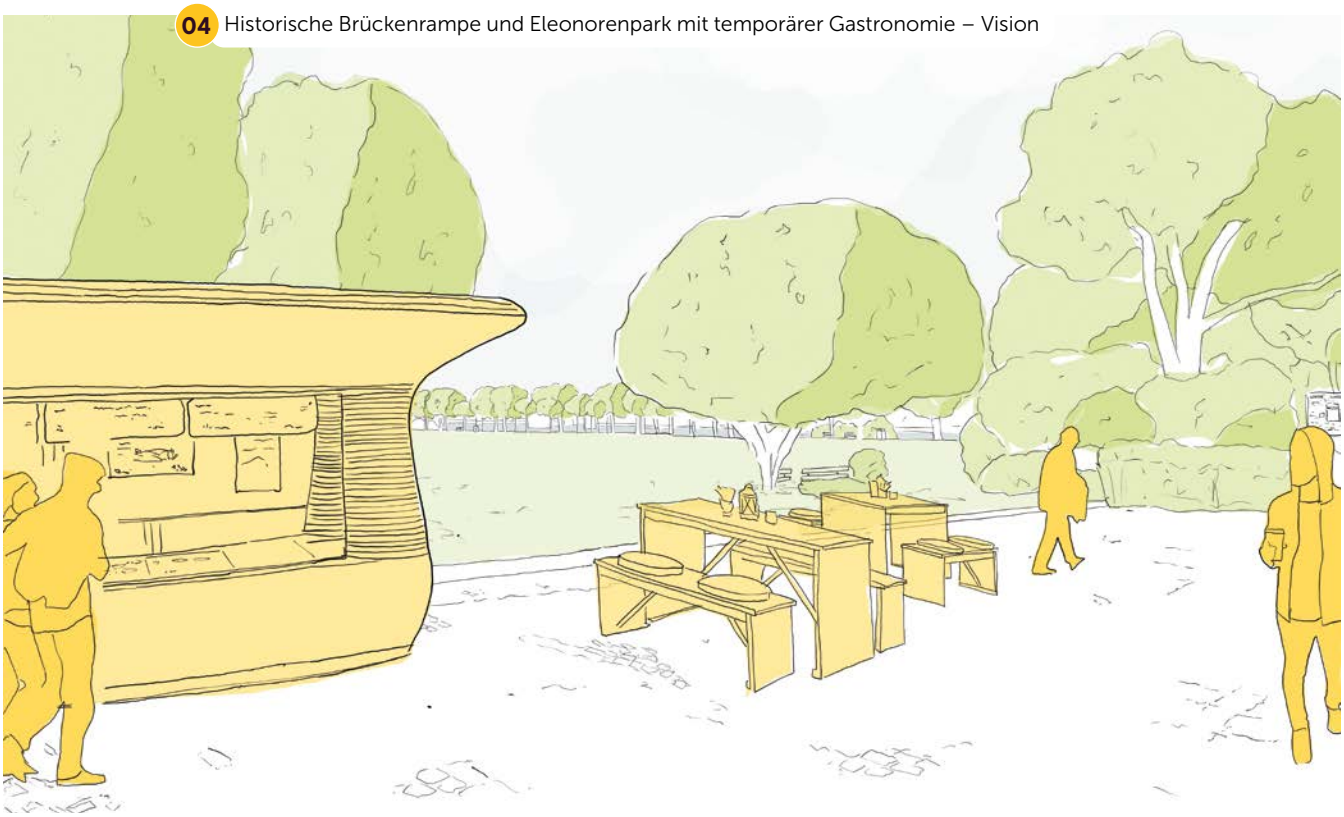
Das Entrée des Parks am Rathenauplatz ist ein geeigneter Ort für eine neue temporäre Gastronomie (M 12.04). Auf den befestigten Flächen kann eine solche Ergänzung zur Belebung des Regionalparkprojekts „Historische Brückenrampe" dienen. Ein temporäres Gastronomieangebot wie beispielsweise ein Weinstand oder ein Eiswagen erscheint auch wegen der Wohnortnähe als eine umsetzbare

Maßnahmenliste

12

	Titel der Maßnahme	Umsetzungsaufwand
01	Sitzblock in der Böschungsmauer	
02	Blühränder und Blühinseln erweitern	
03	Neugestaltung des Rathenauplatzes	
04	Temporäre Gastronomie an der historischen Brückenrampe	
05	Ausbau zum Wasserspielplatz	
06	Öffentliche Toilette – Eleonorenanlage	
07	Grünflächen in der Eleonorenanlage verbinden	
08	Spiel- und Sportbox Eleonorenanlage	bereits umgesetzt

04 Historische Brückenrampe und Eleonorenpark mit temporärer Gastronomie – Vision



Variante. Mit der Herstellung einer solchen Aufstellfläche inklusive ihrer Versorgungspunkte wird ein wechselndes Angebot möglich. Die in der Pandemie genutzte Fläche an der ufernahen Brückenrampe wird so wieder bestimmungsgemäß von Gastronomie freigehalten.

Plankonzept

M 1:3.500

Legende

- Uferbegleitende Wegeführung
- Identifikationspunkte
- Exemplarische Einbauten (Maßnahmen)
- Parks, Grünflächen (Maßnahmen)
- Platz-, Verkehrs-, Spiel- und Bewegungsflächen (Maßnahmen)

Kasteler Ufer

Freizeit-Hotspots um die Reduit

Der Strukturraum „Kasteler Ufer“ ist ein mit vielfältigen Freizeit- und Gastronomienutzungen belebter Uferbereich rund um die Theodor-Heuss-Brücke. Dazu gehören das neue Freizeitgelände am Kransand, die Flächen des „Meeting of Styles“, das sogenannte Messerschmitt-Gelände als überwiegend asphaltierte Fläche zwischen der Brücke und der Reduit sowie der beliebte Kasteler Strand. Ganz wesentlich wird der Raum durch die aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts stammende Festung der Reduit-Kaserne und die Theodor-Heuss-Brücke als Verbindung nach Mainz geprägt. Die Reduit ist mit ihren Anlagen ein Denkmal nationaler Bedeutung. In diesem baukulturell wertvollen Gebäudekomplex sind heute neben dem Jugendzentrum und Heimatmuseum diverse Vereine untergebracht. Im Sommer dient der Innenhof als Ort für Konzerte, Filmaufführungen und Volksfeste.

Mit dem Kransand westlich der Theodor-Heuss-Brücke ist an der Rheinpromenade in Kastel ein neuer, attraktiver Freizeitort entstanden, der mit seinen Sitzblöcken, dem erhaltenen Verladekran und dem temporären gastronomischen Angebot viele Menschen anzieht.

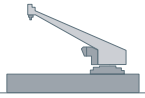
Neben dem Schiersteiner Hafen und dem Biebricher Ufer stellt dieser Strukturraum den belebtesten Bereich des Wiesbadener Ufers dar. Dementsprechend gilt es mit dem hohen Freizeitdruck, der voraussichtlich noch zunehmen wird, umzugehen. Obwohl der Strukturraum durch den

Identifikationspunkte

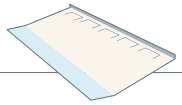
A Reduit

B Theodor-Heuss-Brücke

C Kransand



D Kasteler Strand



Kransand am Kasteler Ufer

Kasteler Bahnhof hervorragend an den ÖPNV angeschlossen ist, besteht ein nicht unerheblicher Parkdruck auf die uferseitigen Flächen. Dadurch wird die Aufenthaltsqualität und Sicherheit insbesondere am Kransand und der westlichen Zufahrt durch die Eleonorenanlage eingeschränkt.

Mit der avisierten Schließung des Bahnübergangs zwischen dem Bahnhof Kastel und dem Rheinufer stellt sich in diesem Strukturraum die Neuordnung der Erschließung als weitere Herausforderung dar.

Mit der Bastion von Schönborn und dem Kasteler Strand besteht bereits ein etabliertes, attraktives gastronomisches Angebot mit Blick auf das Mainzer Stadtufer. Die temporären Ausschank-Container am Kransand stellen eine Ergänzung dar und bilden einen Kompromiss zwischen dem Erhalt der öffentlichen Flächen und der Möglichkeit einer Bewirtung.

Die steigenden Ströme an Besucherinnen und Besucher und die Dichte der Freizeitnutzungen macht die Einrichtung von öffentlichen Toiletten, die in dieser Form dort aktuell nicht bestehen, erforderlich.

Qualitäten

+ Vielfältige Freiraumstruktur mit Plätzen, Aufenthalts-, Grün-, Bewegungsflächen und Gastronomie
+ Kransand-Gelände mit Sport- und Bewegungsangeboten
+ Kasteler Strand als beliebtes Ausflugsziel
+ Ausgeprägtes gastronomisches Angebot
+ Gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr
+ Gemeinsamer Treffpunkt für die Wiesbadener und die Mainzer Bevölkerung
+ Sichtbeziehungen nach Mainz
+ Reduit als bemerkenswertes kulturhistorisches Bauwerk mit zugänglichen Innenhöfen

Defizite

− Gefährdung des Fuß- und Radverkehrs durch den motorisierten Individualverkehr
− Minderung der Aufenthaltsqualität insbesondere am Kransand durch Lärm- und Luftemissionen durch den motorisierten Individualverkehr
− Gefühlter Konsumzwang am Kasteler Strand
− Defizit an öffentlichen Toiletten angesichts der Dichte an Freizeitnutzungen
− Unattraktiver rückwärtiger Bereich der Reduit mit leerstehender Güterhalle und Stellplätzen
− Stellplatzflächen auf dem Gelände der Reduit
− Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr vor der Reduit
− Fehlende Beschattung am Kransand
− Konfliktgefahr für die DLRG bei Einsätzen durch Kreuzung mit motorisiertem Individualverkehr in der Straße „Rheinufer“

Maßnahmenverortung

Maßnahmenliste

13

	Titel der Maßnahme	Umsetzungsaufwand
01	Verlagerung Bauhof	
02	Autofreies Kasteler Ufer	
03	Schattenspendender Sonnenschutz am Kransand	
04	Öffentliche Toilette – Kransand	
05	Spiegeldecke und Lichtkonzept für die Unterführung	
06	Neugestaltung des Messerschmitt-Geländes	
07	Aufwertung der Hofflächen der Reduit	
08	Neue Gleisunterquerung am Bahnhof Kastel	
09	Blickbezug zwischen Reduit und Kastel herstellen	
10	Neugestaltung Bahnhofsumfeld Kastel	

Entwicklungsperspektive

Mobilität und Verkehr

Die Verkehrsführung am Kasteler Ufer soll eine grundlegende Neugestaltung erfahren. Ziel ist ein autofreies Ufer (M 13.02), was in der Beteiligung vielfach von den Bürgerinnen und Bürgern gewünscht wurde. Autofrei bedeutet, dass die Erschließung für den Bereich an der Reduit über die Straße „Rheinufer" als Verbindung zur Rampenstraße auf Anliegerverkehre beschränkt wird. Ergänzend erhält die bisher auch zum Parken genutzte Rampe zum Hochkreisel einen Radschutzstreifen. Zukünftig wird neben der Straße „Rheinufer" auch diese Zufahrt nur den Anliegerinnen und Anliegern, d.h. den Bewohnerinnen und Bewohnern des Wohngebäudes, den Vereinen und sonstigen vorhandenen Nutzungen sowie den Lieferverkehren der Gastronomie als notwendige Erschließung dienen.

Eine Querung für alle Verkehrsteilnehmenden über den Bahnübergang am Kasteler Bahnhof wird aufgrund des geplanten Entfalls in den kommenden Jahren nicht mehr möglich sein. Für die Anliegerinnen und Anlieger ist die Erschließung wie oben beschrieben gesichert, Parksuchverkehre durch Besucherinnen und Besucher an dieser Stelle entfallen hingegen vollständig.

Für den Rad- und Fußverkehr soll an Stelle des Bahnübergangs eine großzügige Unterführung die Erreichbarkeit der Uferflächen sichern. Insgesamt stehen diese Veränderungen in Zusammenhang mit einer Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes, die auch den Bahnhofsvorplatz umfasst. Dabei kann der räumliche Zusammenhang und der Blickbezug zwischen der Reduit und Kastel (M 13.09) besser herausgestellt werden. Mit dem Abriss der Güterhallen würde die Reduit als Denkmal nationaler Bedeutung wieder freigestellt, um ihre ursprüngliche Bedeutung hervorzuheben und diese stärker im Stadtbild zu verankern.

Die bestehende Unterführung nördlich der Theodor-Heuss-Brücke mit dem Aufgang zum Hochkreisel und dem vorgesehenen Aufzug am Kransand erhält zukünftig eine besondere Bedeutung. Die heutigen Treppenanlagen und Fahrradrampen in der Mitte der Unterführung sollen barrierefrei gestaltet werden. Die Deutsche Bahn plant zusätzlich eine Verbindung der Bahnsteige an die Unterführung. Neben diesen verkehrlichen Verbesserungen kann zum Beispiel die Installation einer Spiegeldecke oder eine bessere Ausleuchtung die Kunstwerke des Meeting of Styles besser inszenieren.

10 Neues Bahnhofsumfeld und Park östlich der Reduit – Vision

Freizeit und Erholung

Das Kasteler Ufer stellt mit seinen Kultur- und Freizeitangeboten bereits einen attraktiven Uferabschnitt dar. Deshalb umfasst die Entwicklungsperspektive in erster Linie eine Qualifizierung einzelner, verbesserungswürdiger Strukturen. Dabei sorgt zunächst die autofreie Ufergestaltung für eine grundlegende Aufwertung der Aufenthaltsqualität im gesamten Bereich. Das Kransand-Gelände erfreut sich bereits großer Beliebtheit und wird durch die neue Skateanlage und Parkourflächen als Freizeitort komplettiert. Er sollte um einen ausreichenden Sonnenschutz durch schattenspendende Elemente (M 13.03) ergänzt werden.

Auch öffentliche Toiletten (M 13.04) müssen dauerhaft bereitgestellt werden, wofür mit den bestehenden Sanitäranlagen in der Reduit bereits ein Lösungsansatz besteht. Da diese allerdings nur zu den Öffnungszeiten der Gastronomie zugänglich sind, soll am Kransand eine neue durchgehend nutzbare öffentliche Toilette ergänzt werden.

Ein weiteres gestalterisches Aufwertungspotenzial wird für die Platzfläche nord-westlich der Reduit (M 13.06), dem Messerschmitt-Gelände gesehen. Sie ist bereits heute ein beliebter Freiraum zur individuellen Aneignung, z.B. Tanzen, Rollschuhfahren und Skaten. Diese Fläche ist in ihrer Funktion und offenen Ausrichtung unbedingt zu erhalten, könnte allerdings durch eine Neugestaltung optimiert werden. Kleine Grüninseln könnten den Platz rahmen, ohne dabei die Nutzungen einzuschränken. Neue Sitzmöglichkeiten und weitere Baumpflanzungen würden den Freizeitsportlerinnen und -sportlern die Möglichkeit bieten, im Schatten eine Pause zu machen oder das Treiben auf dem Platz zu beobachten.

Neben der beschriebenen Aufwertung der Reduit sind die zugänglichen Innenhofflächen stark durch parkende Fahrzeuge geprägt und bedürfen einer Neuordnung. Eine Aufwertung der Hofflächen der Reduit (M 13.07) durch klare Flächenzuweisungen wie Bühne, Aufenthaltsflächen, Parken und Durchwegungen könnte das besondere Ambiente deutlicher hervorheben und eine denkmalgerechte Wahrnehmbarkeit des Bauwerks verstärken, ohne die bestehenden Nutzungen einzuschränken.

Gastronomie

Die temporären Gastronomie-Container „Brotkasten“ und die „Kransand Bistrobar“ tragen als aktuelle Beispiele zu einer Belebung des Ortes bei. Neben diesem kleinteiligen Angebot ist mit der Bastion von Schönborn ein breitgefächertes Angebot vorhanden.

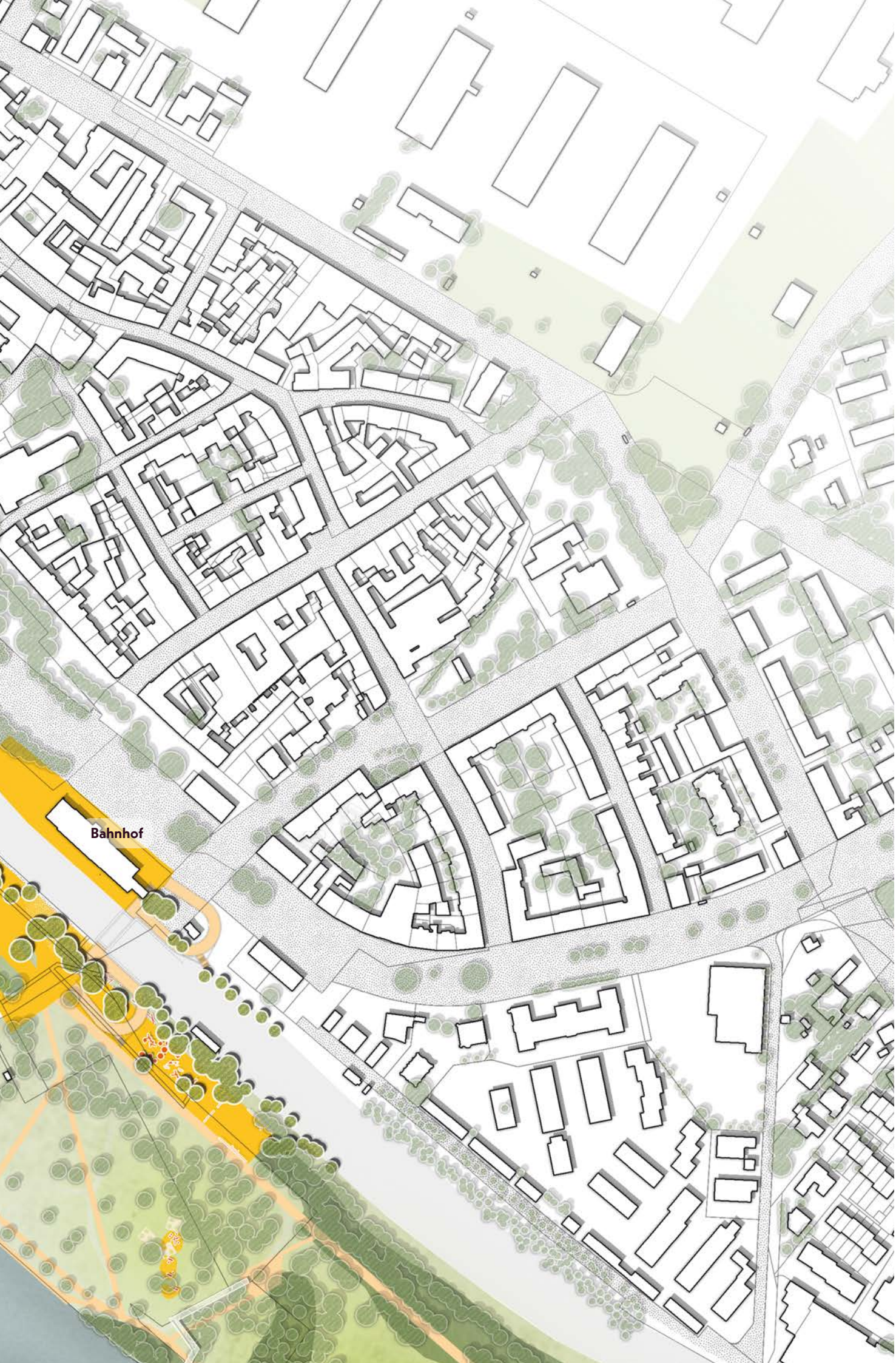
06 Messerschmitt-Gelände – Vision

Plankonzept

M 1:2.500

Legende

- Uferbegleitende Wegeführung
- Identifikationspunkte
- Exemplarische Einbauten (Maßnahmen)
- Parks, Grünflächen (Maßnahmen)
- Platz-, Verkehrs-, Spiel- und Bewegungsflächen (Maßnahmen)

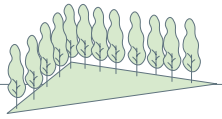

Bahnhof

Park östlich der Reduit

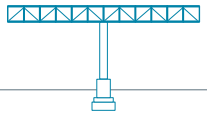
Parkanlage zwischen Reduit und Maaraue mit Blick auf Mainz

Identifikationspunkte

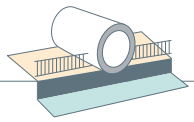
A Säulenpappeln



B Lachebrücke



C Kunstinstallation „Dem Wasser gewidmet“



Als „Park östlich der Reduit“ wird der Strukturraum vom Terrassenhaus bei der Bastion von Schönborn bis zum neuen Wohnviertel LindeQuartier bezeichnet. Im Westen ist eine Grünanlage zwischen der Reduit und der Lachebrücke vorhanden. Sie ist durch Liegewiesen und einen Gehölzrücken geprägt und wurde im Mai 2022 durch die Kunstinstallation „Dem Wasser gewidmet“ von Winter/Hoerbelt, eine verspiegelte Röhre, ergänzt. Die Installation geht auf eine der Qualitäten der Fläche ein – die Panoramaaussicht auf den Rhein und nach Mainz.

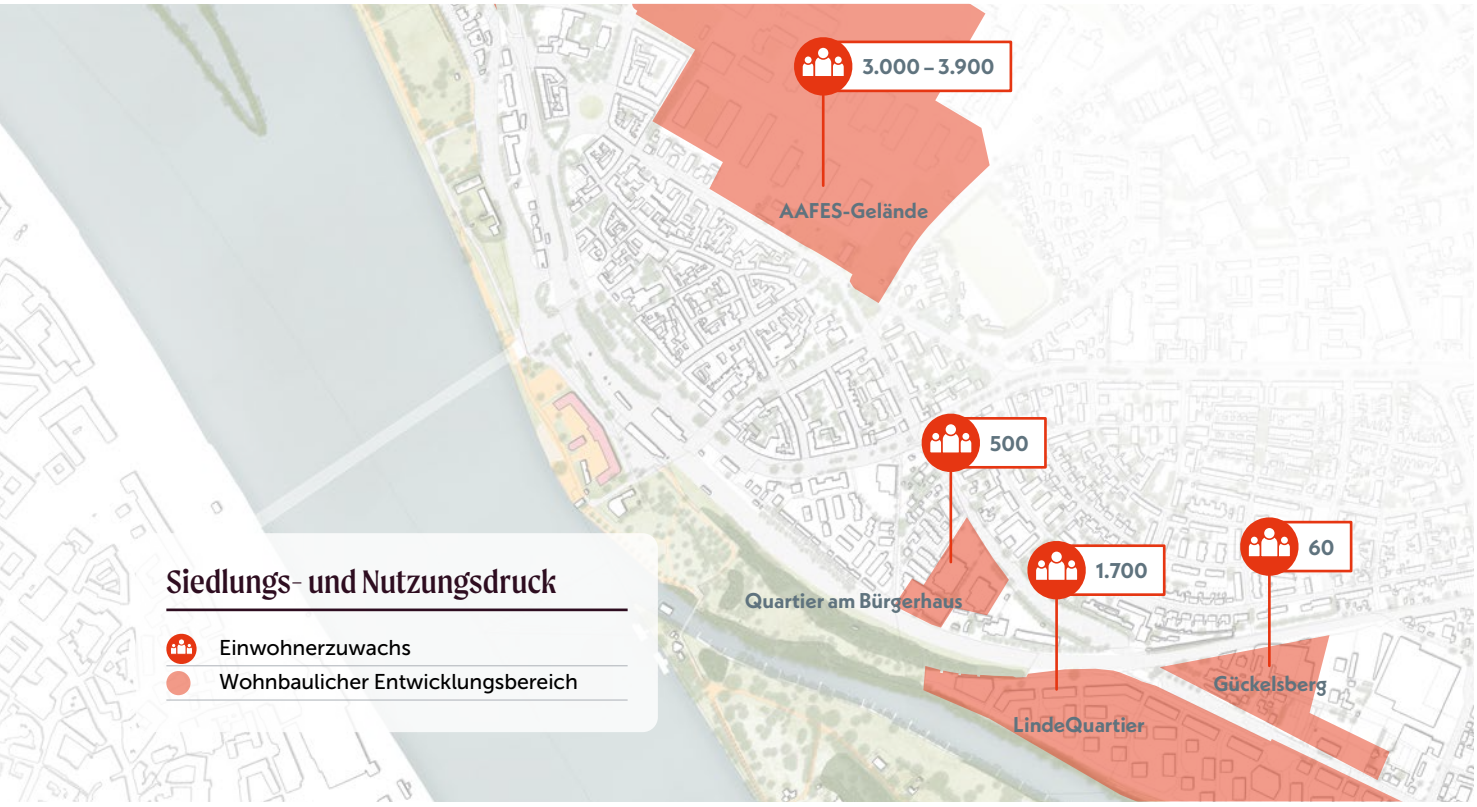
Der Strukturraum und der Vertiefungsbereich umfassen jedoch mehr als die Grünanlage. Zunächst ist die Lachebrücke als Übergang zur Maaraue Teil des Gebiets. Da die Brücke sehr schmal ist, kommt es auf der Brücke zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr. Dennoch führt der Radfernweg R3 über die Brücke.

Östlich des abgebrannten Grillhäuschens erstreckt sich eine große Brachfläche zwischen dem Floßhafen und den Bahngleisen. Im gleisnahen Bereich und am Ufer befinden sich ökologisch wertvolle Flächen. Der restliche Teil ist durch brachliegende Gleisanlagen, selbstgebaute und verlassene Skaterampen sowie unvollständig abgerissene Technikgebäude geprägt. Dieser östliche Teil ist heute nicht für die Öffentlichkeit oder eine Naherholung zugänglich. Die Sukzession hat auf den brachliegenden Flächen auch wieder Lebensräume für Tiere und Pflanzen geschaffen.

Ungenutzte Brachflächen mit ökologischer Qualität

Sukzession im Bereich der Altgleise

Liegewiese im Westteil des Parks



Qualitäten

+ Blickbeziehungen nach Mainz im westlichen Parkabschnitt
+ Gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr
+ Neues Highlight: Kunstinstallation „Dem Wasser gewidmet"
+ Ca. 3,2 km² große ungenutzte Brachfläche
+ Knotenpunkt von Freizeitwegen zwischen Reduit, Maaraue und LindeQuartier
+ Hohe Wertigkeit der direkten Uferflächen am Floßhafen und entlang der Altgleise für den Naturschutz durch seltene Arten

Defizite

- Umständliche Zugänglichkeit zur Lachebrücke und mangelhafte Wegbreite auf der Brücke, die zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr führt
- Ungenügende Freizeitangebote
- Fehlende Infrastruktur zum Grillen (Grillhütte wurde nach Brand nicht wiederhergestellt)
- Lärmemission entlang der Gleisanlagen
- Altlasten im westlichen Bereich
- fehlende Wegeverbindung zwischen Reduit und LindeQuartier

Die Entstehung des neuen LindeQuartiers in direkter Nachbarschaft und das angrenzende Quartier am Bürgerhaus stellen einen weiteren planungsrelevanten Faktor dar. Die neuen Wohngebiete mit insgesamt mehr als 2000 Neubürgerinnen und Neubürgern werden zusätzlichen Druck auf die Freiräume erzeugen. Gleichzeitig bietet die Entwicklung des LindeQuartiers das Potenzial, die Durchgängigkeit der Uferbereiche umfassend zu verbessern. Entlang des Floßhafenufers entsteht hier eine neue Wegeverbindung, die über die Flächen im „Park östlich der Reduit" unbedingt aufgegriffen werden sollte. Allen Möglichkeiten, den Herausforderungen für zusätzlichen Grünraum in einem wachsenden Umfeld zu begegnen, werden maßgeblich durch die Grundstücksverfügbarkeit beeinflusst, denn derzeit befindet sich ein Großteil der Flächen nicht im Besitz der öffentlichen Hand.

Maßnahmenliste

14

	Titel der Maßnahme	Umsetzungsaufwand
01	Neuen Park entwickeln	
01-01	Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Reduit und LindeQuartier	
01-02	Grüne Böschungsrampe	
01-03	Neuer Grillplatz	
01-04	Sportband Park östlich der Reduit	
01-05	Spiel- und Sportbox Park östlich der Reduit	
01-06	Gleisspielplatz	
01-07	Öffentliche Toilette – Park östlich der Reduit	
02	Schutz der Ufervegetation am Floßhafen	
03	Schutz und Aufwertung der stillgelegten Gleisanlagen als Lebensraum	

Mehr zum Park östlich der Reduit im Kapitel Vertiefungsbereich Park östlich der Reduit, S. 251

Maßnahmenverortung

Entwicklungsperspektive

Freizeit und Erholung

Mit der Entwicklung des neuen Parks östlich der Reduit (M 14.01) soll zukünftig ein grüner Freiraum gesichert und qualifiziert werden, der die Stadtteile Kastel und Kostheim miteinander verbindet. Die Parkanlage soll den Bürgerinnen und Bürgern eine hohe Aufenthaltsqualität für die Naherholung und zahlreiche Freizeitmöglichkeiten bieten. Grundlegende Voraussetzung für die Entwicklung ist die Verfügbarkeit der Flächen.

Das Freiraumkonzept wird im Vertiefungsbereich (➡ **Vertiefungsbereich Park östlich der Reduit, S. 251**) im Detail erläutert. Für den westlichen Bereich wird der neue Park zu einem aktiven Freizeittreffpunkt im Grünen. Intensive Nutzungen wie eine neue Grillstation (TM 14.01-03) und Spiel- und Sportangebote wie z.B. Beachvolleyball können hier im neuen Sportband (TM 14.01-04 und TM 14.01-05) neben der bestehenden Liegewiese Platz finden. Der Parkabschnitt östlich der Lachebrücke wird hingegen einen ruhigeren Charakter mit Naturerleben und individueller Aneignung der Wiesenflächen vorsehen. Zum neuen Wohngebiet hin kann eine Kinderspielfläche (TM 14.01-06) den Übergang zwischen dem Jugendtreff im LindeQuartier und dem neuen Park markieren. In diesem Bereich soll auch eine neue öffentliche Toilette (TM 14.01-07) entstehen, die mit den Einrichtungen zum Jugendtreff und der Kita verbunden werden kann.

Mobilität und Verkehr

Ein zentrales Entwicklungsziel des Strukturraums ist die Herstellung einer Fuß- und Radwegeverbindung (TM 14.01-01) zwischen der Reduit und dem neuen LindeQuartier. Aktuell führen die öffentlichen Wege in der Grünanlage bis zur Lachebrücke hinüber auf die Maaraue. Zukünftig entsteht am LindeQuartier eine neue Wegeführung entlang des Floßhafens. Um die verbleibende Lücke zwischen Lachebrücke und LindeQuartier zu schließen, sollen ein neuer Fußweg und getrennt davon ein Radweg entstehen.

Der Fußweg soll dabei im südlichen Bereich des Parks entlangführen und an die ufernahen Wege im LindeQuartier und an der Reduit anschließen. Der Radweg führt im nördlichen Parkteil entlang und verbindet sich mit der Radwegeführung an den Bahnanlagen. Die Trennung von Rad- und Fußwegen verringert die Konflikte zwischen den Gruppen der Nutzerinnen und Nutzer. Mit der neuen Radwegeführung durch den Park wird die Engstelle auf der Lachebrücke entschärft.

Die Lachebrücke selbst ist an vielen Stellen sanierungsbedürftig und soll ertüchtigt werden. In diesem Rahmen kann eine grüne Böschungsrampe (TM 14.01-02) an der nördlichen Auffahrt hergerichtet werden, die sich bis zur ersten Wegbiegung der Brückenauffahrt erstreckt. Somit würde sich die Brücke in einen grünen Hügel legen, der sich optimal in die Gestaltung des Parks integriert und gleichzeitig die Entstehung von dunklen Ecken unter der Brücke verhindert.

Natur und Umwelt

Die Uferbereiche entlang des Floßhafens sind durch eine dichte Vegetationsstruktur geprägt, die einen wichtigen Puffer zum Gewässer herstellt und deshalb im Sinne des Naturschutzes gesichert werden soll (TM 14.02). Um diesem Ziel Rechnung zu tragen, sind in diesem Bereich keine Wegeführungen oder Wasserzugänge geplant. Auch die Lebensräume, die z.B. in den alten Gleisanlagen im Nordosten des Parks durch Sukzession entstanden sind, sollen in ihrer Typik u.a. für Mauereidechsen erhalten bleiben.

01 Park östlich der Reduit aus Richtung LindeQuartier – Vision

Plankonzept

M 1:2.500

Legende

- Uferbegleitende Wegeführung
- Identifikationspunkte
- Exemplarische Einbauten (Maßnahmen)
- Parks, Grünflächen (Maßnahmen)
- Platz-, Verkehrs-, Spiel- und Bewegungsflächen (Maßnahmen)

Gleisanlagen
Quartier am Bürgerhaus
Fuß- und Radweg
Fußweg
Stillgelegte Gleisbetten
Gleisspielplatz
Ufervegetation
Öffentliche Toiletten
Floßhafen
Fuß- und Radweg
LindeQuartier
Maaraue

Maaraue

Freizeitangebote und Vereinskultur an der Main-Mündung

Die Maaraue ist eine Halbinsel an der Mainmündung, die sowohl für die Wiesbadener als auch die Mainzer Bevölkerung ein beliebtes Freizeitziel darstellt. Die gesamte Halbinsel liegt im Landschaftsschutzgebiet „Stadt Wiesbaden". Im Mittelalter war die Maaraue durch einen zweiten Mainarm im Bereich des heutigen Floßhafens noch als Insel zwischen Rhein und Main eingefasst. Das gegenwärtige Bild als Halbinsel wurde maßgeblich durch die Anlegung des Floßhafens in den Jahren 1892/1893 geprägt.

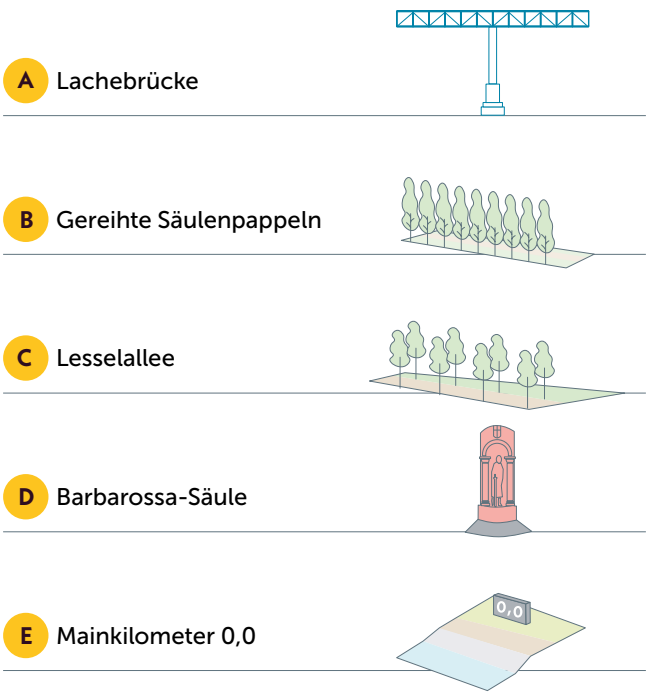
Auf der Halbinsel finden sich auf ca. ⅔ der Fläche vereinsgebundene oder bewirtschaftete Nutzungen wieder. Dazu gehören die Sportplätze, die zentralgelegene Kleingartenanlage und das Freibad Maaraue. Hinzu kommen im Westen der Campingplatz, das Gelände der Wasserschutzpolizei auf der Maarauenspitze und die Bootswerft. Drei Gastronomien ergänzen dieses Angebot. Somit beschränken sich die öffentlichen Freiflächen auf weniger als ⅕ der gesamten Maaraue. Öffentlich nutzbar sind die zentral gelegene Liegewiese mit Grillstationen, der Spielplatz und die öffentlichen Wege, wie die Lesselallee und die am südlichen Rand verlaufende Franziska-Retzinger-Promenade.

Durch die hohe Beliebtheit und das große Einzugsgebiet der Maaraue entsteht auch hier ein zunehmender Nutzungsdruck auf die verbliebenen Freiräume, der bereits sichtbare Konflikte hervorbringt, so zum Beispiel durch Vermüllung oder Wildparken. Problematisch ist außerdem das Defizit an öffentlichen Toiletten auf der Maaraue. Insbesondere in den angrenzenden Grünflächen der Grillstation werden die genannten Randerscheinungen der intensiven Freizeitnutzung deutlich.

An der Südseite der Maaraue mündet der Main in den Rhein. Die Stelle wird durch den Kilometerstein 0,0 markiert. Während auf der Ginsheim-Gustavsburger Seite der Mainauftakt durch ein Regionalparkprojekt mit besonderen Sitzmöglichkeiten akzentuiert ist, ist das Mobiliar auf Wiesbadener Seite veraltet und wird dem prominenten Ort nicht gerecht. Der nördliche Teil der Maaraue wird durch den Floßhafen begrenzt, der momentan im noch schiffbaren Bereich durch Wassersportvereine und Bootsanleger genutzt wird.

Die Maaraue hat eine wichtige historische Bedeutung, die vor Ort allerdings wenig erkennbar ist. Als wichtigstes historisches Ereignis fand auf der Maaraue 1184 das große dreitägige Reichsfest unter Kaiser Friedrich Barbarossa statt. Bereits vorher gab es verschiedene Reichsfeste und -versammlungen sowie Heeresschauen auf der Maaraue, welche die historische Bedeutung untermalen. Die Barbarossasäule, die an das Reichsfest erinnert, ist beispielsweise aufgrund der Lage und der fehlenden Ausschilderung nicht einfach zu entdecken. Doch auch alte Befestigungsanlagen, Forts und Schießbahnen sind in kleinen Teilen erhalten geblieben und erzählen von der vielseitig geprägten Geschichte der Maaraue.

Identifikationspunkte



Flächen mit eingeschränktem Zutritt

- Kleingartenanlagen
- Sportanlagen
- Wasserschutzpolizei
- Pumpwerk Maaraue
- Freibad Maaraue
- Privat / Vereinsnutzung (ausgenommen Sportanlagen)
- Campingplatz

Qualitäten

+ Hohe Diversität an Freizeitnutzungen
+ Hoher Grünraumanteil, wenig versiegelte Flächen und diverse extensiv bewirtschaftete Grünflächen
+ Wichtige naturschutzfachliche Bedeutung, u.a. Landschaftsschutzgebiet „Stadt Wiesbaden“
+ Artenreiche Avifauna und Rastvogelpopulationen, insbesondere im Bereich des Floßhafens
+ Sichtbeziehungen nach Mainz und zur Mainspitze
+ Uferbegleitender Fuß- und Radweg

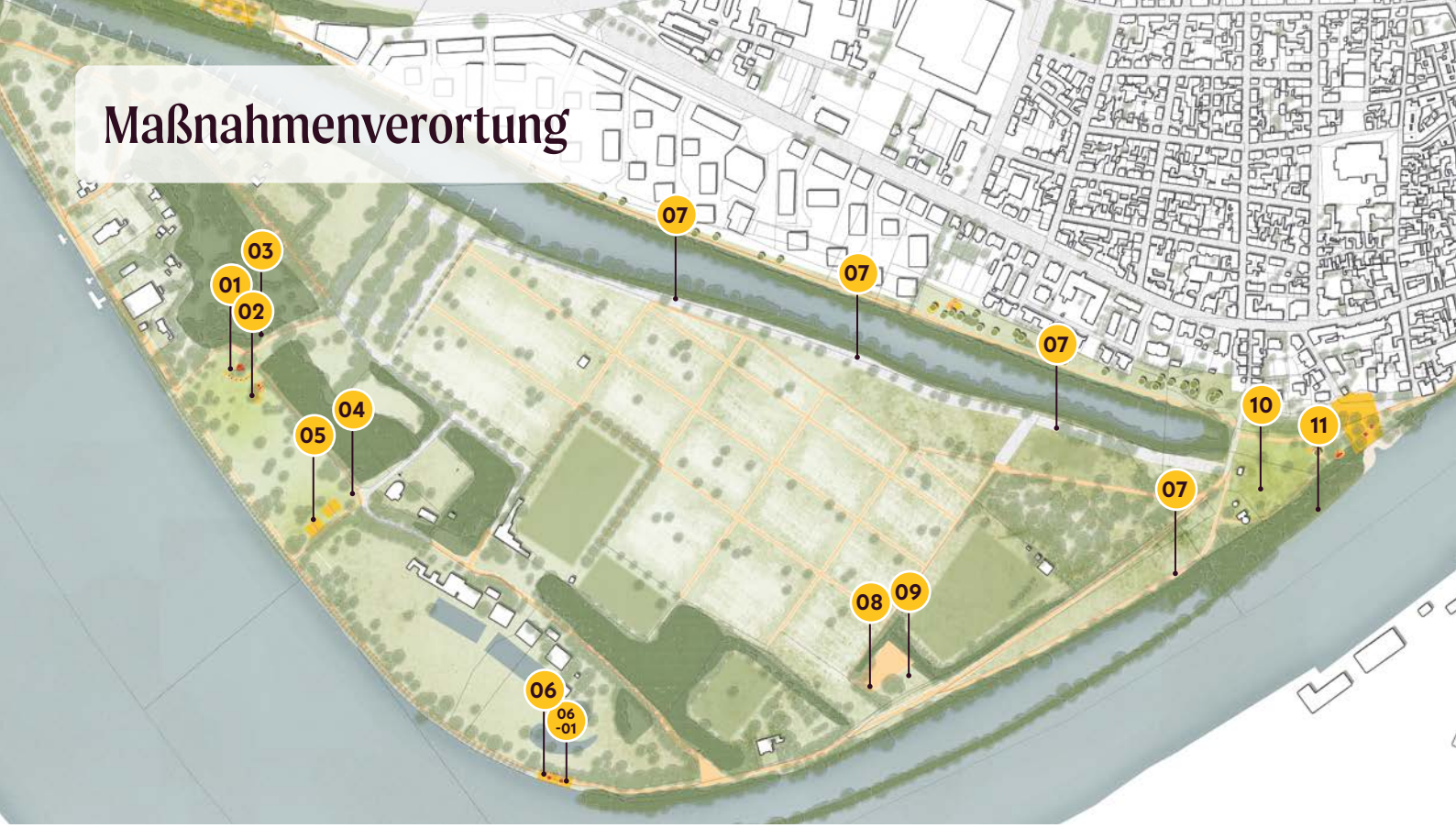
Defizite

- Keine öffentlichen Toiletten
- Hoher Nutzungsdruck führt zu Problemen wie Vermüllung von Flächen oder Wildparken
- Raststelle am Mainkilometer 0,0 ist veraltet und wird der repräsentativen Funktion nicht gerecht
- Ehemaliges Klärwerk Maaraue als räumliche Barriere, die u.a. eine ufernahe Durchgängigkeit in diesem Bereich verhindert
- Grillstation und Spielplatz sind in die Jahre gekommen
- Mangelnde Durchgängigkeit der Kleingartenanlage
- Konflikt zwischen Rad- und Fußverkehr auf der Lachebrücke und am Weg vor dem Campingplatz
- Keine ÖPNV-Anbindung
- Eingeschränkte öffentliche Zugänglichkeit in weiten Teilen durch halböffentliche und private Nutzungen

Pflege- und Entwicklungskonzept der öffentlichen Flächen (2013)

- Intensive Pflege
- Extensive Pflege

Maßnahmenverortung



Maßnahmenliste

15

	Titel der Maßnahme	Umsetzungsaufwand
01	Grillstation erneuern	
02	Spielplatz Rheinwiesen ertüchtigen	
03	Barbarossasäule freistellen	
04	Öffentliche Toilette – Maaraue	
05	Rasenvolleyballfelder	
06	Neugestaltung Mainkilometer 0,0	
06 -01	Radstation Maaraue	
07	Sitzgelegenheiten Maaraue attraktivieren	
08	Spielplatz am Skatepark ertüchtigen	
09	Skatepark ertüchtigen	
10	Freifläche am alten Klärwerk	
11	Biotopentwicklung	

Entwicklungsperspektive

Die Maaraue ist mit ihren vielfältigen und zahlreichen Strukturen und unterschiedlichen Nutzendengruppen ein Raum mit vielen Herausforderungen. Um eine Vision für eine langfristige, nachhaltige und verträgliche Nutzung der Maaraue zu erzeugen, bedarf es einer eigenen, weitergehenden Vertiefung in Form eines gesonderten Gutachtens, welche die Nutzungen, Strukturen und Nutzendengruppen umfassend erhebt und Entwicklungsperspektiven für die Themen Natur und Umwelt, Mobilität und Verkehr, Freizeit und Erholung und Gastronomie aufzeigt.

Freizeit und Erholung

Auf der Maaraue sind viele der öffentlichen Spiel- und Freizeitstrukturen in die Jahre gekommen, weshalb hier vor allem zunächst über punktuelle Maßnahmen Verbesserungen erreicht werden sollen. Dazu gehören insbesondere die beliebten Grillstationen (M 15.01) und der Spielplatz (M 15.02) auf den Rheinwiesen. Auch die Spiel- und Sportinfrastrukturen (M 15.08 und 15.09) an der südlichen Lesselallee sollten ertüchtigt werden. Die in der Beteiligung vielfach gewünschten Volleyballfelder können in Form von Rasenvolleyball (M 15.05) hochwassertauglich in die Rheinwiesen integriert werden. Ebenso soll angesichts des hohen Nutzungsaufkommens die Herstellung einer öffentlichen Toilettenanlage (M 15.04) angegangen werden.

Am Mainkilometer 0,0 (M 15.06) machen die Tische und Bänke einen veralteten Eindruck. Eine Neugestaltung dieses repräsentativen Orts an der Mainmündung soll sowohl für die lokale Bevölkerung den beliebten Aussichtspunkt erhalten als auch für die Nutzerinnen und Nutzer der Regionalrouten zukünftig ein attraktiver Rastplatz mit Blick auf Mainz sein.

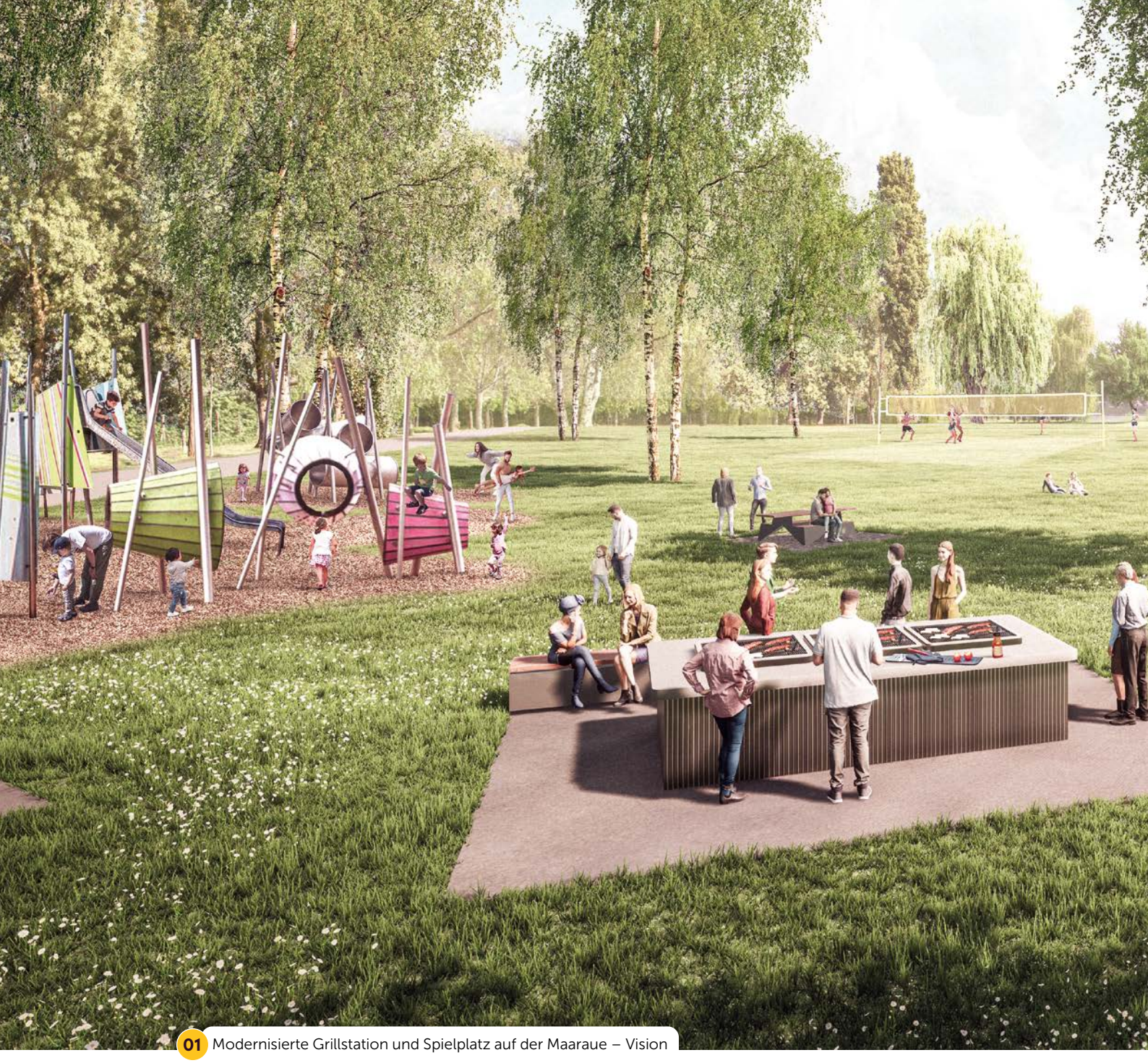
Um auch der historischen Bedeutung der Maaraue Raum zu geben, soll die aktuell sehr versteckte Barbarossasäule (M 15.03) freigestellt und sichtbar in die umliegenden Freiräume eingebunden werden. Neue Informationsangebote über die Geschichte der Maaraue und beispielsweise auch über den Mainverlauf am Mainkilometer 0,0 können über Informationsstelen mit dem digitalen Rhein.Main.Ufer (➡ **Digitales Rhein.Main.Ufer, S. 289**) verknüpft werden.

Als großer Potenzialraum werden die alten Klärwerksflächen gesehen. Im Kontext einer Neugestaltung des Kostheimer Ufers kann am Rand dieser Flächen eine neue Wegeverbindung mit Abstand zur Ufervegetation eingebunden werden. Die verbleibende Freifläche ist für zukünftige technische Veränderungen der Pumpstation gesichert, könnte aber ergänzend zur neuen Wegeführung für temporäre Kulturveranstaltungen am alten Klärwerk (M 15.10) und als öffentliche Grünfläche zwischengenutzt werden.

Mobilität und Verkehr

Insbesondere die Herausforderungen im Bereich Mobilität und Verkehr sollten Gegenstand einer vertiefenden Untersuchung der Maaraue sein. Zentrale Themen sind hierbei die Anbindung der Maaraue und insbesondere des Freibads an das ÖPNV-Netz. Auch die gegenwärtige Stellplatzsituation sollte umfassend evaluiert und Entwicklungsperspektiven aufgezeigt werden.

Rheinwiesen Maaraue



01 Modernisierte Grillstation und Spielplatz auf der Maaraue – Vision

Natur und Umwelt

Die Zielkonzeptionen des Pflege- und Entwicklungsplans der Maaraue, die eine Extensivierung zahlreicher Flächen vorsehen, sollen weiter verfolgt werden. Um der Natur genügend Raum im Angesicht der zahlreichen intensiven Nutzungen auf der Maaraue zu geben, sollten weiterhin Flächen für eine ökologische Aufwertung identifiziert werden, was in der empfohlenen Vertiefung zur Maaraue angegangen werden sollte. Beispielsweise könnte eine Biotopentwicklung (M 15.11) der Auwaldstrukturen zwischen Lesselallee und Mündung des Floßhafengrabens ein Ansatzpunkt sein.

Gastronomie

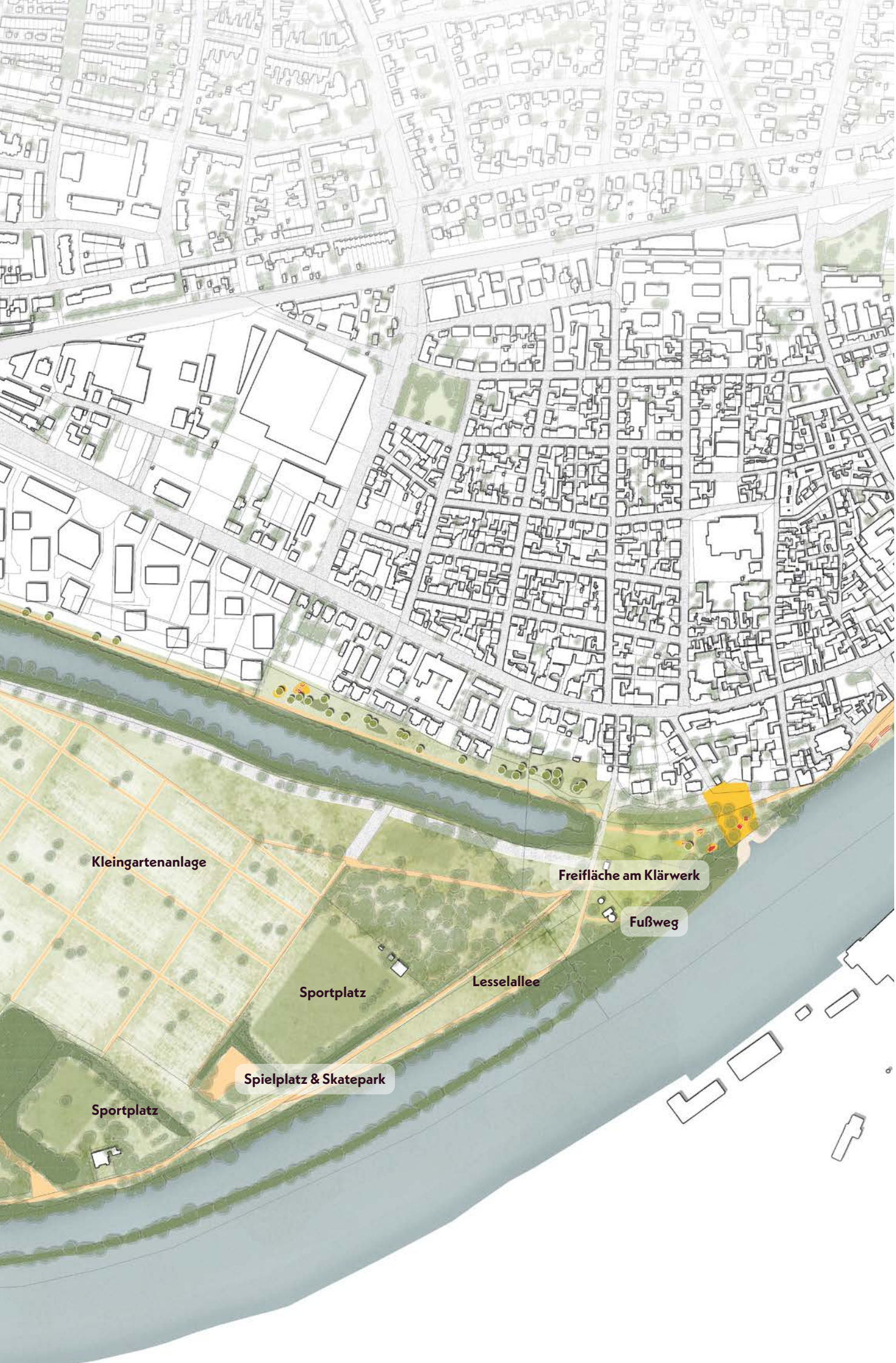
Das Gastronomieangebot auf der Maaraue ist bereits sehr ausgeprägt und bedarf keiner weiteren Entwicklung. Hier sollte der Fokus eher darauf liegen, die eigene Versorgung zu fördern, in dem z.B. die Grillstation modernisiert wird.

Plankonzept

M 1:5.000

Legende

- Uferbegleitende Wegeführung
- Identifikationspunkte
- Exemplarische Einbauten (Maßnahmen)
- Parks, Grünflächen (Maßnahmen)
- Platz-, Verkehrs-, Spiel- und Bewegungsflächen (Maßnahmen)

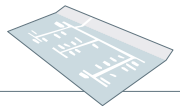

Kleingartenanlage
Freifläche am Klärwerk
Fußweg
Lesselallee
Sportplatz
Spielplatz & Skatepark
Sportplatz

Am Floßhafen

Neues Ufer für das LindeQuartier

Identifikationspunkte

A Bootsanlegestellen



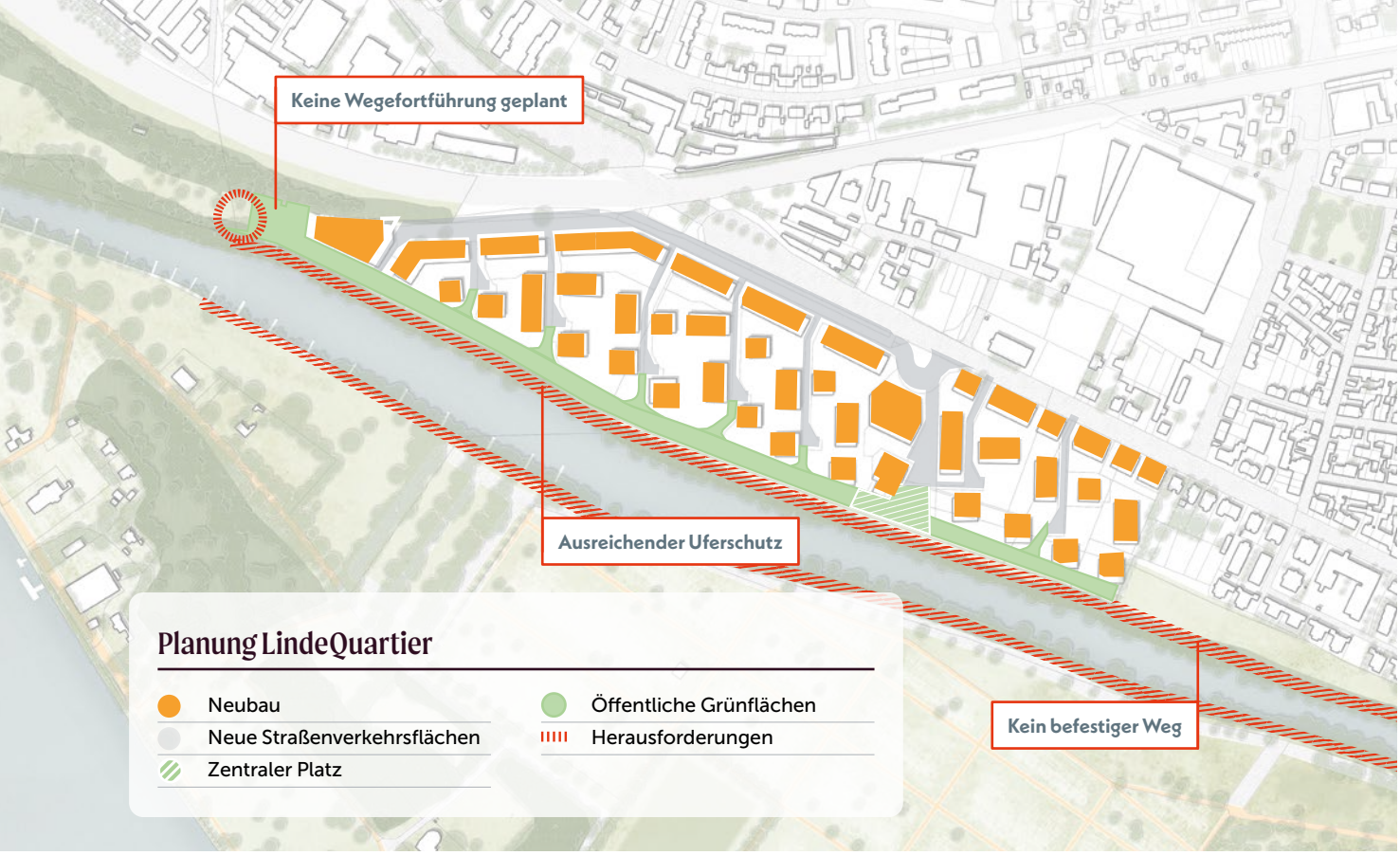
Qualitäten

+ Wichtige gewässerökologische Funktion des Floßhafens, der durch seinen Stillwassercharakter diversen heimischen Arten einen wichtigen Lebensraum bietet

Der Strukturraum „Am Floßhafen“ wird durch das namensgebende Gewässer zwischen Rhein und Main geprägt. Ursprünglich bestand hier eine zweite Mainmündung, welche die Maaraue vom Festland trennte. Später diente der Gewässerarm der Flößerei als wichtiger Anlaufpunkt – 1892/1893 wurde der namensgebende Floßhafen angelegt. Mit dem Niedergang des Flößergewerbes und der zunehmenden Verlandung des Gewässers wurde die Verbindung aufgeschüttet und geschlossen. In der Vergangenheit gab es immer wieder Überlegungen, den Floßhafen zum Main wieder zu öffnen. Sie wurden jedoch aufgrund der Machbarkeitsstudie zum Umbau (2008) und der Gewässerökologischen Untersuchung des Floßhafens (2013) wieder verworfen (➞ **Übergeordnete Themen – Floßhafen, S. 62**). Der Floßhafen ist ein wichtiger Lebensraum für diverse heimische Auenarten und als Teilraum des Landschaftsschutzgebiets „Stadt Wiesbaden“ geschützt.

Mit dem neuen LindeQuartier am nördlichen Uferrand werden zukünftig ca. 800 Wohneinheiten auf dem ehemaligen Betriebsgelände der Linde AG entstehen. Durch die ca. 1700 Neubürgerinnen und Neubürger wird vor allem auf den angrenzenden Freiflächen der Nutzungsdruck steigen. Das LindeQuartier erhält eine uferseitige Wegeführung, welche die Durchgängigkeit für den Fuß- und Radverkehr in diesem Bereich maßgeblich steigert. Diese Entwicklung hebt damit gleichzeitig die Notwendigkeit hervor, die ufernahen Wegeverbindungen in Richtung Mainz-Kostheim über das sogenannte

Bootsanlegestellen im Floßhafen



Schollmayer-Gelände und im Park östlich der Reduit in Richtung Kasteler Bahnhof ebenfalls auszubauen.

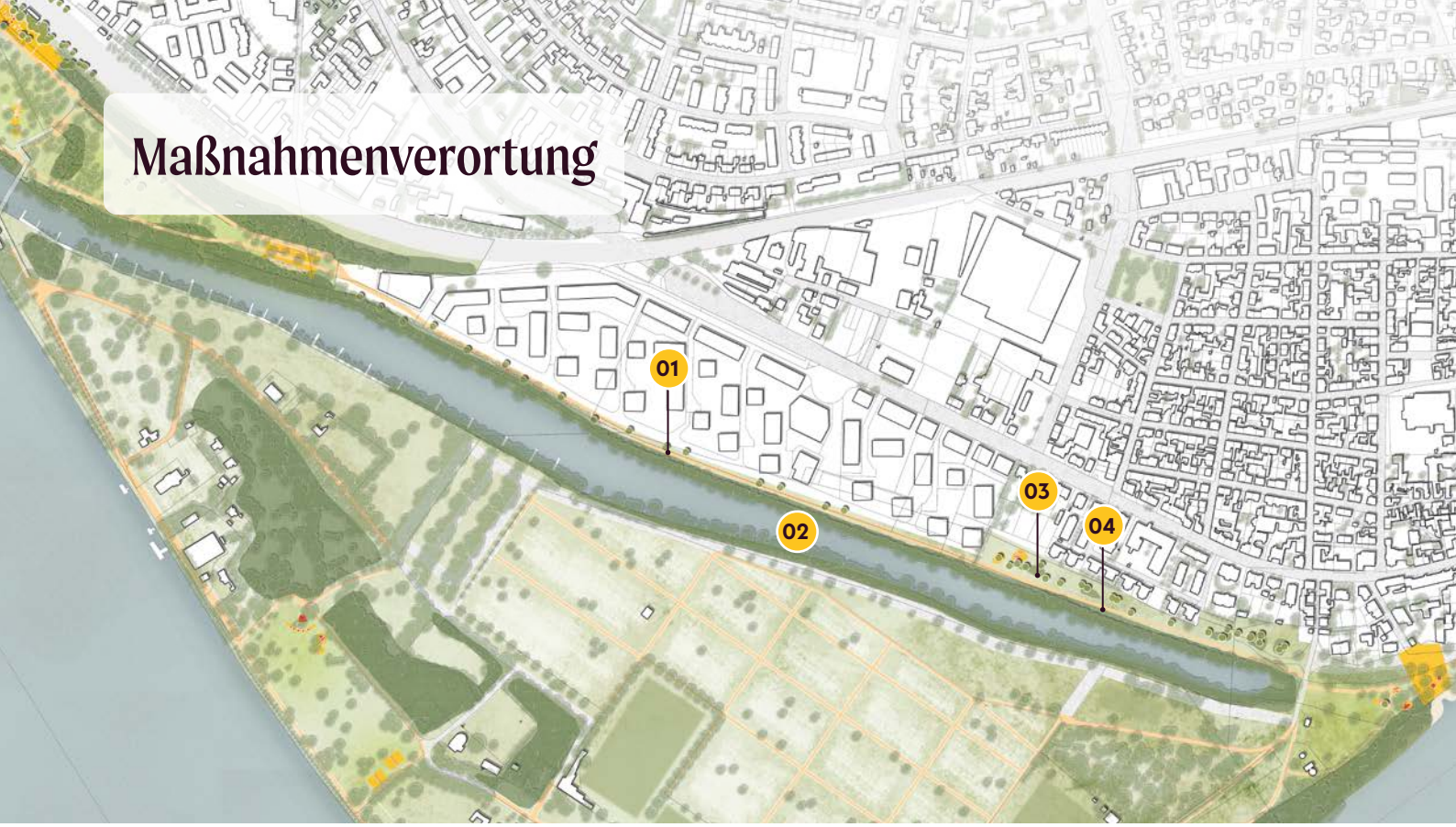
Am nördlichen Floßhafenufer entsteht zukünftig ein Nebeneinander aus der geplanten Wegeführung und den bestehenden Auengehölzen beidseits des Gewässers. In den Planungen zum LindeQuartier ist eine weitere Brückenverbindung zur Maaraue projektiert, die im Kontext der bestehenden Verbindungen – vor allem der Lachebrücke – hinsichtlich der Lenkung von Fuß- und Radverkehr weiter geprüft werden sollte. Alle Veränderungen am Floßhafen stehen in engen Zusammenhang mit der Verträglichkeit in Bezug auf die naturschutzfachlichen und -rechtlichen Anforderungen.

Defizite

- Informelle, nicht barrierefreie Wegeführung im östlichen Strukturraum
- Keine Anbindung der Wege in östlicher und westlicher Richtung mit der Umsetzung des LindeQuartiers vorgesehen
- Zunehmende Verlandung des Floßhafens

Wegeanbindung östlich des geplanten LindeQuartiers

Maßnahmenverortung



Maßnahmenliste

16

	Titel der Maßnahme	Umsetzungsaufwand
01	Wegeverbindung am LindeQuartier	
02	Prüfung einer Brückenverbindung LindeQuartier – Maaraue	
03	Kinderspiel und ökologische Aufwertung – Schollmayer-Fläche	
04	Wegeverbindung Kastel – Kostheim	

Entwicklungsperspektive

Mobilität und Verkehr

Ein Entwicklungsziel des Strukturraums ist die Herstellung einer durchgängigen Wegeverbindung zwischen Kostheim und Kastel. Neben dem Wegeanschluss im Park östlich der Reduit ist die Erschließung von der Kostheimer Seite ebenso vorzusehen. Auf der Schollmayer-Fläche, östlich des LindeQuartiers besteht derzeit nur ein unbefestigter und nicht barrierefreier Weg. Insgesamt sollten die Wege (M 16.01) von Kostheim nach Kastel, über das Schollmayer-Gelände, das LindeQuartier und den Park östlich der Reduit gemeinsam entwickelt werden.

Eine neue Fuß- und Radbrücke über den Floßhafen könnte die Zugänglichkeit zur Maaraue verbessern, steht jedoch möglicherweise im Konflikt zu aktuellen naturschutzfachlichen Erkenntnissen zur Avifauna des Floßhafens. Da ein genauer Standort mit heutigem Wissensstand nicht festgelegt werden kann und weitere Gutachten notwendig sind, sollte der Brückenstandort geprüft werden. Wenn aus naturschutzfachlicher Sicht eine Überquerung des Floßhafens möglich ist, dann könnte sich für eine Fuß- und Radwegebrücke eine Lage in südlicher Verlängerung des neuen Kreisels an der Kostheimer Landstraße anbieten, um möglichst kurze Wege zu einer Bushaltestelle als ÖPNV-Anbindung herzustellen. Von einer Nutzung der Brücke für den motorisierten Individualverkehr ist hingegen abzusehen.

Freizeit und Erholung

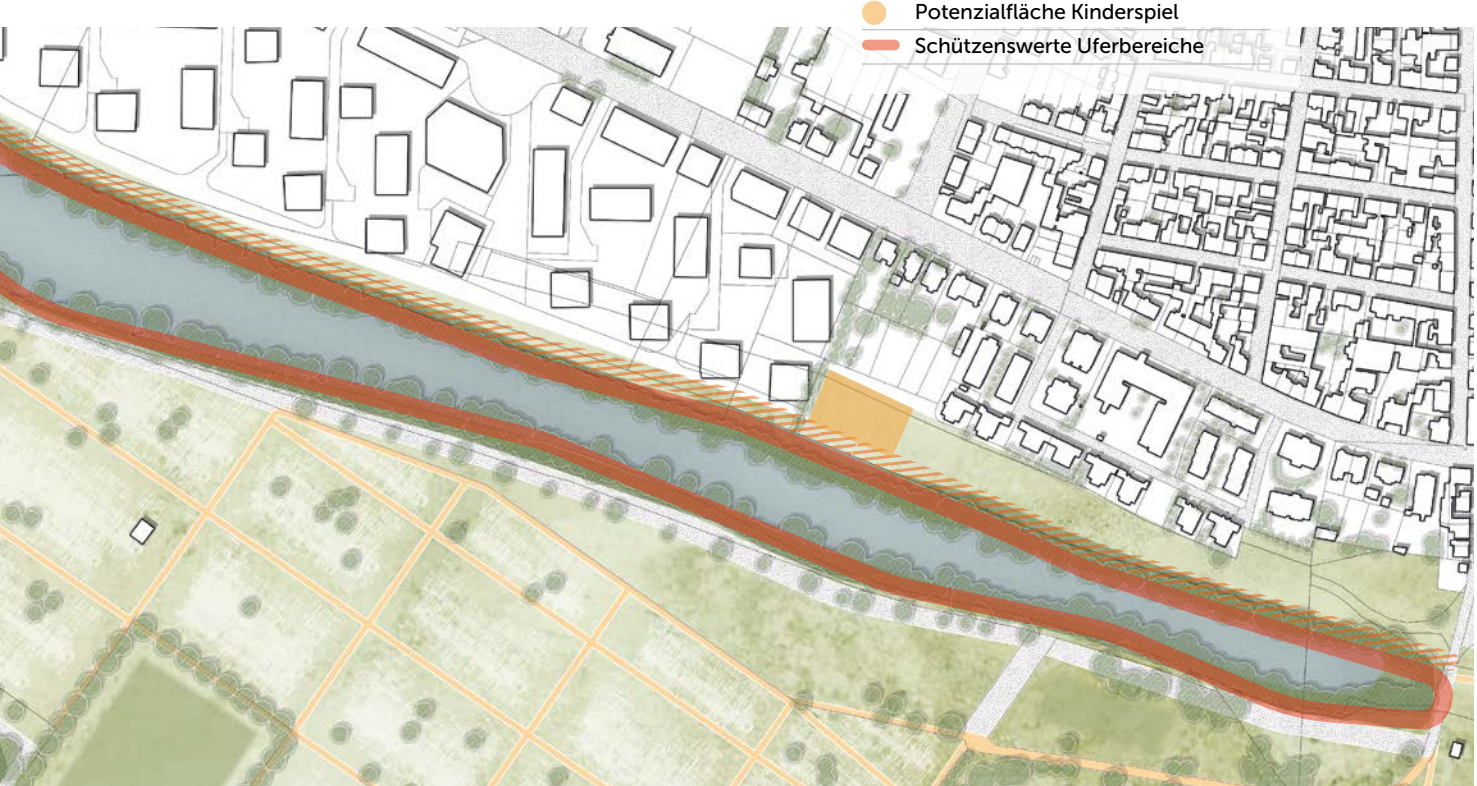
Um eine zusammengehörige Gestaltung zu erreichen, sollte die genannte Wegeverbindung über die Schollmayer-Fläche (M 16.04) in Verlängerung vom LindeQuartier geplant werden. Somit würde die Aufenthaltsqualität entlang des gesamten Strukturraums erhöht werden. Auf der Schollmayer-Fläche kann im Anschluss an das LindeQuartier eine Kinderspielfläche (M 16.03) ergänzt werden.

Natur und Umwelt

Die zunehmende Verlandung des Floßhafens stellt mit Bezug auf den Erhalt der dort jetzt existierenden Lebensräume eine große Herausforderung dar. Ein „Sich-selbst-überlassen" wird in naher Zukunft die Rast-, Nahrungs- und Lebensräume für die dort lebenden Arten verändern. Entwicklungs- und Erhaltungskonzepte unter Einbeziehung der aktuellen ornithologischen Erkenntnisse sind hierfür erforderlich.

Auf der Schollmayer-Fläche kann auch eine Entwicklung in ökologischer Perspektive erfolgen. Neben neuen Baumpflanzungen mit auentypischen Gehölzen, welche zusätzlich Schatten spenden, sollten Teilflächen extensiv gepflegt und durch Biodiversitätsmaßnahmen (M 16.03) ergänzt werden.

Flächenbezogene Maßnahmen



Schollmayer-Fläche – heute

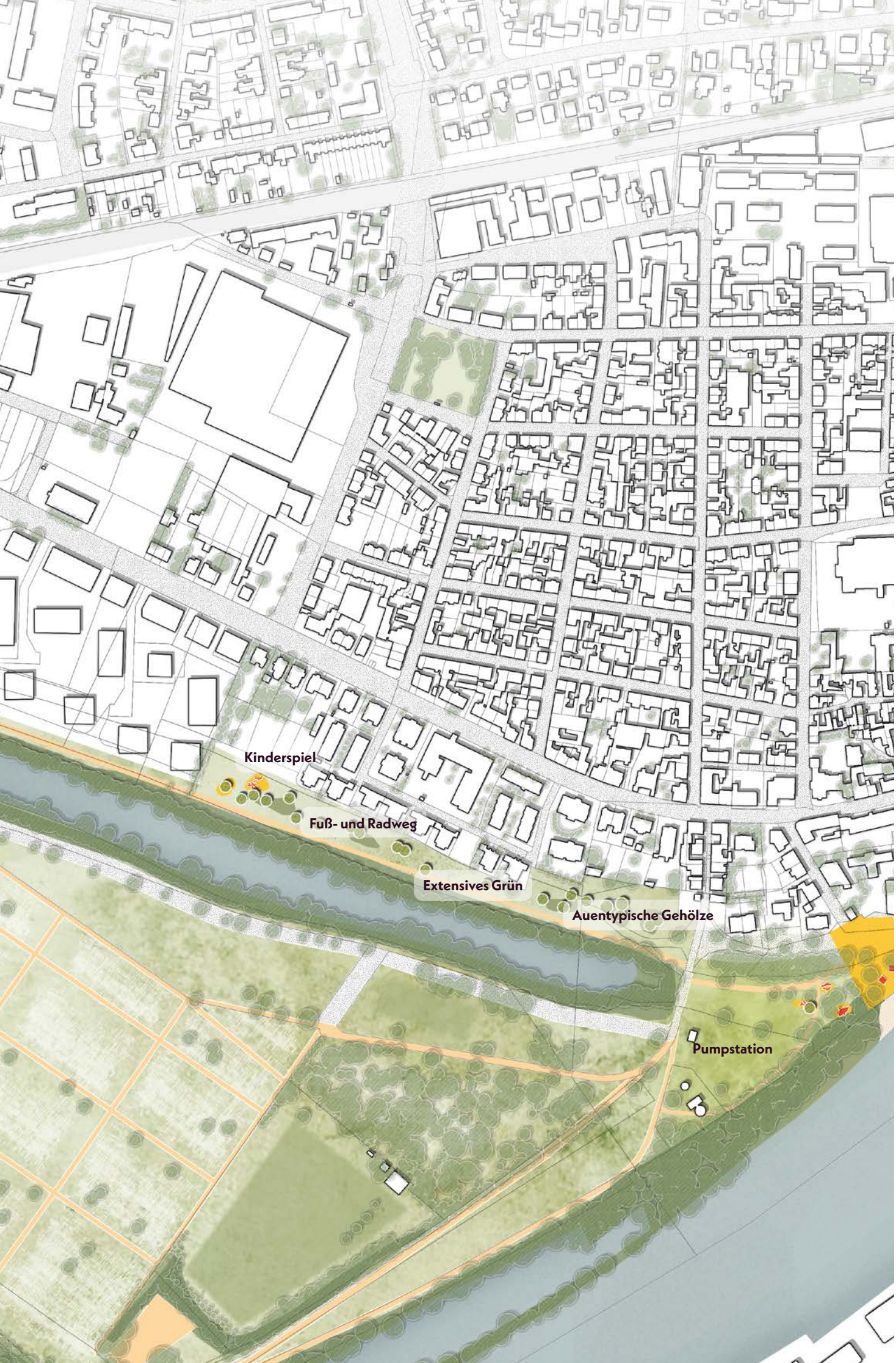
03 Schollmayer-Fläche – Vision

Plankonzept

M 1:3.500

Legende

- Uferbegleitende Wegeführung
- Identifikationspunkte
- Exemplarische Einbauten (Maßnahmen)
- Parks, Grünflächen (Maßnahmen)
- Platz-, Verkehrs-, Spiel- und Bewegungsflächen (Maßnahmen)


Kinderspiel
Fuß- und Radweg
Extensives Grün
Auentypische Gehölze
Pumpstation

Kostheimer Ufer

Weinort am Main mit grünem Ufer

Das Kostheimer Ufer umschließt den gesamten Mainuferbereich entlang des Kostheimer Siedlungskerns und beinhaltet weiterhin das östliche, verlandete Ende des Floßhafens sowie den Fuß- und Radweg entlang des Betriebsgeländes der Firma Essity. Es ist ein Strukturraum mit verschiedenen gastronomischen Angeboten. Im Übergang zur Maaraue liegt das ehemalige Klärwerk der Entsorgungsbetriebe, auf dem heute noch die Pumpstation betrieben wird.

Die Wegeführung verläuft fast durchgehend ufernah entlang des Mains, vorbei an einer Grünfläche mit Spielplatz, dem beliebten Kostheimer Weinprobierstand und weiter unter der Mainbrücke bis zum Regionalpark-Entrée mit dem Kostheimer Aussichtsturm. Zu diesem Bereich gehört auch die schmale Wegeverbindung vor dem Essity-Werksgelände, welche die Mainwiesen mit Kostheim verknüpft. Am Kostheimer Ufer treffen sich diverse regionale Freizeitrouten, wie zwei Regionalparkrouten, der Radfernweg R3 und der Mainradweg und machen den Strukturraum zu einem durch Freizeitverkehr rege frequentierten Uferbereich.

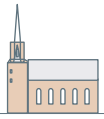
Der Bereich zwischen dem Übergang zur Maaraue und dem Kostheimer Weinstand wirkt räumlich unstrukturiert und ist trotz des Spielplatzes eher Durchgangs- als Aufenthaltsbereich. Er wird seiner Funktion als Eingang von und zur Maaraue nicht gerecht.

Identifikationspunkte

A Aussichtsturm Kostheim

B Mainbrücke

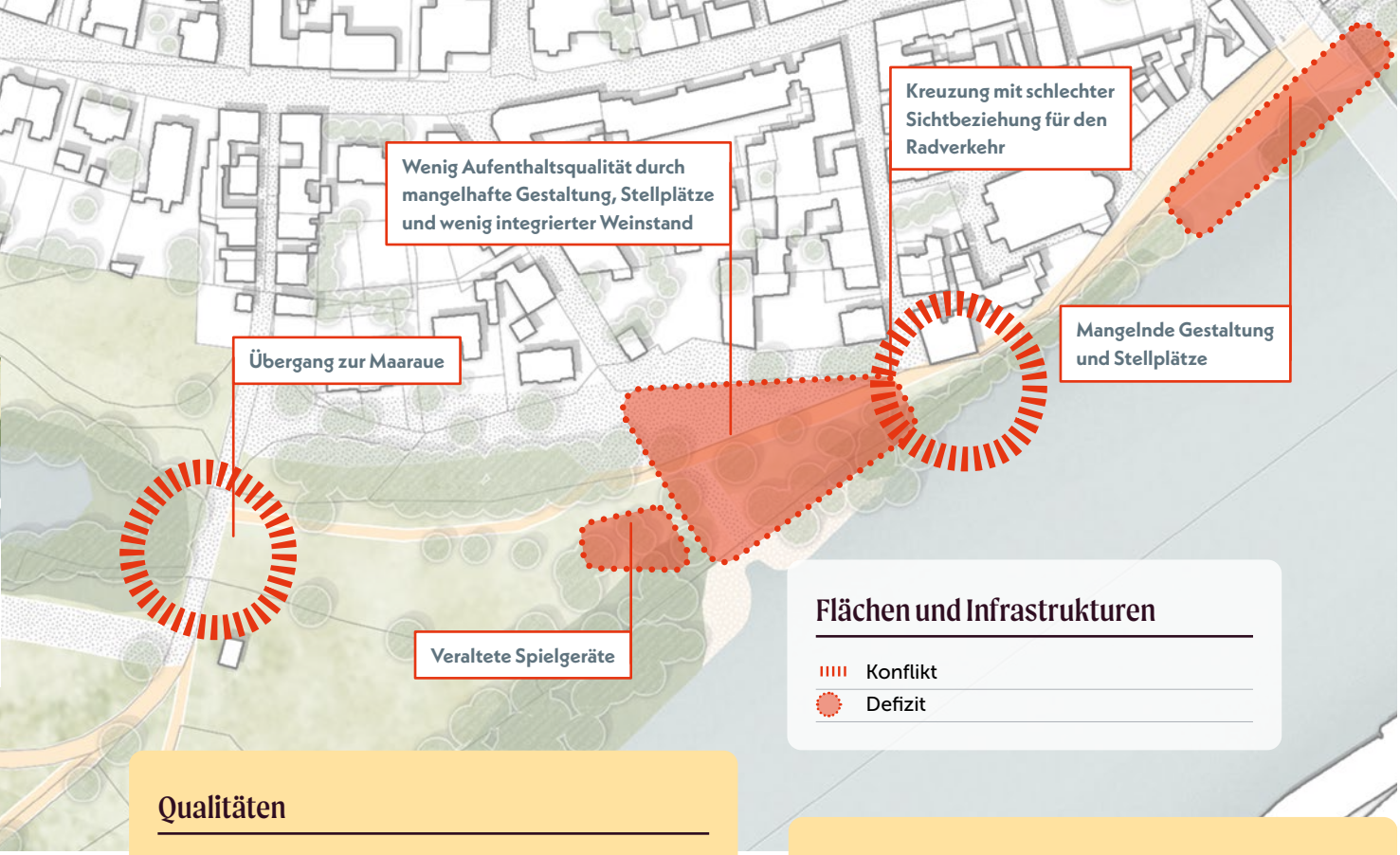
C Kirche St. Kilian



D Weinstand

Spielplatz Schwanenbucht

Mainufer vom Aussichtsturm aus



Qualitäten

+ Regionalpark-Entrée mit Kostheimer Aussichtsturm und dem Flößerpark als Grünraumverbindung mit öffentlichen Freizeit- und Bewegungsangeboten
+ Knotenpunkt regionaler Freizeitrouten, u.a. von zwei Regionalparkrouten
+ Gastronomische Angebote in Ufernähe
+ Durchgängige ufernahe Wegeführung (außer am Übergang zur Maaraue)

Defizite

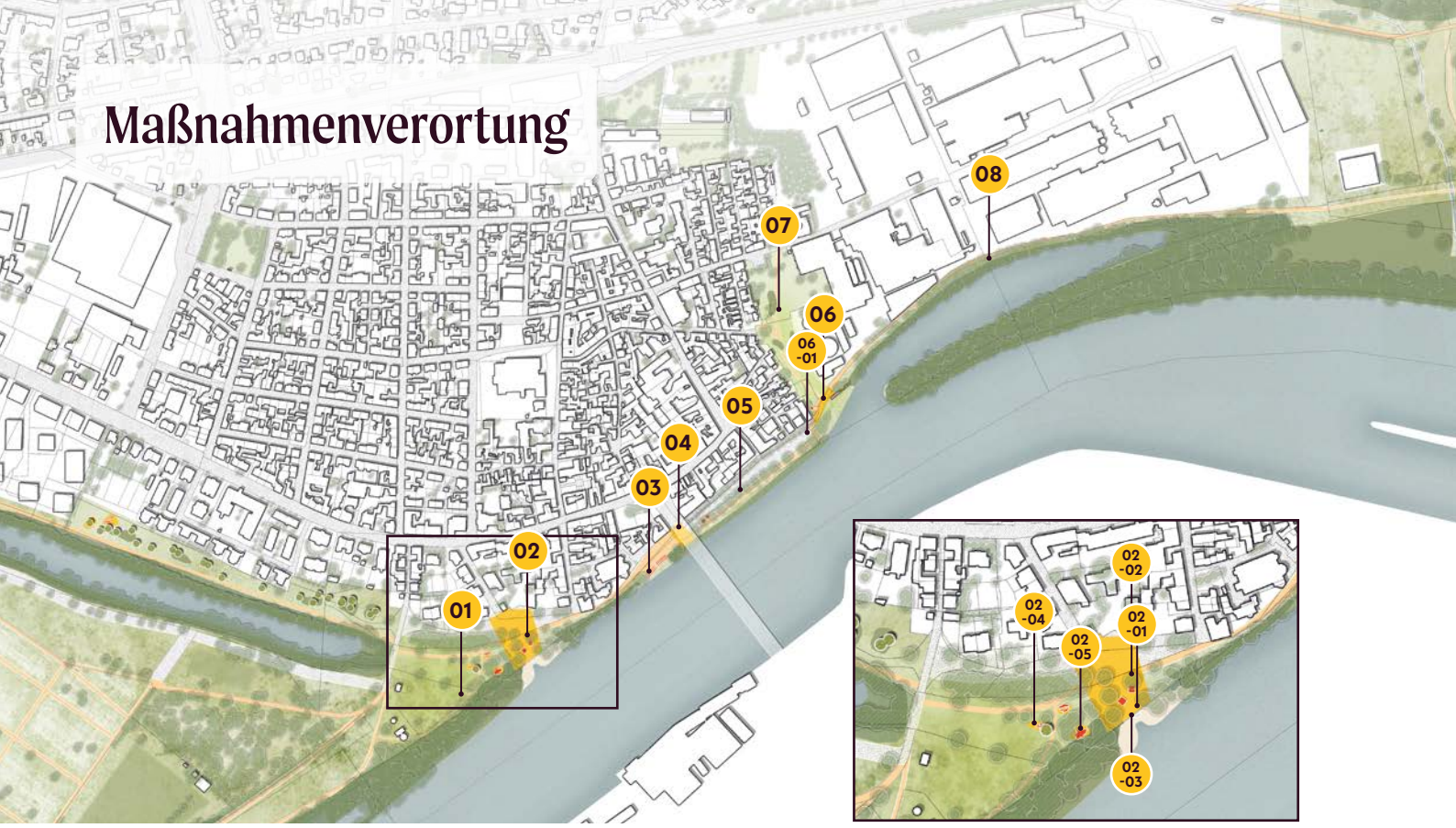
- Strukturloser Übergang zur Maaraue
- Stellplatzflächen an der Schwanenbucht, unter sowie östlich der Mainbrücke senken die Aufenthaltsqualität
- Spielplatz am Kostheimer Weinprobierstand ist in die Jahre gekommen und bietet keine Spielmöglichkeiten für größere Kinder
- Unübersichtliche Verkehrssituation zwischen Weinstand und Schwanenbucht
- Konfliktpunkt Mainpfortstraße/Mainufer zwischen Pkw-, Rad- und Fußverkehr
- Partieller Pflegerückstand entlang der Uferbereiche
- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr auf der schmalen Wegeverbindung entlang des Essity-Geländes und dem Mainhafen

Um die Kostheimer Mainbrücke in Richtung Osten wird der Uferbereich durch Pkw-Stellplätze dominiert, welche die Aufenthaltsqualität verringern.

Das Regionalpark-Entrée ist momentan durch den Kostheimer Aussichtsturm markiert, der einen besonderen Blick über Kostheim, die Mainschleusen und bis weit in den Rheingau hinein ermöglicht. Der Bereich um den Aussichtsturm soll seiner Lage als Treffpunkt zweier Regionalparkrouten entsprechend durch eine ergänzende Platzsituation und Sitzstufen am Wasser weiterentwickelt werden. Außerdem sollen Spielmöglichkeiten und ein Kiosk die Attraktivität weiter steigern. Am Aussichtsturm schließt der Flößerpark in nördliche Richtung an, der eine grüne Wegeverbindung nach Kostheim darstellt und mit der neuen Fitnessanlage der Firma Essity zudem ein öffentliches Bewegungsangebot bietet.

Der Strukturraum verfügt über drei Bootsrampen – in der Schwanenbucht, an der Mainbrücke und am Regionalpark-Entrée. Alle weisen funktionale Mängel auf, so dass sie nicht bestimmungsgemäß genutzt werden können. Das ist in erster Linie für die Feuerwehr problematisch.

Maßnahmenverortung



Maßnahmenliste

17

	Titel der Maßnahme	Umsetzungsaufwand
01	Neuer Übergang auf die Maaraue	
02	Neuer Platz an der Schwanenbucht	
02 -01	Auflichten des Untergehölzes	
02 -02	Neuordnung der Stellplätze	
02 -03	Bootsrampe ertüchtigen	
02 -04	Mehrgenerationen-Bewegungsinsel	
02 -05	Kinderspielplatz ausbauen	
03	Sichtfenster St. Kilian und Sitzstufen „Kirchenfenster“	
04	Verbesserte Fuß- und Radwegeverknüpfung	
05	Temporäre Sitzmöglichkeiten an der östlichen Mainufer-Straße	
06	Regionalpark-Entrée umsetzen	
06 -01	Zufahrtsbeschränkung an der Bootsrampe	
07	Weiterführende Qualifizierung der öffentlichen Grünfläche	
08	Pflege und Entwicklung der Ufervegetation am Mainhafen	

Entwicklungsperspektive

Freizeit und Erholung

Der Entwicklungsfokus am Kostheimer Ufer liegt auf dem Bereich um die Schwanenbucht und dem Kostheimer Weinprobierstand. Das Kostheimer Ufer soll hier zu einem attraktiv gestalteten Uferraum mit verschiedenen Spiel- und Bewegungsangeboten sowie Aufenthaltsflächen entwickelt werden, der sowohl einen öffentlichen Platz am Ufer für die Kostheimer Bevölkerung bietet als auch die Eingangssituation auf die Maaraue angemessen herausstellt. Ausgangspunkt der Entwicklung kann ein neuer Platz an der Schwanenbucht (M 17.02) sein. Dafür müssen die Stellplätze (TM 17.02-02) im unstrukturierten Bereich vor der Schwanenbucht neu geordnet werden, damit Raum für einen ergänzenden Treffpunkt zum Weinstand geschaffen wird. Zentral ist hierbei die gestalterische Ausrichtung auf die Bootsrampe an der Schwanenbucht, die den vorhandenen direkten Wasserzugang besser erlebbar macht. Der Ausbau des Kinderspielplatzes (TM 17.02-05), ergänzt durch eine Mehrgenerationen-Bewegungsinsel (TM 17.02-04), kann die Attraktivität des Ortes weiter steigern. Die spezifischen Teilmaßnahmen werden ausführlich im Vertiefungsbereich (➞ **Vertiefungsbereich Kostheimer Ufer, S. 261**) thematisiert.

Mit einem neuen Übergang auf die Maaraue (M 17.01) in Form einer Fußgängerbrücke über die Hochwassermulde, würde die Maaraue eine neue Eingangssituation erhalten. Der Fußverkehr kann damit vom Rad- und Autoverkehr getrennt und ufernah und komfortabel zwischen der Maaraue und dem Weinstand entlanggeführt werden.

Vor der Kirche St. Kilian können direkt am Main neue Sitzstufen (M 17.03) in der Uferböschung für eine neue Aufenthaltsqualität sorgen und einen direkten Zugang zum Wasser ermöglichen.

Mobilität und Verkehr

Im Zuge der Neugestaltung des Kostheimer Ufers mitsamt des neuen Platzes an der Schwanenbucht würde sich auch die verkehrliche Situation in der Straße „Mainufer" verändern. Grundsätzlich sollte am gesamten Kostheimer Ufer die Anordnung der Stellplätze hinterfragt werden, da diese oftmals die Sicht und den Zugang zum Ufer versperren. Dabei muss es nicht zwangsläufig zum Entfall der Stellplätze kommen, oftmals ermöglicht auch eine Neuordnung neue Qualitäten (➞ **Vertiefungsbereich Kostheimer Ufer,**

03 Sitzstufen am Kirchenfenster – Vision

S. 261). Das betrifft einerseits den beschriebenen Bereich um die Schwanenbucht, bei dem die ufernahe Straßenseite möglichst vom ruhenden Verkehr freigehalten werden sollte. Aber auch unterhalb der Mainbrücke kann die Neuordnung der Stellplätze zu einer sicheren Fuß- und Radwegeverknüpfung (M 17.04) beitragen.

In Richtung des Regionalpark-Entrées ist es mit der Umsetzung der bestehenden Planung (M 17.06) unabdingbar, den letzten Teil der Straße autofrei (M 17.06-01) zu gestalten. Die momentane Straßenführung ermöglicht es, bis zum Aussichtsturm vorzufahren. Um eine Verminderung der Aufenthaltsqualität durch parkende Pkws zu verhindern, ist die Sperrung dieses Straßenabschnitts auf Höhe der Bootsrampe für den Autoverkehr notwendig.

Die Maßnahmen zu einer Änderung der Verkehrsführung (Einbahnstraßenregelung) für die Einrichtung einer Fahrradstraße im östlichen Bereich ab der Zufahrt an der Brücke werden im Vertiefungsbereich Kostheimer Ufer dargestellt. Die Überlegungen zur Wiederaufnahme der Planungen für ein Anwohnendenparken können die verkehrlichen Verbesserungen noch ergänzen. All diese Maßnahmen dienen letztlich auch zur Attraktivitätssteigerung für die angrenzenden Gastronomien durch Verminderung der Durchfahrten, Vermeidung von Parksuchverkehren und der Reduzierung der Geschwindigkeit.

Gastronomie

Neue Gastronomieangebote sind am Kostheimer Mainufer nicht notwendig, da sich bereits ein paar Gastronomien entlang des Ufers verteilen und eine weitere temporäre Gastronomie am Regionalpark-Entrée ermöglicht wird. Vielmehr sollte der Bestand gezielt qualifiziert werden. Der neue Platz an der Schwanenbucht und der Kostheimer Weinprobierstand können gegenseitig voneinander profitieren: Der Platz wertet das Umfeld umfangreich auf und stellt den Bezug zum Main besser heraus. Gleichzeitig hilft der Weinstand dabei, den Platz zu beleben und lädt dazu ein, sich einen Wein zu holen und sich näher ans Ufer unter das grüne Baumdach zu setzen. Von erweiterten Öffnungszeiten könnte der gesamte Raum noch weiter profitieren.

Auch der Bereich östlich der Mainbrücke mit dem Restaurant „Zum Engel" kann von einem schöneren Umfeld profitieren. Momentan dominiert hier noch der ruhende Verkehr, aber langfristig könnte auch dieser Raum durch weniger parkende Autos aufgewertet werden. Temporär könnten dafür vereinzelt Stellplätze durch Sitzmöglichkeiten (M 17.05) ersetzt werden, um die Außengastronomie zu erweitern und ein belebteres Ufer zu schaffen.

06 Regionalpark-Entrée – Vision (DLA Die Landschaftsarchitekten powered by monokrom)

Schwanenbucht in Kostheim – heute

Mehr zum Bereich um die Schwanenbucht im Kapitel Vertiefung – Kostheimer Ufer, S. 261

02 Schwanenbucht in Kostheim – Vision

Plankonzept

M 1:2.500

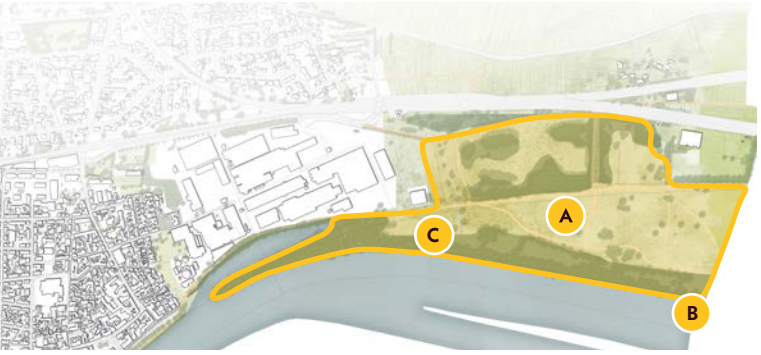
Legende

- Uferbegleitende Wegeführung
- Identifikationspunkte
- Exemplarische Einbauten (Maßnahmen)
- Parks, Grünflächen (Maßnahmen)
- Platz-, Verkehrs-, Spiel- und Bewegungsflächen (Maßnahmen)

Flößerpark
Mainhafen
Aussichtsturm
Regionalpark-Entrée
Sitzmöglichkeiten
Fuß- und Radweg
Kirche St. Kilian
Sitzstufen
Mainbrücke

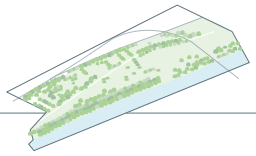
Mainwiesen

Weitläufige Wiesen und erlebbare Natur

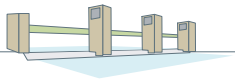


Identifikationspunkte

A Weitläufige Wiese



B Mainschleuse



C Auenvegetation

Die Mainwiesen bilden den östlichsten Strukturraum in der Wiesbadener Gemarkung. Mit ihrer Weitläufigkeit stellen sie einen einzigartigen Naturraum entlang des Mainufers dar, der sich über die Stadtgrenze hinaus fortsetzt. Erschlossen werden die Mainwiesen durch den zentralen Deichweg. Mit Ausnahme des nordwestlichen Teils sind die gesamten Mainwiesen Teil des Landschaftsschutzgebiets „Stadt Wiesbaden".

Der nördliche Teil der Mainwiesen um den Hochwasserpolder weist eine dichtere Vegetation auf und schließt mit den Gleisanlagen ab. Weiterhin befindet sich in den westlichen Mainwiesen die Mündung des Käsbachs, der renaturiert wurde. Über diesen wird im Hochwasserfall der angrenzende Polder geflutet. Im Westen grenzt außerdem die vegetations- und strukturreiche Mainhafenspitze an.

Der Deichweg, der die Verbindung zwischen Kostheim und Hochheim herstellt, ist Teil diverser Regionalrouten wie dem Radfernweg R3. Auch hier gibt es eine hohe Nutzung durch den Fuß- und Radverkehr, für die der Weg in seiner Ausgestaltung recht schmal ist. Im gesamten Bereich befinden sich zudem weder Rastgelegenheiten noch Müllentsorgungsmöglichkeiten.

Das weitläufige Grünland unterhalb des Deiches wird intensiv zum Spazierengehen und insbesondere zum Ausführen von Hunden genutzt. Die Wegeführung beschränkt sich hier auf zahlreiche Trampelpfade. Problematisch sind

Deichweg mit Mainwiesen

Mainschleuse östlich der Mainwiesen

dabei Konflikte zwischen dem Natur- und Artenschutz und der schwierig umzusetzenden Regulierung der Nutzung als Hundeauslauffläche. In diesem Teil der Mainwiesen finden sich geschützte Lebensräume für Großseggenriede oder Rohrglanzgräser, die mit zunehmender Nutzung bedroht werden.

Zum Main hin weist ein schmaler Uferstreifen wieder eine dichtere Vegetation auf. Der südliche Teil der Mainwiesen ist im Rahmen des Landschaftsschutzes als Zone I geschützt. Er ist ebenfalls nur über informelle Wege zugänglich. Insgesamt sind die Mainwiesen in ihrer Größe und naturräumlichen Bedeutung ein einzigartiger Raum, für den die Vereinbarkeit der Aspekte des Naturschutzes und der Freizeit- und Erholungsfunktionen von zentraler Bedeutung ist.

Qualitäten

+ Hohe naturschutzfachliche Bedeutung, u.a. geschützte Biotope und Landschaftsschutzgebiet „Stadt Wiesbaden“
+ Rückzugsraum für Fauna, v.a. diverse Rast- und Brutvogelarten sowie Insektenarten und Vorkommen diverser Biotoptypen
+ Erlebbarkeit der Natur durch Weitsicht und diverse Geräuschkulisse der Vogelarten
+ Renaturierung des Käsbachs als Vorzeigebeispiel für naturschutzfachliche Gewässermaßnahmen

Defizite

− Konflikt zwischen der Nutzung als Hundeauslauffläche/zum Spazieren gehen und der Funktion als geschützter Bereich für die Natur, insbesondere zwischen Hunden und Brutvögeln
− Deichweg für die Funktion als verbindender und überregionaler Fuß- und Radweg zu schmal
− Kaum Sitzmöglichkeiten am Deichweg

Maßnahmenverortung

Entwicklungsperspektive

Natur und Umwelt

Die Mainwiesen bilden einen Strukturraum, für den die Zielausrichtung mit seinen geschützten Biotopen, den zahlreichen Brut- und Rastvogelarten und dem naturnahen Erscheinungsbild auf den Natur- und Artenschutz ausgerichtet ist. Um den Naturschutz weiter zu fördern, können in einigen Teilbereichen, wie z.B. im westlichen Bereich der Mainwiesen, weitergehende Maßnahmen zur Biotopentwicklung (M 18.01) umgesetzt werden.

Um die Mainwiesen zu schützen und ökologisch weiterzuentwickeln, sollte ein Pflegeplan Mainwiesen (M 18.03) aufgestellt werden, welcher auf die diversen Biotoptypen und vorkommenden Arten eingeht und die Pflegeintensität der Wiesenflächen definiert.

Freizeit und Erholung

Vor allem die Nutzung als Hundeauslauffläche führt zu Konflikten mit dem Naturschutz. Bisher erfolgt die Aneignung der Mainwiesen durch seine Nutzerinnen und Nutzer auf beliebigen Trampelpfaden. Ein Pflegeplan, der ein Wegesystem durch Mahd definiert, kann eine Lenkung der Besucherinnen und Besucher sowie eine Wegereduzierung ermöglichen.

Maßnahmenliste

18

	Titel der Maßnahme	Umsetzungsaufwand
01	Biotopentwicklung	
02	Sitzmöglichkeiten am Deichweg	
03	Aufstellung eines Pflege- und Entwicklungsplans Mainwiesen	

Nutzung von Trampelpfaden über die Mainwiesen

Plankonzept

M 1:3.500

Legende

- Uferbegleitende Wegeführung
- Identifikationspunkte
- Exemplarische Einbauten (Maßnahmen)
- Parks, Grünflächen (Maßnahmen)
- Platz-, Verkehrs-, Spiel- und Bewegungsflächen (Maßnahmen)

Hochwasserpolder
Sitzmöglichkeiten
Mainwiesen
Mainschleuse

Im Fokus

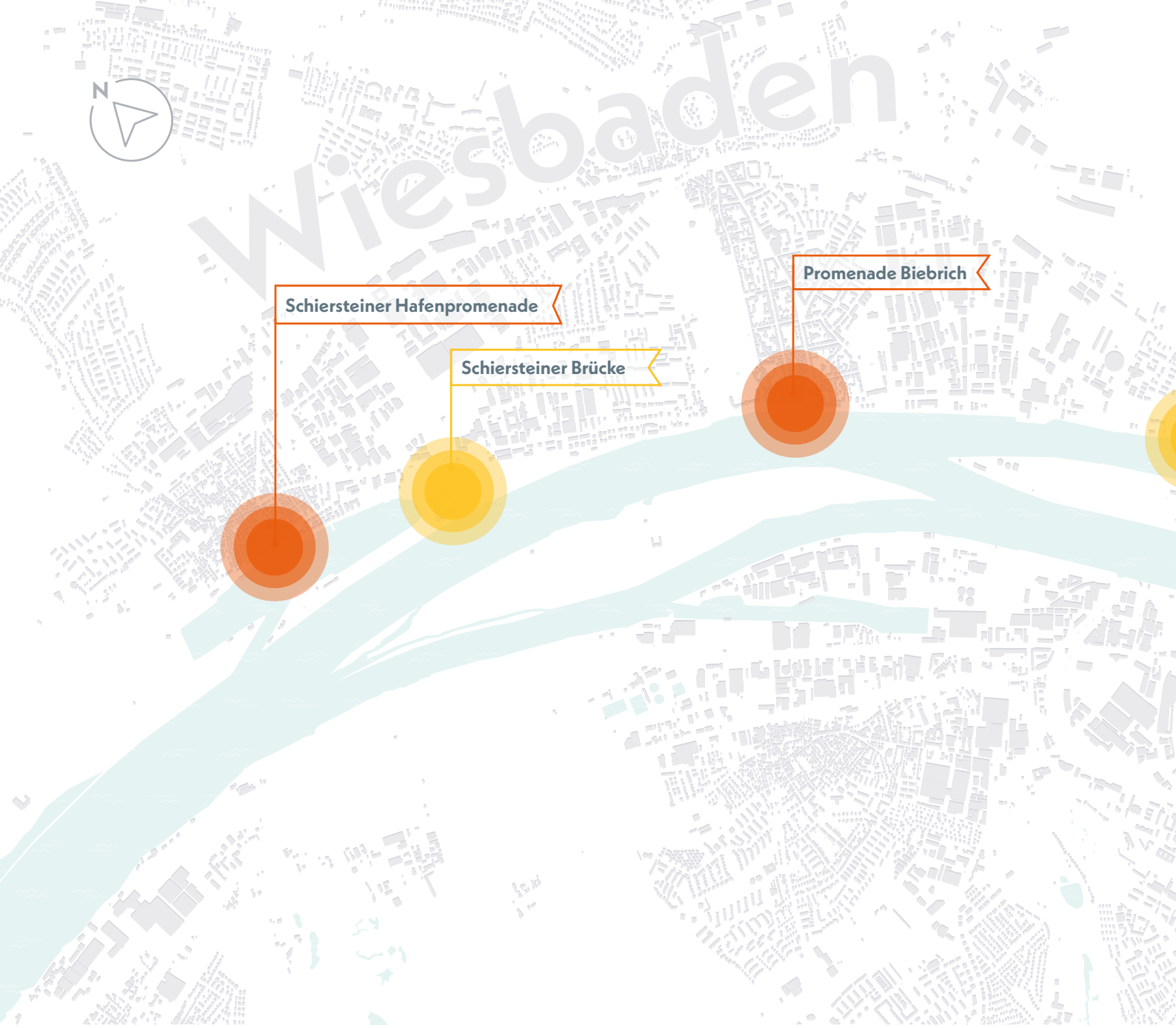
Das Rhein.Main.Ufer …

230 **… vertiefen**

| **233** Schiersteiner Brücke
| **243** Um die Kaiserbrücke
| **251** Park östlich der Reduit
| **261** Kostheimer Ufer

| **270** Promenade Schierstein
| **276** Promenade Biebrich
| **282** Promenade Kastel

04



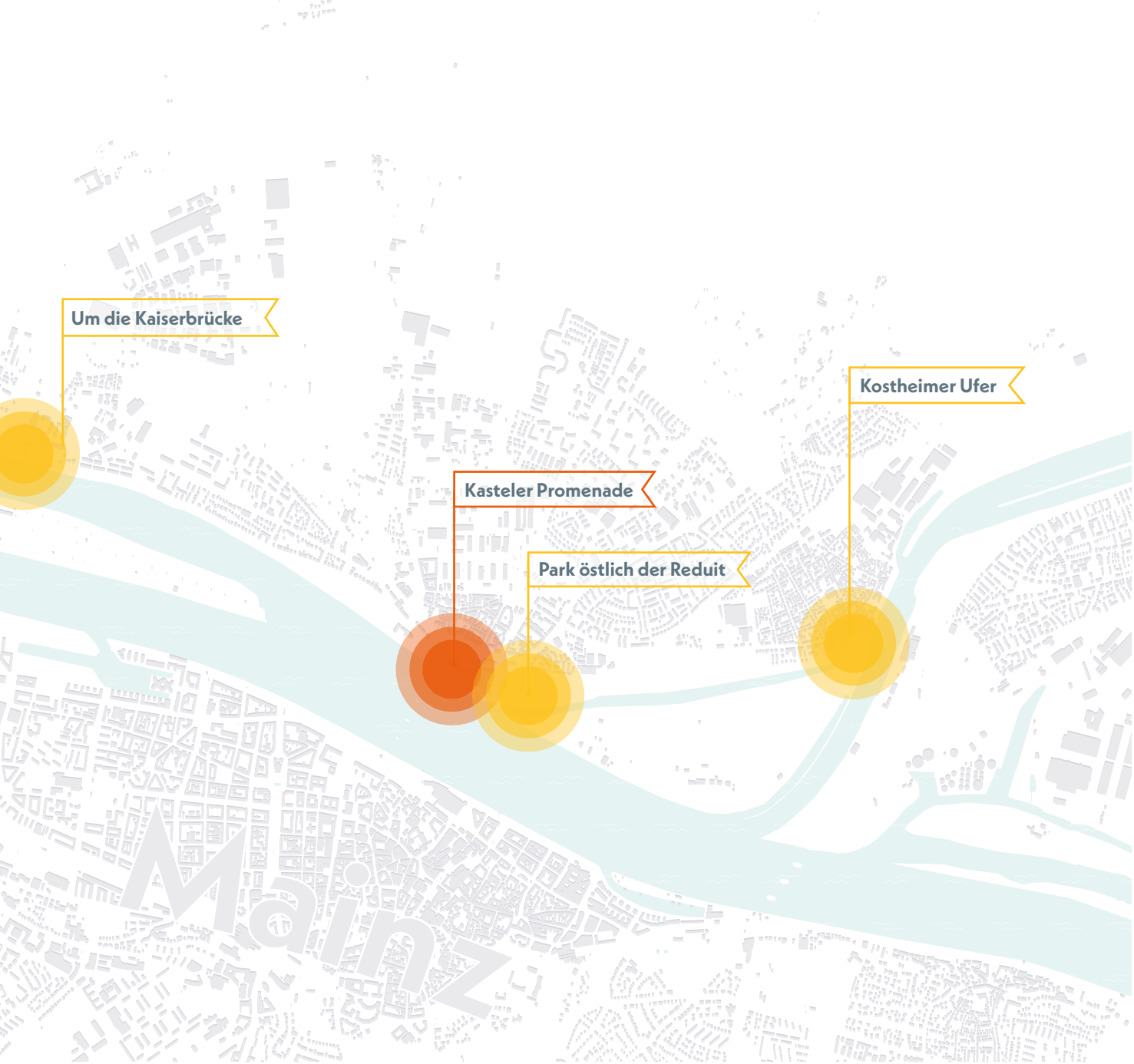
Das Rhein.Main.Ufer...

... vertiefen

Einleitung

Einige Uferabschnitte entlang des Rheins und Mains sollten über die Strukturraumgrenzen hinaus zusammenhängend entwickelt werden. Dies betrifft die vier Vertiefungsbereiche: Schiersteiner Brücke, Um die Kaiserbrücke, Park östlich der Reduit und das Kostheimer Ufer. Sie weisen ein besonders großes Entwicklungspotenzial auf. Dabei können ein komplett neuer Park an der Reduit, ein attraktives Freizeitangebot unter der Schiersteiner Brücke, neue Wegeverbindungen und Freizeitangebote im Bereich der Kaiserbrücke und ein neues identitätsstiftendes Ufer an der Schwanenbucht entstehen.

Diese Vertiefungsbereiche sollen neue Entwicklungsperspektiven aufzeigen und einen planerischen Rahmen für die spätere Umsetzung geben.

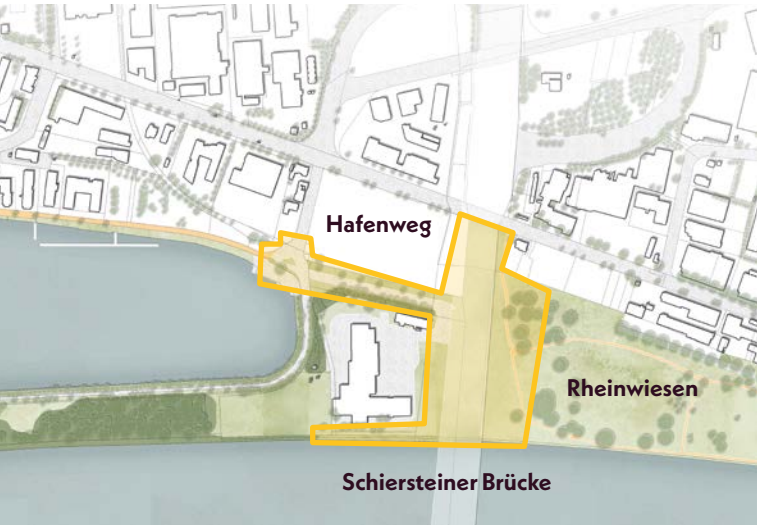


Neben den vier Vertiefungsbereichen werden in diesem Kapitel die Wiesbadener Uferpromenaden weiterführend betrachtet. Die Promenaden stellen die am intensivsten genutzten Freiräume am Wasser dar und sind die Aushängeschilder der entsprechenden Stadtteile am Rheinufer. Im Fokus stehen hierbei die Schiersteiner Hafenpromenade, die Promenade Biebrich und die Kasteler Promenade.

Entwicklungsziel Radstation –
Mobilität und Verkehr
Neue Radstation im Osthafen mit Abstellmöglichkeiten und einer Reparaturstation.
Entwicklungsziel Platzgestaltung –
Freizeit und Erholung /
Mobilität und Verkehr
Neuordnung der Kreuzung mit Reduktion der Verkehrsfläche und Neugestaltung eines Platzes als Aufenthaltsfläche mit Sitzmöglichkeiten sowie einer sicheren Verkehrsführung.
Entwicklungsziel P+R-Stellplatz –
Mobilität und Verkehr
Neuer P+R-Stellplatz im oberen Drittel unter der Brücke mit Zufahrt über die Rheingaustraße.
Entwicklungsziel Bootstrailerstellplätze –
Mobilität und Verkehr
Schaffung von bewirtschafteten Bootstrailerstellplätzen im östlichen Hafenweg.
Hafenweg
Sitzstufen
Sitzstufen
Slipanlage
Radstation
Hafenweg
P+R-Stellplatz
Schiersteiner Hafen
Hafen-weg
AGRAVIS-Gelände
Multifunktionale Flächen
Toiletten
Grillstation
Kinderspiel
Freizeitflächen
Bismarksaue
WSA – Gelände
Fußweg
Anlegestelle WSA
Anlegestelle AGRAVIS
Entwicklungsziel Renaturierung –
Natur und Landschaft
Renaturierung der Bismarksaue entsprechend dem Masterplan mitsamt Biotopentwicklung auf Flächen der heutigen Baustelleneinrichtung und Anschluss der Wegeführung.
Entwicklungsziel Fußweg –
Mobilität und Verkehr
Wiederherstellung der Fußwegeverbindung südlich des AGRAVIS-Geländes.
Abgehängter Radweg
Schiersteiner Brücke

Vertiefungsbereich

Schiersteiner Brücke



Die Flächen unter und um die neue Schiersteiner Brücke haben das Potenzial zu einem einzigartigen Freizeittreffpunkt mit zahlreichen Sport- und Bewegungsangeboten und ganz besonderer Atmosphäre zu werden. Diese besondere Atmosphäre ist geprägt durch die baulichen Elemente der Brücke, welche mit der Überdachung eine wetterunabhängige Flächennutzung erlauben und mit der Brückenhöhe und -breite einen ganz eigenen „Hallen"-Charakter im Freien erzeugen.

Mit dieser Entwicklung zu einem Freizeitort im Bereich der Schiersteiner Brücke geht eine Reihe an Aufwertungen einher, was sowohl den östlichen Schiersteiner Hafen als auch die Biebricher Rheinwiesen umfasst. Die neuen Nutzungen unter der Brücke stellen einen Lückenschluss dar, so dass die bereits bestehenden Freizeitbereiche im Schiersteiner Hafen und den Biebricher Rheinwiesen miteinander verbunden werden. Um diesem besonderen Potenzial und dem großen Umfang an Aufwertungsmöglichkeiten gerecht zu werden, soll das gesamte Gebiet als Vertiefungsbereich näher beleuchtet werden.

Freizeitflächen unter der Schiersteiner Brücke – Vision

... unter der Brücke

Den Kern des Vertiefungsbereichs bildet die Schiersteiner Brücke mitsamt den unterhalb des Brückenbauwerks liegenden Freiflächen. Der Raum unter der Brücke soll sowohl für Freizeitnutzungen als auch als Stellplatzanlage entwickelt werden und wird dafür in drei Teilräume gegliedert: Stellplätze, eine multifunktionale Fläche und eine Freizeitfläche. Grundsätzlich werden die Flächen in ihrer Gestaltung von Norden nach Süden entsprechend ihrer Nutzungsintensität angeordnet. Auf den nördlichen beiden Dritteln befinden sich die intensiven Nutzungen, welche eine befestigte Fläche benötigen. Im südlichen Teil muss neben dem Überschwemmungsgebiet auch der Retentionsraum beachtet werden. Deshalb befinden sich hier die weniger intensiven Nutzungen, welche mit einer entsprechenden Geländemodellierung und geringeren Versiegelungsgraden auskommen.

Im Vordergrund steht bei der Freizeitnutzung das Ziel, ein öffentlich zugängliches, frei nutzbares Spiel- und Sportangebot für alle Bevölkerungsgruppen und Altersklassen zu schaffen. Um den Bedürfnissen aller Menschen gerecht zu werden, sollen dazu generationsübergreifende Sport- und Bewegungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Uferbereich unter der Schiersteiner Brücke – Vision

Im südlichen Drittel steht ausschließlich die Freizeitnutzung im Vordergrund. Hier können verschiedene Nutzungen untergebracht werden – von Fitness und Calisthenics über Parcours bis hin zu Ballsport ist hier für alles Platz.

Im mittleren Drittel der Brücke soll eine multifunktionale Fläche entwickelt werden, die zum Skaten, Tretroller- sowie Rollschuhfahren einlädt. Der Fahrspaß wird durch eine abwechslungsreiche und herausfordernde Gestaltung mit kleinen Rampen und sogenannten „Obstacles", also Hindernissen zum Herum- und Darüberfahren, gefördert. Auch für Veranstaltungen oder Konzerte könnte sich diese multifunktionale Fläche eignen. Lärmintensiven Nutzungen könnte hier, auch in den Abendstunden, ein Raum gegeben werden. Anders als viele andere Flächen entlang des Ufers befindet sich diese Fläche nicht im direkten Wohnumfeld und ist durch die Lage unter der Autobahn bereits durch Lärmemissionen geprägt. In Wiesbaden gibt es außerdem den Bedarf an einem weiteren Jugendverkehrsübungsplatz. Die multifunktionale Fläche bietet auch hierfür gute Voraussetzungen. Es gilt, diese freien Sportnutzungen mit den anderen Anforderungen in Einklang zu bringen. Bei der Durchführung von Veranstaltungen im Schiersteiner Hafen, wie dem Hafenfest, kann die Fläche zusätzlich temporär als Stellplatzanlage oder temporärer Abstellbereich für die Schaustellerinnen und Schausteller des Festes entwickelt werden. Da die Stellplätze auf dieser Fläche nur in seltenen Bedarfsfällen nutzbar sein sollten, ist sie mit einer Zufahrtsbeschränkung/Schranke zum Hafenweg abgetrennt. Im Vordergrund steht bei dieser Fläche jedoch eindeutig die Freizeitnutzung. Entsprechend sind die Flächen auch zu gestalten.

Die genannten Rampen und Obstacles sollen so angeordnet werden, dass der Fahrspaß möglichst groß und vielfältig ist. Dabei sollen auch die räumlichen und baulichen Gegebenheiten genutzt werden, indem z.B. eine Rampe entlang der Böschung des abgehängten Radwegs eingefügt wird. Dennoch müssen Teile der Flächen freibleiben, um auch die temporäre Nutzung als Bedarfsstellplatz herzugeben. In der Entwicklung sollen die Nutzungsgruppen kooperativ in die Planung miteinbezogen werden. Damit kann sichergestellt werden, dass eine möglichst vielfältige und attraktive Ausgestaltung der Anlage umgesetzt wird. Außerdem werden dadurch direkt potenzielle Nutzerinnen und Nutzer aktiviert, welche durch den gemeinsamen Schaffungsprozess eine persönliche Bindung aufbauen und den Raum später bespielen können.

Aufgrund des bereits bestehenden hohen Stellplatzbedarfs aus den Freizeit- und Gewerbenutzungen am Schiersteiner Hafen wird auf den Flächen im nördlichen Drittel unter der Brücke eine Park+Ride-Anlage mit ca. 240 Stellplätzen entwickelt. Die Anlage liegt größtenteils unter der Brücke, ragt jedoch an der Ostseite etwas heraus, um eine optimale Flächenausnutzung zu erreichen. Zum Fußweg ist dennoch ausreichend Abstand gewährleistet. Die Erschließung der Stellplatzanlage erfolgt über die Rheingaustraße und soll auch für mobilitätseingeschränkte Personen verträglich entwickelt werden.

... neben der Brücke

Die Schiersteiner Brücke wird als Freizeittreffpunkt nicht isoliert betrachtet, vielmehr stellen die Flächen unter der Brücke eine räumliche Erweiterung der Biebricher Rheinwiesen dar und sind somit als ein zusammengehöriger Freiraum zu betrachten. Gestalterisch ziehen sich die Freizeitflächen dementsprechend auch aus dem „überdachten" Bereich heraus, um die Verknüpfung der Räume zu verdeutlichen und einen fließenden, organischen Übergang herzustellen. Gleichzeitig überlappen die Grünflächen der Wiese auch den Bereich unter der Brücke. Zu den Freizeitflächen, die nicht im überdachten Bereich, sondern nebenan auf den Rheinwiesen geplant sind, gehört u.a. der neue Kinderspielplatz. Die Kinderspielflächen aus den beiden Spielplätzen im zentralen und östlichen Bereich der Rheinwiesen sollen dafür verlegt und in Brückennähe zusammengelegt, neu gestaltet und erweitert werden. Die Nähe der Einrichtungen zueinander macht es z.B. Eltern und Familien leichter, Kinder zu beaufsichtigen, wenn sie die unterschiedlichen Angebote nutzen wollen.

Eine umfangreiche Ausstattung mit Sitzgelegenheiten soll das Angebot ergänzen. Je nach Ort der Aufstellung können die Sitzmöbel den Sporttreibenden eine Möglichkeit zum Pausieren geben, den Radfahrenden eine Rastmöglichkeit oder Spaziergehenden eine Gelegenheit, mit Blick auf den Rhein zu verweilen. Um die notwendige Infrastruktur für das zu erwartende hohe Aufkommen an Nutzerinnen und Nutzern bereitzustellen, soll ergänzend eine öffentliche Toilettenanlage hergestellt werden.

Des Weiteren könnte der Bedarf an individueller Bewegung und frei gestaltetem Sport durch die Bereitstellung einer Sport- und Spielbox, wie sie seit Mai 2022 bereits in der östlichen Eleonorenanlage in Kastel zu finden ist, abgedeckt werden. Mit dieser wird die Möglichkeit gegeben, diverse Spiel- und Sportgeräte auszuleihen und sich selbstbestimmt auf den Rheinwiesen sportlich auszuleben. Darüber hinaus soll eine festinstallierte Grillstation östlich der Schiersteiner Brücke errichtet werden. Mit der Etablierung solcher Grillstationen kann der Nutzung von Einweggrills entgegengewirkt werden. Zusätzlich bietet sich die Chance, einen Ort zu schaffen, an dem auch die Entsorgung durch eine gute Anfahrbarkeit für Entsorgungsfahrzeuge und zentrale feuerbeständige Sammelbehälter besser gelöst wird.

Integraler Bestandteil der Schiersteiner Brücke sind die neuen Radwegeverbindungen. Zunächst senkt sich der neue Radweg, der unter die Brücke „gehängt" ist, von Mainz kommend in der nördlichen Hälfte ab. Diese Verbindung wird einen Anschluss an das Radwegenetz erhalten und stellt eine weitere Verbesserung des überregionalen Radwegenetzes dar. Eine neue Querverbindung zwischen der Uferstraße in Biebrich und dem Hafenweg in Schierstein ergänzt diesen neuen Brückenanschluss. Der Abschnitt über die Rheinwiesen befindet sich derzeit schon in Planung.

Entlang der Rheinwiesen und des weiteren Uferverlaufs soll weiterhin eine standortgerechte Ufervegetation als Trittsteinbiotope gefördert werden.

... der Weg zum Hafen

Neben der Schiersteiner Brücke und den Biebricher Rheinwiesen ist auch der östliche Schiersteiner Hafen Teil der vertiefenden Planungen. Als zentrale Problematiken wurden hier die unorganisierte Stellplatzsituation insbesondere für Bootstrailer, die Mängel in der Verkehrssicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie den Radverkehr und die fehlende Aufenthaltsqualität herausgestellt. Mit einer umfassenden Neugestaltung der Kreuzung im Hafenweg sowie des östlichen Hafenwegs soll diesen Defiziten entgegengewirkt und zusätzlich Aufwertungspotenziale aktiviert werden.

Der östliche Hafenweg soll zukünftig den Bedarf an Bootstrailerstellplätzen decken, indem auf beiden Straßenseiten in Längsaufstellung Parkmöglichkeiten ausgewiesen werden. Somit können die Nutzerinnen und Nutzer der Slipanlage im Osthafen unmittelbar in der Nähe einen Stellplatz finden. Um ein dauerhaftes Abstellen von Bootstrailern zu vermeiden, sollten die Stellplätze bewirtschaftet werden. Über den östlichen Hafenweg bleibt außerdem die Zufahrt zum AGRAVIS-Gelände erhalten. Ein neuer Bestandteil ist die Radwegeführung entlang der nördlichen Flurstücksgrenze. Der separate Fußweg im Süden, so wie er heute bereits besteht, bleibt erhalten. Die Wegeverbindungen schließen an die Bestandswege im Westen und den neuen Durchstich unter der Brücke an und führen abseits der Straße – und damit abseits des Parksuchverkehrs und von Schwerlasttransporten – sicher durch den Hafenweg.

Die neugestaltete Kreuzung am Hafenweg entzerrt die momentan unübersichtliche Situation und wird durch eine Aufpflasterung als Platzfläche gestaltet. Dadurch entsteht ein verkehrsberuhigter Straßenabschnitt, an dem auch die Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr verortet wären. Die Verkehrsberuhigung soll insbesondere den Lkw-Verkehr in diesem Bereich verlangsamen. Dabei ist für die Sicherheit des Radverkehrs wichtig, dass der Radweg möglichst in einem 90-Grad-Winkel auf die Straße trifft, um das Übersehen von Verkehrsteilnehmenden zu verhindern. Durch die neue Gestaltung kann außerdem die aktuell als Stellplatz fremdgenutzte Fläche vor der Slipanlage zu einem kleinen Platz am Osthafen umgestaltet werden. Von hieraus eröffnet sich ein einzigartiger Blick in den Schiersteiner Hafen. Aber auch das rege Treiben an der Bootsrampe zieht interessierte Zuschauerinnen und Zuschauer an. Mit einer neuen Sitzstufenanlage neben der Slipanlage könnte eine neue Aufenthaltsqualität am Osthafen erreicht werden, die auf diese Qualitäten eingeht und das Potenzial des Osthafens aktiviert. Zusätzlich kann mit der Entwicklung des Osthafens in diesem Bereich noch eine gastronomische Nutzung etabliert werden, um den Bereich weiter zu beleben. Die Neuplanung eines Platzes an dieser Stelle ist ein wichtiger Schritt, um auch neben bzw. abseits der eher linearen Wegeführungen attraktive Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum zu schaffen.

Um sowohl den alltäglich Radfahrenden als auch vor allem den Nutzerinnen und Nutzern des Regionalfernwegs R3 eine Rastmöglichkeit zu bieten, könnte an dem Osthafen-Platz eine Radstation für Radfahrende entstehen, welche über Sitzmöglichkeiten, Abstellmöglichkeiten und Ladeinfrastruktur für E-Bikes verfügt. Somit würden Radfahrende auf dem Radfernweg R3 auch dazu angehalten, den Schiersteiner Hafen von hieraus zu entdecken oder die neuen Sitzstufen zu benutzen.

Vision zum Osthafenplatz im Kapitel Strukturraum S. 104

Vertiefung

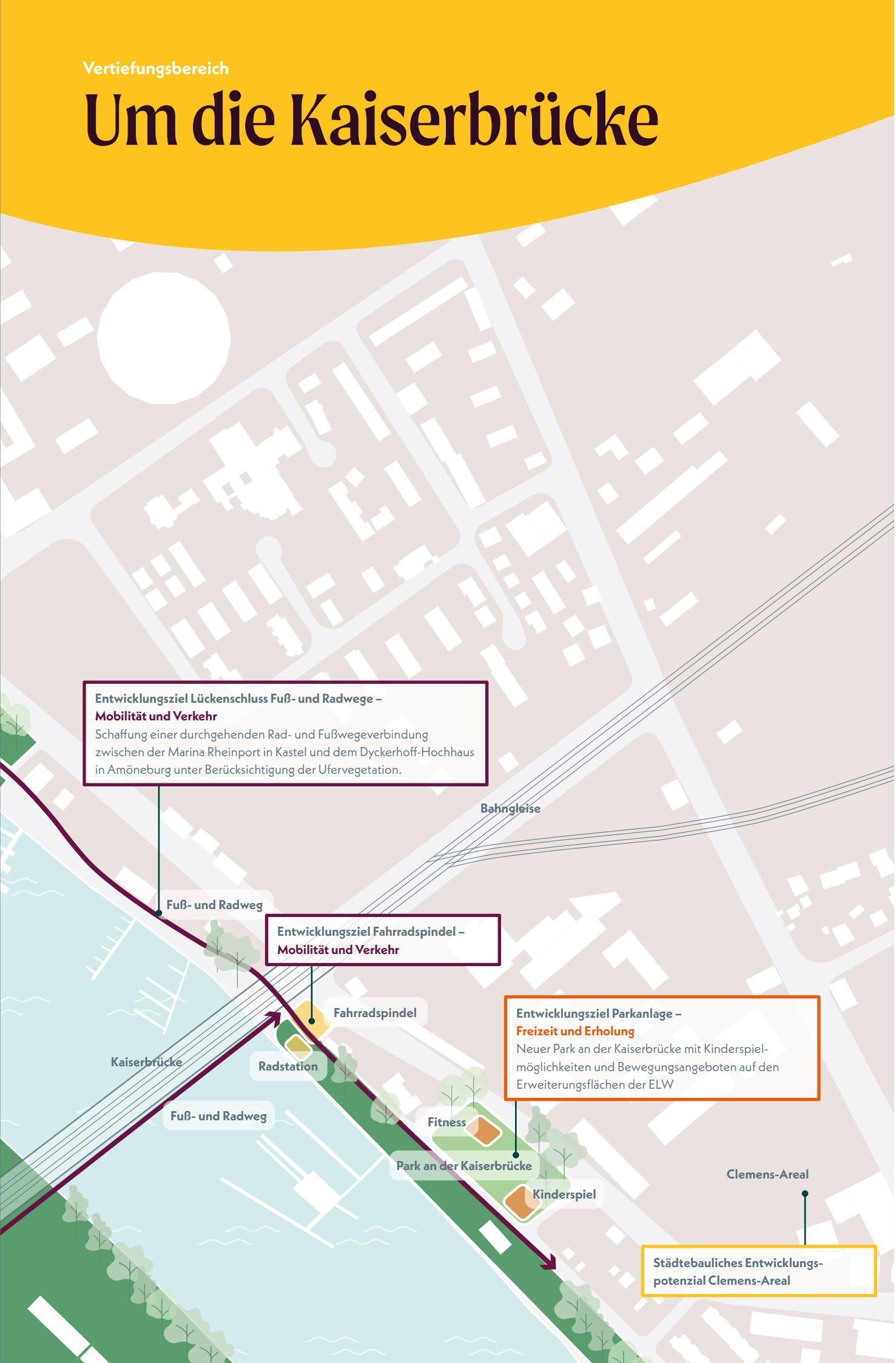
01 10 25 m
Rheingaustraße
Hafenpromenade Schierstein
Sitzstufen
Osthafen-Platz
Sitzmöbel
Radweg
Slipanlage
Hafenweg
Fußweg
Trailerstellplätze
Radstation
Schiersteiner Hafen
AGRAVIS-Silo
Renaturierte Flächen
Fußweg

Zufahrt
P + R - Stellplatz
Fußweg
Schranke
Öffentliche Toilette
Radweg
Multifunktionale Flächen
Grillstation
Kinderspielflächen
Liegewiese
Freizeitflächen
Rheinwiesen Biebrich
Fußweg
Radweg (Brücke)
Sitzblock
Sitzblock
Schiersteiner Brücke

Industriepark
Entwicklungsziel Langfristiger Lückenschluss – Mobilität und Verkehr
Langfristige Schaffung einer ufernahen Wegeverbindung.
Zementwerk
Fuß- und Radweg
Turbinenhalle
Entwicklungsziel Reaktivierung
Städtebauliche Entwicklung zwischen Dyckerhoff-Hochhaus und Turbinenhalle mit Nachnutzung der beiden Gebäude.
Wasserturm
Entwicklungsziel Biotopentwicklung – Natur und Landschaft
Ökologische Flächenentwicklung durch Entnahme standortfremder Gehölze und Neupflanzung standortheimischer Gehölze zur Förderung des Hartholzauwalds.
Dyckerhoff-Hochhaus
Entwicklungsziel Erhalt Hafennutzung
Rheinarm
Entwicklungsziel Grünlandextensivierung und Auwaldentwicklung – Natur und Landschaft
Grünlandextensivierung, Auwald- und Röhrichtentwicklung auf der Petersaue entsprechend der Natura-2000-Ziele.
Hartholzauwald
Petersaue
Rhein
Entwicklungsziel Ertüchtigung Fußund Radwege – Mobilität und Verkehr
Ertüchtigung und Verbreiterung des Fuß- und Radwegs auf der Kaiserbrücke.

Vertiefungsbereich

Um die Kaiserbrücke



Im Bereich der Kaiserbrücke weist das Rheinufer besondere Herausforderungen auf: Die fehlende Durchgängigkeit, keine erschlossenen Aufenthaltsbereiche am Wasser und besondere Schutzauflagen durch die Seveso-Richtlinie. Insgesamt zeigt vor allem das Amöneburger Ufer – abgesehen von den Wassersportnutzungen – den Charakter eines Durchgangsortes auf. Dabei steckt in diesem Raum großes Aufwertungspotenzial. Von den versteckten Uferabschnitten über die besonderen Bauwerke bis hin zu den ufernahen ökologisch hochwertigen Vegetationsstrukturen gibt es bereits einige Qualitäten, die es zukünftig zu qualifizieren gilt. Die gestalterischen und strukturellen Defizite, die sich in diesen Räumen abzeichnen, sind dabei zu beheben. Deshalb soll der Bereich um die Kaiserbrücke an dieser Stelle vertiefend betrachtet werden.

Der Vertiefungsbereich umfasst den gesamten Uferraum von der Turbinenhalle westlich des Dyckerhoff-Hochhauses bis hin zur Hundeauslauffläche östlich der Kaiserbrücke und wird durch die Biebricher Straße begrenzt. Damit gehören sehr unterschiedliche Teilräume zu diesem Vertiefungsbereich.

Neuer Park an der Kaiserbrücke – Vision

... zwischen Turbinenhalle und Dyckerhoff-Hochhaus

Der industriegeprägte westliche Teil besitzt mit seinen denkmalgeschützten Industriebauwerken wie dem Dyckerhoff-Hochhaus, dem Wasserturm und der leerstehenden Turbinenhalle eine ganz eigene Identität. Durch den Leerstand im Dyckerhoff-Hochhaus und der Turbinenhalle fehlt es dem Ort jedoch an Lebendigkeit. Insbesondere die Reaktivierung des Dyckerhoff-Hochhauses durch eine geeignete Nachnutzung des Gebäudes bietet großes Potenzial. Denkbar wäre hier beispielsweise ein Ausbildungszentrum der ansässigen Industriebetriebe. Das Dyckerhoff-Hochhaus und die umliegenden Flächen wurden 2022 durch die Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden (SEG) aufgekauft. Zu beachten sind in diesem Gebiet die Seveso-Richtlinien, die sich aus den Störfallbetrieben des benachbarten Industrieparks ergeben. Da sich dieser Bereich im Störfallradius befindet, sind zukünftige Nutzungen nur mit Einschränkungen möglich.

… zwischen Dyckerhoff-Hochhaus und Kaiserbrücke

Neben dem Mangel an attraktiven öffentlichen Uferräumen stellt die fehlende Durchgängigkeit der Uferwege eine zentrale Herausforderung dar. Die Schaffung einer durchgängigen ufernahen Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr ist – unter Berücksichtigung der Ufervegetation – deshalb das langfristige Ziel in diesem Vertiefungsbereich. Dazu sollen die Lücken der Uferwege zwischen der Marina Rheinport in Kastel bis zum Dyckerhoff-Hochhaus in Amöneburg geschlossen werden. Mit dem neuen ufernahen Fuß- und Radweg östlich der Kaiserbrücke, der die neue Fahrradspindel mit dem Weg an der Hundeauslauffläche verknüpfen soll, wird bald bereits ein erster wichtiger Schritt getan. Westlich der Kaiserbrücke hingegen ist die ufernahe Durchgängigkeit durch die Grundstücksverhältnisse deutlich schwieriger zu erreichen. Dennoch sollte in diesem Bereich bis zum Dyckerhoff-Hochhaus weiterhin das Ziel verfolgt werden, einen ufernahen Fuß- und Radweg herzustellen und die bestehenden Wegfragmente zum Wasser dabei aufzugreifen. Dabei stellt der Bebauungsplan „Dyckerhoffstraße, 1. Änderung von 1982“ die zentrale planungsrechtliche Grundlage dar. Im Bebauungsplan sind entlang des Ufers eine öffentliche Grünfläche und ein durchgängiges Wegerecht festgesetzt, die als solche in der Realität jedoch nicht bestehen. Wo es möglich ist, sollte dieses Planrecht mittels Flächentausch oder privatrechtlichen Vereinbarungen umgesetzt werden, um eine Begehbarkeit durch die Öffentlichkeit zu ermöglichen.

Östlich des Dyckerhoff-Hochhauses findet sich eine dichte Vegetation, die im direkten Uferbereich Auwaldstrukturen umfasst. Der allgegenwärtige Dyckerhoff-Betonbau steht dabei im starken Kontrast zu der hier besonders überwuchernden Vegetation, was diesem Uferraum wiederum einen besonderen Charakter verleiht. Die Ufervegetation sollte geschützt und weiterentwickelt werden, in dem die Auwaldstrukturen durch weitere Auwaldgehölze ergänzt werden. Dem Auwaldkomplex vorgelagert sind derzeit desolate Bootsreste zu finden, die bei einer Aufwertung des Uferbereichs ebenfalls entfernt werden sollten.

… an der Kaiserbrücke

Um die Kaiserbrücke besser zu erschließen und den Nutzerinnen und Nutzern den Aufstieg zu erleichtern, befindet sich eine neue Fahrradspindel in der Planung. Mit der neuen Fahrradspindel wird die Nutzung der Brücke komfortabler gestaltet und die Verbindung zwischen Mainz und Wiesbaden maßgeblich verbessert. So ist zu erwarten, dass die Zahl der Radfahrenden auf dieser Strecke weiter steigen wird. Eine Ertüchtigung und Verbreiterung der Wege auf der Brücke wird demnach zukünftig notwendig sein. Die Verbindung trifft an dieser Stelle auf den Radfernweg R3. Deshalb sollte die Radverkehrsinfrastruktur direkt an der Brücke durch die Bereitstellung von Angeboten zur Fahrradreparatur, Abstellmöglichkeiten und Sitzgelegenheiten in Ufernähe qualifiziert werden. Die Rastmöglichkeiten sollten dabei möglichst zum Wasser hin ausgerichtet und südlich des neuen Radwegs entstehen, um mit dem Blick auf den Rhein für eine Bereicherung des Ortes zu sorgen. Ergänzend sollten in Verbindung mit der Fahrradspindel den Besucherinnen und Besuchern neue öffentliche Toiletten zur Verfügung gestellt werden. Insgesamt kann der Bereich um die Kaiserbrücke somit zu einem Knotenpunkt für überregionale Wegeverbindungen entwickelt werden.

Vision zum Ufer am Dyckerhoff-Hochhaus im Strukturraum Amöneburger Ufer und Kaiserbrücke, S. 155

... östlich der Kaiserbrücke

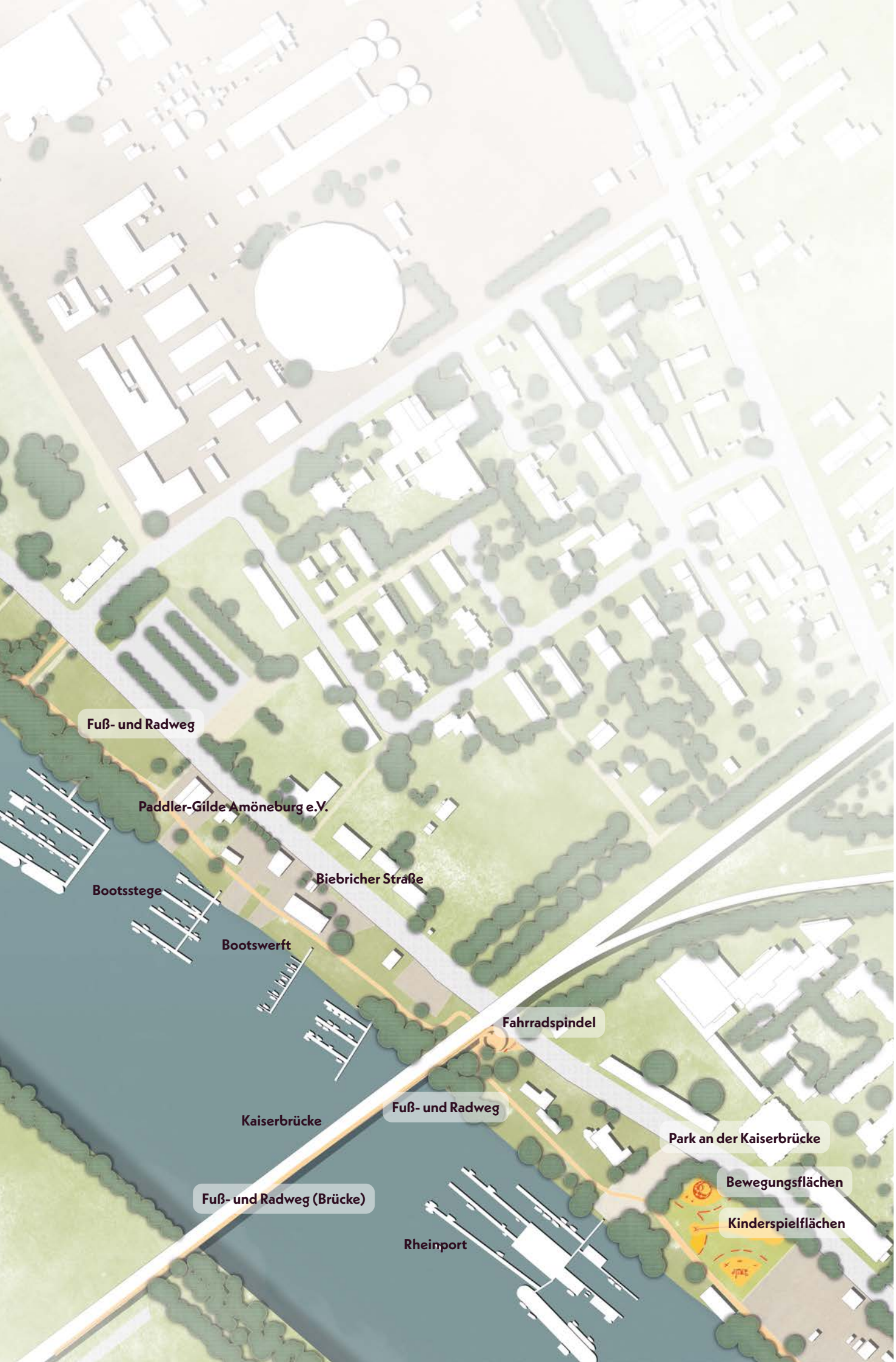
Amöneburg fehlt es eindeutig an einem öffentlich zugänglichen Uferraum mit Aufenthaltsqualität. Da jedoch ein großer Teil des Ufers im Störfallradius liegt, ist jegliche öffentliche intensive Nutzung hier ausgeschlossen. Um dennoch in der Nähe einen attraktiven öffentlichen Freiraum in Ufernähe zu schaffen, könnte die Hundeauslauffläche östlich der Kaiserbrücke in Kastel in einen öffentlichen Park umgewidmet werden. Insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten, intensiven wohnbaulichen Entwicklung in der Umgebung mit dem Clemens-Areal wird der Bedarf an Freiräumen auch auf der Kasteler Seite steigen. Ohnehin ist eine Hundeauslauffläche, die nur für eine begrenzte Gruppe von Nutzerinnen und Nutzern zugänglich ist, an einem solchen Standort zu hinterfragen. Die Entwicklung eines gemeinsamen, öffentlichen Parks an der Kaiserbrücke bietet auch die Möglichkeit, Amöneburg und Kastel näher zusammen zu bringen. Die Fläche kann Kinderspielmöglichkeiten, Mehrgenerationen-Bewegungsinseln sowie einen hohen Grünanteil umfassen. Für die Hundeauslauffläche ist ein Alternativstandort in einer weniger prominenten Lage zu finden. Es bestehen jedoch räumliche Potenziale in weiteren Umfeld, um einen Alternativstandort zu finden.

Durch die Zäune der Hundeauslauffläche wird der uferna-he Weg stark eingeengt. Mit einer Entfernung oder Versetzung des Zaunes kann diese Korridorwirkung verringert und zugunsten eines wegebegleitenden Grünstreifens umgestaltet werden. Dadurch kann der Weg deutlich attraktiver gestaltet werden.

In Amöneburg und im westlichen Kastel ist in Ufernähe ein Defizit in der gastronomischen Versorgung festzustellen. Genau hier wird aber das großes Potenzial für eine Gastronomie am Rheinufer gesehen. Abhängig von den umliegenden Entwicklungen könnte das gastronomische Angebot entweder temporär oder dauerhaft eingerichtet werden. Als geeigneter Standort für eine dauerhafte Gastronomie wird die Biebricher Straße 1 angesehen. Allerdings steht die im Flächennutzungsplan dargestellte neue Brückenverbindung im Konflikt mit der Nachnutzung des Gebäudes. Mit einer Gastronomie in diesem Bereich könnte angesichts der Aufwertungen um die Kaiserbrücke und der wohnbaulichen Entwicklungen in der direkten Umgebung ein attraktiver Standort in Ufernähe entwickelt werden.

Neben der Industrie ist der Vertiefungsbereich außerdem durch verschiedene Wassersportnutzungen und Steganlagen geprägt. Im Rheinarm befindet sich die Wasserskistrecke, welche eine einzigartige Möglichkeit für Wassersport am Rhein- und Mainufer in Wiesbaden darstellt und deshalb erhalten bleiben sollte. Der Rheinnebenarm wird zusätzlich als ein Potenzialraum gesehen, um eine Bademöglichkeit auf dem Rhein in Form eines Badeschiffs zu etablieren. Ein Badeschiff würde sich als wasserbezogene Freizeitnutzung passend in das prägende Bild der Wassersportnutzungen einfügen. Damit würde dieser Bereich, der derzeit von der Öffentlichkeit eher weniger wahrgenommen wird, deutlich an Attraktivität gewinnen.

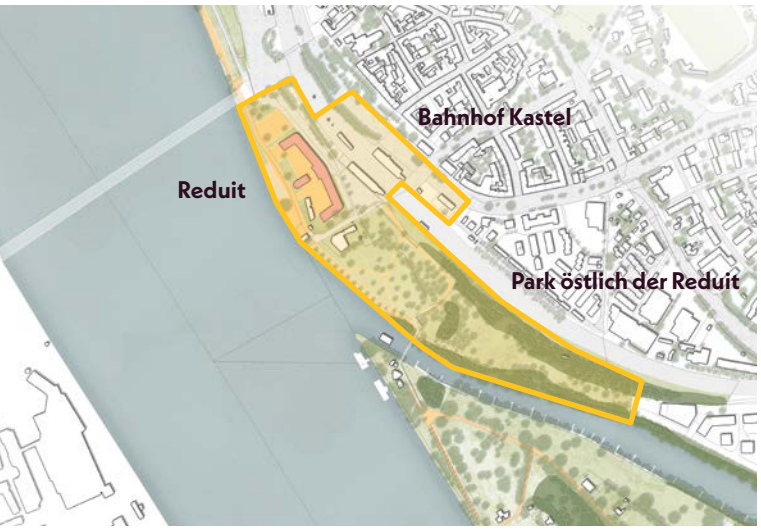
Vertiefung
0 5 25 50 m
Zementwerk
Hafen
Turbinenhaus
Fuß- und Radweg
Wasserturm
Biebricher Straße
Dyckerhoff-Hochhaus
Auenvegetation
Rheinarm


Fuß- und Radweg
Paddler-Gilde Amöneburg e.V.
Biebricher Straße
Bootsstege
Bootswerft
Fahrradspindel
Fuß- und Radweg
Kaiserbrücke
Park an der Kaiserbrücke
Bewegungsflächen
Kinderspielflächen
Fuß- und Radweg (Brücke)
Rheinport

Potenzialraum Rampenstraße
(IEHK Wiesbadener Straße; 2018)
Entwicklung von nicht störendem Gewerbe an der Rampenstraße. Das Gebiet hat Flächenpotenziale für die Umsiedlung des Bauhofs des Grünflächenamts sowie als Alternativstandort für ein P+R-Parkhaus in Kastel.
Kransand
Hochkreisel
Entwicklungsziel Bahnhofsumfeld
Umgestaltung des Bahnhofsumfelds und Freistellung der Blickbezüge zur Reduit. Schaffung neuer Gleisquerungen für den Fuß- und Radverkehr.
Entwicklungsziel Sportband – Freizeit
Entwicklung eines Sport- und Bewegungsbands im westlichen Parkteil entlang der Gleisflächen mit verschiedenen Angeboten und Geräten, wie z.B. Beachvolleyball, Mehrgenerationen-Fitnessgeräten, Laufstrecken, Tischtennis und Parcourmöglichkeiten.
Entwicklungsziel Messerschmitt-Gelände – Freizeit und Erholung
Aufwertung der Platzfläche durch schattenspendendes Grün und Aufenthaltsqualität in den Randbereichen.
Bahnhof Kastel
Platz
Reduit
Strand
Unterführung für Rad- und Fußverkehr
Sportband
Liegewiese
Kinderspiel
Grillstation
Böschung
Entwicklungsziel Park mit intensiver Freizeitnutzung – Freizeit und Erholung
Qualifizierung der Parkanlage mit neuen Grillstationen, Liegewiese und genug Platz zum Sonnen, Spielen und Sport treiben. Landschaftliche Einbindung des Brückenaufgangs der Lachebrücke.
Entwicklungsziel Uferschutz und -entwicklung – Natur und Landschaft
Floßhafenufer mit Priorität Naturschutz (Ufervegetation, Avifauna, Fischfauna etc.) schützen und entwickeln.
Lachebrücke

Vertiefungsbereich

Park östlich der Reduit



Der Park östlich der Reduit ist heute eine nur in Teilen genutzte Grünfläche. Sie bietet in ihrer Gesamtheit das besondere Potenzial, ein großer, attraktiver Park mit verschiedenen Freizeit- und Naherholungsmöglichkeiten, Sport- und Bewegungsangeboten sowie neuen Wegeverbindungen zu werden. Neben dem Fokus auf Naherholung soll auch der Schutz und Erhalt von naturnahen Bereichen mit dem Parkkonzept erreicht werden. Die Entwicklung als Park soll die Lücke zwischen Kastel und Kostheim schließen und die Flächen dauerhaft als Freiraum sichern. Durch die verschiedenen wohnbaulichen Entwicklungen in Kastel und Kostheim werden der Nutzungsdruck auf die bestehenden Freiräume und der Bedarf an neuen öffentlichen Freiräumen zukünftig enorm steigen. Neben dem Bedarf, der sich aus den neuen Stadtquartieren ergibt, wird die Parkanlage ein neuer urbaner Freiraum für die Wiesbadener und Mainzer Bevölkerung insgesamt sein. Dieses Gebiet zwischen der Reduit und dem entstehenden Linde-Quartier ist der einzige Bereich in Uferlage, der heute noch brachliegt und zukünftig für die Bevölkerung erschlossen werden kann. Als Grundlage für die weitere Entwicklung wird dieser bedeutende Freiraum als Vertiefungsbereich detailliert betrachtet.

Bei der Parkgestaltung sieht das Konzept eine Gliederung in zwei differenzierte Bereiche vor, in der die Schwerpunkte westlich des Aufganges zur Lachebrücke auf Aktivitäten und Freizeit und östlich der Brücke auf Naturerleben und Naherholung gelegt werden. Außerdem wird auch die Neugestaltung des Bahnhofumfelds genauer betrachtet.

Parkeingang aus Richtung Bahnhof Kastel – Vision

... westlicher Parkteil zwischen Reduit und Lachebrücke

Der westliche Bereich ist geprägt durch die Nähe zur Reduit und den Übergang zur Maaraue. Aktuell befindet sich hier eine Liegewiese, die erhalten bleiben soll. Die Wiese wird sowohl zur Erholung als auch für Aktivitäten wie Picknicken und Spielen genutzt. Im Rahmen eines Regionalparkprojekts wurde die Kunstinstallation „Dem Wasser gewidmet" von Winter/Hoerbelt, die an der Kaimauer liegt, im Mai 2022 eingeweiht. Die begehbare, verspiegelte Röhre greift das am Rheinufer prägende Zusammenspiel aus Wasser,

Landschaft und Himmel auf abstrakte Weise auf und geht dabei auf die attraktive Sichtbeziehung zur Stadt Mainz ein. Von dieser Blickbeziehung profitiert der gesamte westliche Teil des Parks.

Die Nutzung der Liegewiese als Aktivwiese soll weiterentwickelt werden. Dafür können auf den nördlichen Flächen, die heute als Stellplatz genutzt werden, öffentliche Sportflächen entstehen. Hier können Bewegungsangebote für Beachvolleyball, Basketball, Bouldern oder Fitness- und Calisthenics Raum finden. Grundsätzlich sollte das Angebot auf verschiedene Nutzungsgruppen und Altersklassen ausgerichtet sein. Die Sport- und Bewegungsanlagen können sich bis zur Grenze der heute als Stellplatz versiegelten Fläche, also im Osten ungefähr bis zur Höhe der Lachebrücke, erstrecken. Die Nutzungen sollten dabei nördlich einer neuen Wegeverbindung positioniert werden. Mit einer Auflichtung der Gehölzstrukturen zwischen der Liegewiese und dem Sportbereich soll ein deutlicher Sichtbezug hergestellt werden, um die Bereiche als einen zusammengehörigen Parkraum zu verknüpfen. Damit kann die Liegewiese flächenmäßig erweitert werden. Eine Spiel- und Sportbox kann das Angebot hier ergänzen und die Möglichkeit bieten, sich die Liegewiese individuell für Bewegung und Sport anzueignen. Zudem soll eine neue Grillinfrastruktur mit mehreren fest installierten Grillmöglichkeiten das Angebot im Park vervollständigen.

Blick in den Park vom LindeQuartier aus Richtung Osten kommend – Vision

… östlicher Parkteil zwischen Lachebrücke und LindeQuartier

Der östliche Bereich des Parks, der bei den raumprägenden Säulenpappeln beginnt, soll durch eine weniger intensive Flächennutzung und ein naturnahes Bild geprägt sein. Gestalterisch sollen die beiden Parkbereiche ineinander übergehen, ohne dass räumliche Barrieren eine klare Trennung vorgeben. Dazu kann im zentralen Bereich eine große Liegewiese zum Entspannen, Spielen und Picknicken entstehen, die den auch heute schon weitläufigen Charakter des Raumes aufnimmt. Um den ruhigen Charakter zu unterstreichen, sollen hier keine Einbauten installiert werden, sondern eine freie, offene Fläche gestaltet werden, welche die individuelle Aneignung durch die Besucherinnen und Besucher fördert.

Der Floßhafen, der den Park nach Süden hin begrenzt, soll besonders geschützt werden, da das Gewässer und die unmittelbaren Uferräume einen wichtigen Lebensraum insbesondere für die Avifauna darstellen. Dieser ruhigere Parkabschnitt soll dabei das Thema des Naturerlebens und der Erholung aufnehmen. Ebenso sollten die Lebensräume für Mauereidechsen im nördlichen Teil, die durch

Stilllegung der ehemaligen Gleisbetten entstanden sind, erhalten bleiben und geschützt werden.

Zum östlichen Parkeingang steigt die Flächenintensität dann wieder an, um einen geeigneten Übergang zum LindeQuartier entstehen zu lassen. Dafür soll hier eine neue Kinderspielfläche errichtet werden, die sich thematisch an den prägenden Gleisbeständen orientiert und als Gleisspielplatz gestaltet werden kann. An dieser Stelle entsteht im neuen Wohnquartier das Haus der Jugend mit einer Kindertagesstätte. Hiermit kombiniert kann eine öffentliche Toilette eingerichtet werden, die auch außerhalb der Öffnungszeiten frei zugänglich sein sollte. Somit würde eine Kinderspielfläche in diesem Bereich die Nutzungen im geplanten Jugendhaus ergänzen und zusätzlich entstehenden Bedarf aus dem LindeQuartier decken.

Ein weiteres wichtiges Ziel innerhalb des neuen Parks ist die Herstellung einer durchgängigen Wegeverbindung, wodurch der Bahnhof in Kastel von Kostheim aus mit dem Rad und zu Fuß zukünftig schnell und gut erreichbar sein wird. In der Vergangenheit bestand eine ufernahe Wegeführung zwischen Kastel und Kostheim nur über die Maaraue. Mit der Entwicklung des LindeQuartiers wird jedoch eine weitere Wegeverbindung am Floßhafen entstehen, die einen großen Teil der Lücke schließen wird. Die Herstellung dieser Wegeverbindungen ist im Sinne eines durchgängigen Rhein- und Mainufers von großer Bedeutung. Die Wegeführung sollte dabei an die eher lineare Verbindung aus dem LindeQuartier anschließen und im Park dann als Fuß- und Radweg räumlich voneinander getrennt geplant werden. Ein reiner Fußweg kann dort südlich entlang des Floßhafens weitergeführt und an die Bestandswege im Bereich der Lachebrücke anschließen. Der Radweg kann zusammen mit einer weiteren Fußwegeverbindung nördlich parallel zu den ehemaligen Gleistrassen und in Verlängerung weiter nördlich der Reduit geführt werden. Unterstützt werden diese Wegebeziehungen auch Richtung Ortskern durch die Planungen der Deutschen Bahn zu einer Unterführung im Bereich des heutigen Bahnübergangs. Dieser wird voraussichtlich ab 2026 zurückgebaut. Dadurch werden attraktive Wegeverbindungen geschaffen, die klar auf die Anforderungen ihrer jeweiligen Nutzung ausgerichtet und so weit wie möglich voneinander getrennt sind, um Konflikte im Fuß- und Radverkehr zu vermeiden.

... um die Lachebrücke

Der mittlere Teil des Parks rund um die denkmalgeschützte Lachebrücke soll ebenfalls aufgewertet werden. Dem heute schlecht einsehbaren, dunklen Charakter des Teilraums um den ehemaligen Grillplatz soll entgegengewirkt werden, indem um den Brückenaufgang eine grüne Böschungsrampe hergestellt wird. Die Böschung würde sich bis zum Ende der Rampen auf der Brücke erstrecken, welche auf Höhe des heutigen Weges liegt. Mit der grünen Böschungsrampe wird eine Auflichtung des unmittelbaren Bereichs um die Brücke erforderlich, welche den Raum aufhellt und somit besser in den Park integriert. Grundsätzlich wird ebenfalls die Instandsetzung der sanierungsbedürftigen Betonfundamente der Lachebrücke notwendig sein.

… zwischen der Reduit und dem Bahnhof Kastel

Im Nordwesten schließt der Park an das neue Bahnhofsumfeld des Kasteler Bahnhofs an. Das neue Bahnhofsumfeld sieht ein grundsätzliches Neudenken des Raumes zwischen der Reduit und dem Kasteler Siedlungskern vor. Aktuell sind beide durch die Gleisanlagen und die mehrspurige Bundesstraße als voneinander getrennte Räume wahrzunehmen. Mit einer Reihe von Maßnahmen soll die Reduit wieder mehr in das Kasteler Stadtbild integriert werden. Dafür soll die leerstehende Güterhalle abgerissen werden, um den freien Sichtbezug zur Reduit wiederherzustellen. Perspektivisch zu einem vierten Bahnsteig auf der Seite der Reduit kann eine durchgängige Unterführung die direkte Erreichbarkeit von den Bahnsteigen gewährleisten. Auf den beiden Seiten der Gleise können neue Bahnhofsvorplätze mit einer zusammengehörigen Gestaltung die Aufwertung des Bahnhofsumfelds vervollständigen. Durch die autofreie Gestaltung des Kasteler Ufers, welche die Befahrbarkeit in diesem Bereich auf Anliegerinnen und Anlieger sowie Lieferverkehr, Feuerwehr und Müllabfuhr beschränken soll, kann die südlich liegende Stellplatzanlage hinter der Reduit entfallen und der Raum neu gestaltet werden. Zur Ausstattung sollten neue Sitzmöglichkeiten und schattenspendende Elemente gehören, zu denen auch neue Baumpflanzungen zählen können. Gestalterisch sollten das südliche Bahnhofsumfeld und der Park ineinandergreifen, indem die Grünstrukturen auf den Platzbereich „überschwappen“ und sich die befestigten Strukturen des Platzes in Form der Aktivflächen in den Park ziehen.

Mit den Planungen der Deutschen Bahn zu einer Unterführung als Ersatz des Bahnübergangs wird die häufige Wartezeit an den heutigen Schrankenanlagen entfallen. Diese dauerhafte Fuß- und Radwegeverbindung erleichtert die Erreichbarkeit aus dem Ortskern. Bei einer Unterführung ist ein besonderes Augenmerk auf eine offene und helle Gestaltung zu legen, um Angsträume zu vermeiden. Mit der Lage dieser Unterführung in Verlängerung des oben beschriebenen Sportbands unmittelbar an den Gleisen ergibt sich ein belebter Raum, der eine soziale Kontrolle ermöglicht.

… westlich der Reduit

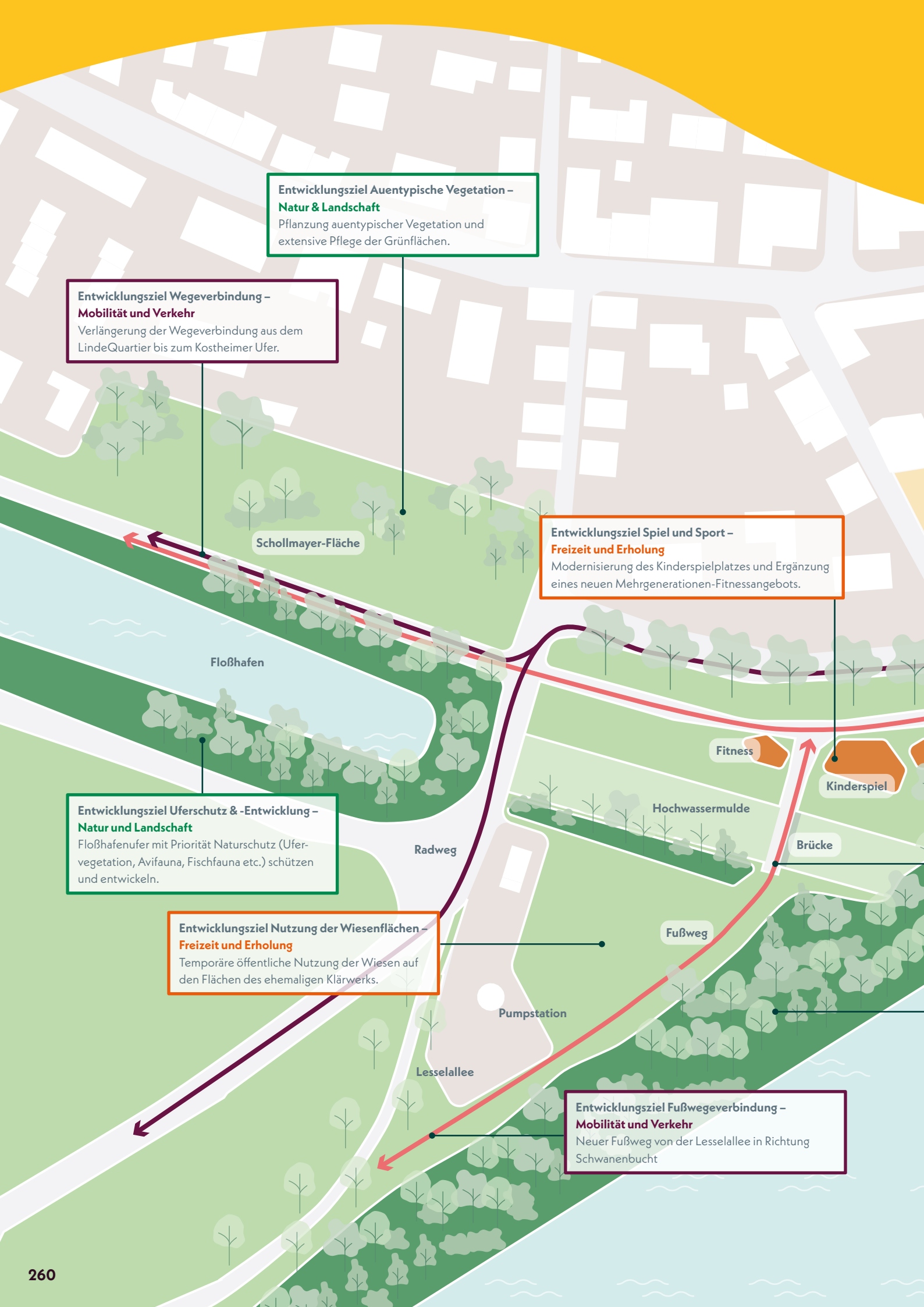
Westlich der Reduit befindet sich das Messerschmitt-Gelände, ein ein eher undefinierter aber hinsichtlich möglicher Nutzungen offener und befestigter Platz. Aktuell stehen eine Halfpipe zum Skaten und ein Baskteballkorb auf dem Platz, der ansonsten lediglich ein paar Sitzmöglichkeiten aufweist. Der Mangel an räumlicher Programmierung ist jedoch die große Qualität des Platzes: Hier können sich insbesondere Kinder und Jugendliche die Fläche aneignen und sich frei bewegen und spielen.

Bahnhofsumfeld – Vision

Befestigte Flächen mit viel Raum zur freien Aneignung sind am Rhein- und Mainufer selten, weshalb der Platz mit seiner freien Gestaltung erhalten bleiben soll. Dennoch kann eine Neugestaltung vorhandene Defizite beheben und den Raum aufwerten. Dabei soll die Fläche mehr als ein Teil der umliegenden Freiräume betrachtet werden und sich gestalterisch an der Neuplanung des Bahnhofsumfelds orientieren. Eine Neugestaltung umfasst in erster Linie neue, auf die junge Nutzungsgruppe ausgerichtete Sitzmöglichkeiten und mehr Grün.

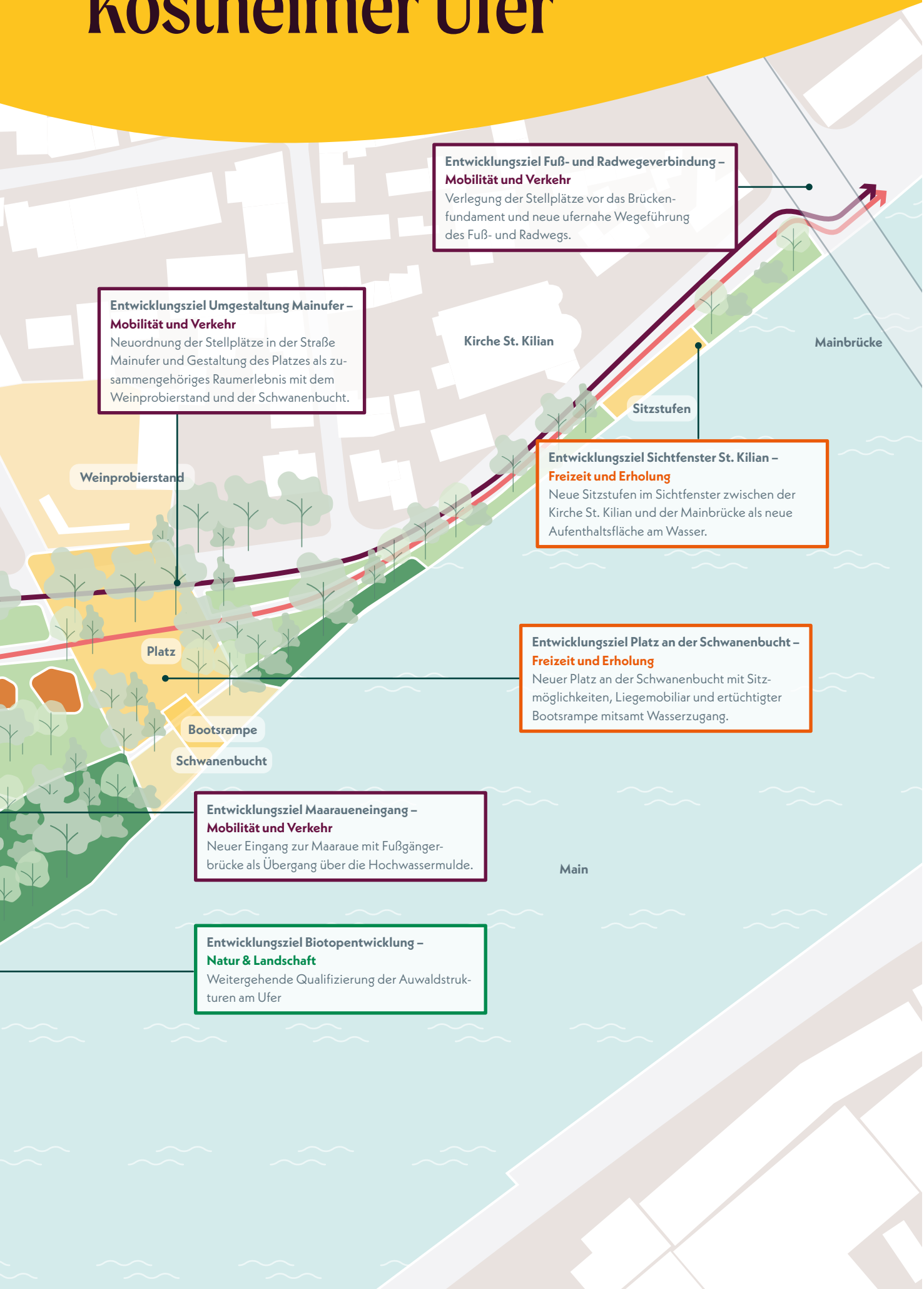
Vertiefung
0 10 25 50 m
Kransand
Kran
Hochkreisel
Messerschmitt-Gelände
Bahnhof Kastel
Strand
Reduit
Platz
Fuß- und Radverkehrsunterführung
Sportband
Liegewiese
Kinderspielfläche
Kunst-Installation „Dem Wasser gewidmet"
Grillplatz
Fußweg
Grüne Böschungsrampe
Bootshaus
Lachebrücke
Anleger

Fuß- und Radweg
Liegewiese zur freien Aneignung
Gleisspielplatz
Fußweg
Ufervegetation
Öffentliche Toilette
Haus der Jugend
LindeQuartier
Floßhafen
Maaraue


Entwicklungsziel Auentypische Vegetation – Natur & Landschaft
Pflanzung auentypischer Vegetation und extensive Pflege der Grünflächen.
Entwicklungsziel Wegeverbindung – Mobilität und Verkehr
Verlängerung der Wegeverbindung aus dem LindeQuartier bis zum Kostheimer Ufer.
Schollmayer-Fläche
Entwicklungsziel Spiel und Sport – Freizeit und Erholung
Modernisierung des Kinderspielplatzes und Ergänzung eines neuen Mehrgenerationen-Fitnessangebots.
Floßhafen
Fitness
Kinderspiel
Hochwassermulde
Brücke
Entwicklungsziel Uferschutz & -Entwicklung – Natur und Landschaft
Floßhafenufer mit Priorität Naturschutz (Ufervegetation, Avifauna, Fischfauna etc.) schützen und entwickeln.
Radweg
Entwicklungsziel Nutzung der Wiesenflächen – Freizeit und Erholung
Temporäre öffentliche Nutzung der Wiesen auf den Flächen des ehemaligen Klärwerks.
Fußweg
Pumpstation
Lesselallee
Entwicklungsziel Fußwegeverbindung – Mobilität und Verkehr
Neuer Fußweg von der Lesselallee in Richtung Schwanenbucht

Vertiefungsbereich

Kostheimer Ufer



Das Kostheimer Ufer ist der einzige Uferabschnitt Wiesbadens, der am Main liegt. Mit dem Weinprobierstand, verschiedenen Gastronomien, der Kirche St. Kilian, ruhigen Uferabschnitten mit vielen Grünstrukturen und alten Bäumen sowie mit den Fuß- und Radwegen bietet das Ufer hier bereits einige Qualitäten und weist einen ganz eigenen Charakter auf. Dennoch entfalten diese Qualitäten oft noch nicht ihr ganzes Potenzial, so dass auch hier ein Handlungsbedarf festzustellen ist. Die Defizite liegen vor allem in der fehlenden räumlichen Strukturierung und der Dominanz des ruhenden Verkehrs. Außerdem sind die vorhandenen Spielgeräte und Sitzmöglichkeiten veraltet. Auf diesen Bedarf reagiert das Konzept mit Gestaltungsvorschlägen in diesem Vertiefungsbereich.

... an der Schwanenbucht

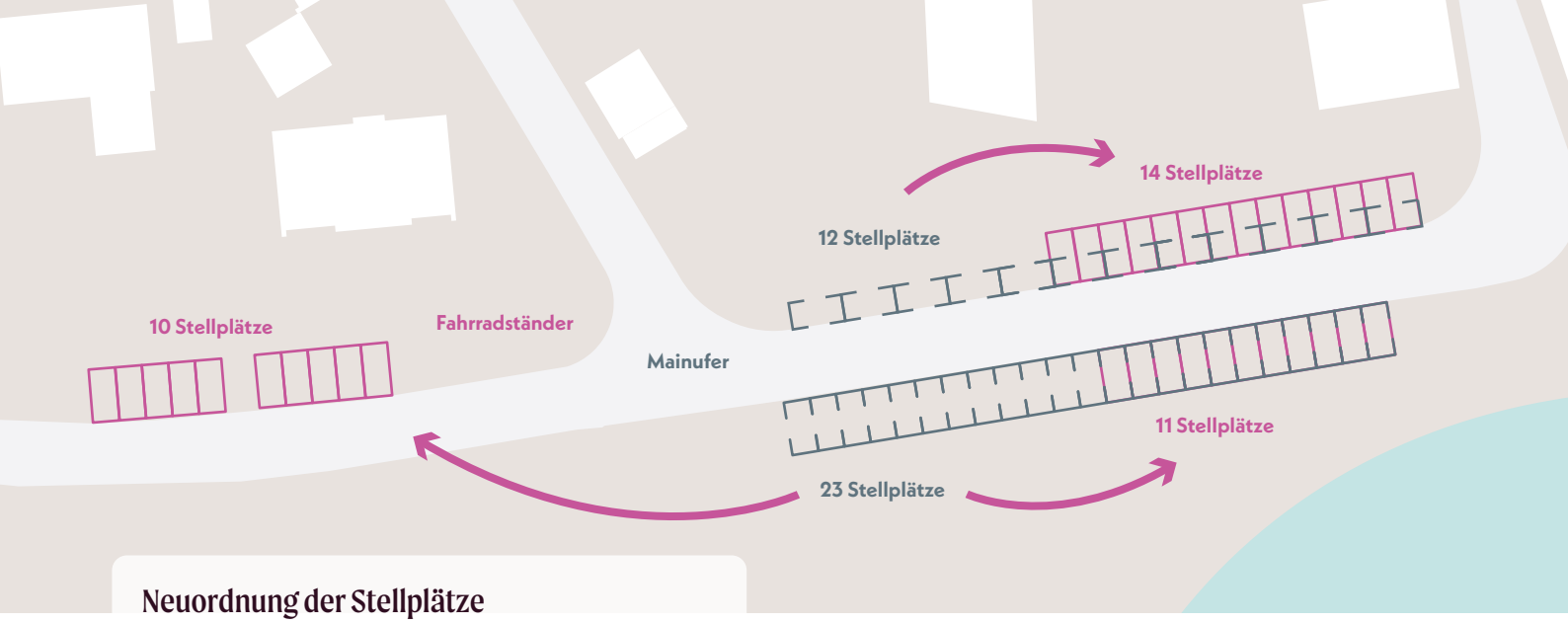
Der Schwerpunkt am Kostheimer Ufer wird auf die Freiraumgestaltung zwischen dem Weinprobierstand und der Schwanenbucht gelegt. Aus dem unstrukturierten, von Stellplätzen und Verkehrsflächen geprägten Raum soll zukünftig ein attraktiver Platz und Aufenthaltsort mit Verbindung zum Wasser unter einem grünen Dach werden. Er kann zu einem zentralen Treffpunkt für alle Generationen am Mainufer werden. Aktuell stehen der Weinprobierstand, der Kinderspielplatz und die Bootsrampe alle für sich und weisen keinen Bezug zueinander auf. Das soll sich mit dem neuen Platz ändern. Ausgehend vom erhöht

Schwanenbucht in Kostheim – Vision

liegenden Weinprobierstand soll ein Platz bis hinunter zum Main ausgebildet werden. Diverse Sitzmöglichkeiten und einladende Liegemöbel können dem Weinstand den noch fehlenden Bezug in Richtung Main verleihen. Eine verbindende und offene Gestaltung soll die verschiedenen Teilbereiche unterhalb und oberhalb der Straße durch einheitliche Bodenbeläge zusammenbringen. Besucherinnen und Besucher der Regionalrouten werden dazu eingeladen, eine Pause unter dem grünen Baumdach einzulegen.

Eine Auflichtung und ein regelmäßiger Pflegeschnitt der Ufervegetation im Bereich der Bootsrampe soll die Sichtachse zum Main stärker als heute freihalten. Das greift die besonders schöne Situation des direkten Wasserzugangs an der Schwanenbucht gestalterisch auf. Dazu gehört auch eine erneute Ertüchtigung der Bootsrampe. Bisher kann die Bootsrampe nur eingeschränkt genutzt werden, weil sie nicht weit genug ins Wasser reicht. Die verlängerte Rampe könnte vielfältig genutzt werden, indem sie neben ihrer zweckmäßigen Nutzung durch die Feuerwehr auch für Erkundungen und den Zugang zum Wasser für die Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung steht.

Kinder haben die Möglichkeit, sich direkt nebenan auf dem Spielplatz auszutoben. Hierzu wird eine Erneuerung und Erweiterung des Kinderspielangebots vorgeschlagen, um sowohl Kleinkinder als auch größere Kinder anzusprechen. Ergänzt werden soll dieser Ort um eine



Neuordnung der Stellplätze

- Stellplatz – Bestand
- Stellplatz – Neuplanung

generationsübergreifende Bewegungsinsel. Diese umfasst verschiedene Geräte, mit denen Koordination und Kraft trainiert und die von Individualsportlerinnen und -sportlern oder kleineren Sportgruppen genutzt werden können. In Kombination mit dem Weinstand, dem neuen Spielplatz und einem wahrnehmbaren und attraktiv gestalteten Zugang zum Main bekommt das Kostheimer Ufer so ein neues Gesicht.

Aus der Beteiligung zum Kostheimer Ufer werden im Konzept die Wünsche der Bürgerinnen und Bürger aufgegriffen. Dazu gehört, dass der Platz des Weinprobierstandes baulich geöffnet werden könnte, da er aktuell durch die Mauern und begrenzten Zugänge eher abgeschottet wirkt. Ebenso wurden verlässliche Öffnungszeiten des Weinprobierstands und Möglichkeiten eines kulturellen Begleitprogramms (z.B. Konzerte, Feste etc.) angeregt. Die am Weinstand vorhandenen Toiletten sollten laut Vorstellung der Bürgerinnen und Bürger aufgrund der Nähe zum Spielplatz über die Öffnungszeiten des Weinstandes hinaus nutzbar sein.

Voraussetzung für die Umgestaltung zwischen Weinstand und Schwanenbucht ist zunächst die Neuordnung der Stellplätze in der Straße „Mainufer". Dabei soll der zentrale Bereich vor dem Weinprobierstand von ruhendem Verkehr befreit werden. Hierfür müssen keine Stellplätze entfallen, sondern durch eine optimierte Anordnung neu verteilt werden. Die Stellplätze in Längsaufstellung vor dem Weinstand können – um den Blick zum Main zu öffnen – sowohl östlich als auch westlich der Maaraustraße durch platzsparende Stellplätze in Queraufstellung ersetzt werden. Gleichzeitig soll die Straße „Mainufer" zwischen Mainpfort- und Maaraustraße als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Westen umgewidmet werden. Durch die neue Einbahnstraßenregelung kann die Fläche für den Pkw-Verkehr zugunsten einer attraktiven und sicheren Fahrradwegeführung reduziert werden. Aus der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wird der Vorschlag aufgegriffen, diese Maßnahmen noch um Einbauten zur Geschwindigkeitsreduzierung zu ergänzen.

... auf die Maaraue

Eine wesentliche Verbesserung am Eingang zur Maaraue wird in einem zusätzlichen Übergang für Fußgängerinnen und Fußgänger gesehen. Aktuell werden alle Verkehre mitsamt des motorisierten Individualverkehrs über das Nadelöhr der Brücke an der Floßhafenstraße geführt. Gerade an Wochenenden führt diese Engstelle zu entsprechenden Konflikten. Deshalb wird speziell für die Fußgehenden weiter östlich eine neue Brückenverbindung auf die Maaraue vorgeschlagen. Die Brücke liegt in der Verlängerung des Zugangs vom Kostheimer Weinprobierstand, überbrückt die Hochwassermulde und führt hinüber zur Lesselallee. Diese Positionierung rückt den Eingang zur Maaraue am Kostheimer Ufer an den neu gestalteten Platz an der Schwanenbucht heran. Die Wegeführung erfolgt über die Flächen des ehemaligen Klärwerks, das nach wie vor als Pumpwerk genutzt wird. Diese Bereiche müssen als Erweiterungsfläche des Pumpwerks zum Bau von Rückhalte- und Filteranlagen vorgehalten werden und daher frei von

Aufbauten bleiben. In Abstimmung mit den Entsorgungsbetrieben ist eine neue dauerhafte Wegeführung über die Flächen möglich. Die angrenzenden Flächen bleiben als grüner Freiraum erhalten und können zwischenzeitlich öffentlich zugänglich gemacht werden. Dabei sind kleinere, ruhige, öffentliche Veranstaltungen wie ein Sommerkino oder Ähnliches denkbar. Alternativ kann die Fläche auch mit speziellen Liegemöbeln, die keinen größeren baulichen Eingriff benötigen und im Bedarfsfall einfach zu entfernen sind, ausgestattet werden. So bliebe auf der Wiese Platz für sportliche Aktivitäten wie Frisbee, Federball oder auch Spikeball. Als grünes Refugium entzerrt es gleichzeitig auch die Freizeitangebote in Kostheim. Bei all diesen Maßnahmen ist auf den besonderen Schutz der Ufervegetation zu achten.

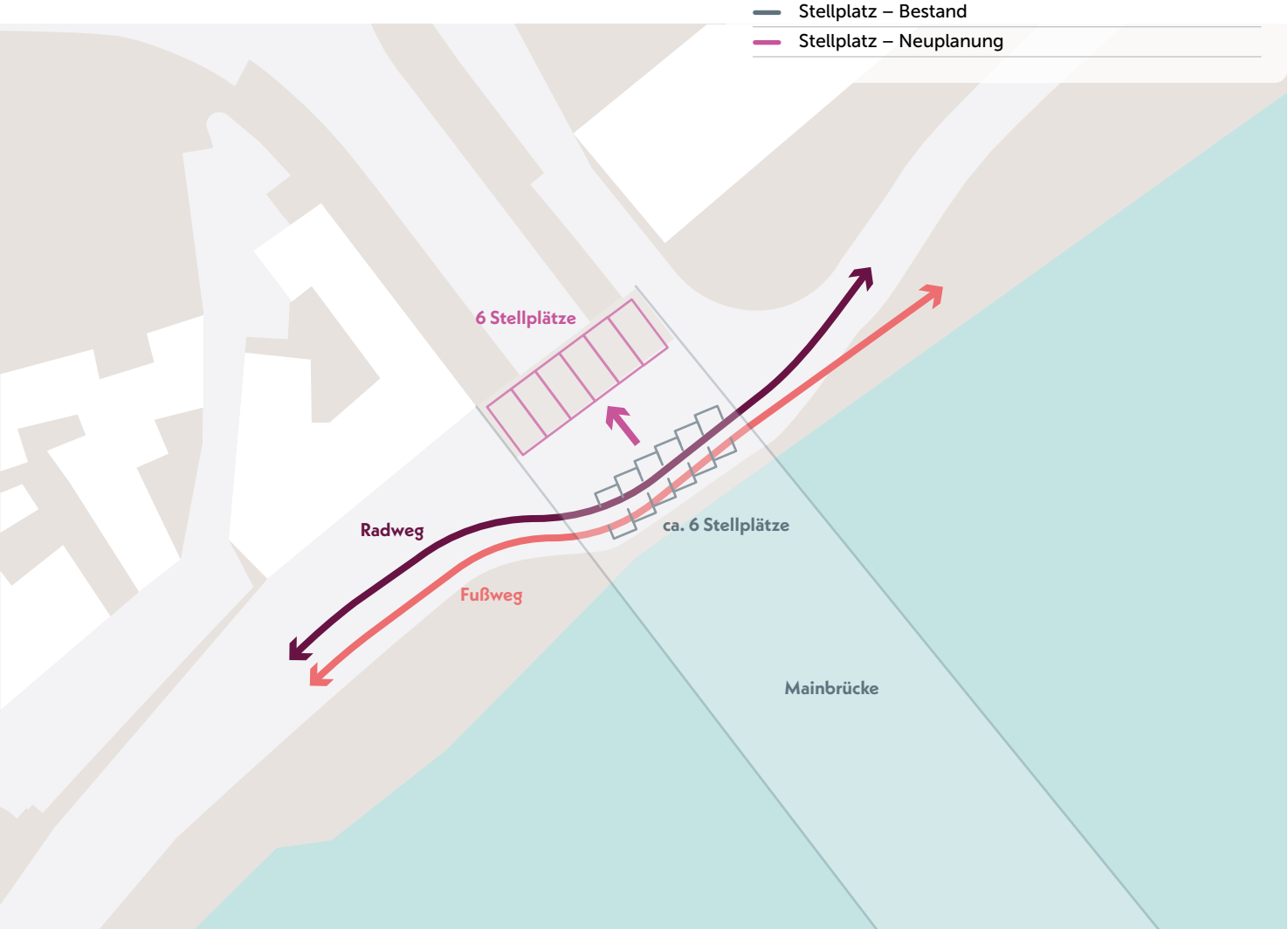
… an der Mainbrücke

Auch weiter östlich soll das Mainufer vor der Kirche St. Kilian aufgewertet werden. Mit einem regelmäßigen Rückschnitt der Ufervegetation sollte die Sichtachse zwischen der Kirche St. Kilian und dem gegenüberliegenden Mainufer freigehalten werden: Die Böschung soll um eine naturnahe Sitzstufenanlage mit Natursteinblöcken ergänzt werden, so kann eine neue Aufenthaltsmöglichkeit in diesem eher ruhigeren Teil des Kostheimer Ufers geschaffen werden. So erhält der 50. Breitengrad, der dort schon markiert ist, ein neues Umfeld.

Insbesondere für eine sichere Durchwegung für Radfahrende und Fußgehende muss auch der Bereich unter der Mainbrücke übersichtlicher werden. Der Raum soll dabei weniger durch das Bild einer Stellplatzfläche dominiert werden. In der Umsetzung bedeutet das, dass die Fuß- und Radwegeführung unabhängig vom Pkw-Verkehr sicher und ufernah geführt wird, die Stellplätze dann jedoch in vorgegebenen Parkbuchten auf Seiten des Brückenfundaments angeordnet sind.

Vision zu den Sitzstufen am Kirchenfenster im Kapitel Strukturraum Kostheimer Ufer, S. 215

Neuordnung der Stellplätze



Neuer Übergang zur Maaraue – Vision

Vertiefung

0 5 10 25 m
Maaraustraße
Weinprobierstand
Neuordnung der Stellplätze
Schollmayer-Fläche
Floßhafenstraße
Fuß- und Radweg
Fahrradständer
Radweg
Platz
Floßhafen
Fitness
Kinderspiel
Bootsrampe
Hochwassermulde
Brücke
Schwanenbucht
Auenvegetation
Wiese
Lesselallee
Fußweg
Pumpstation
Maaraue

Stellplätze unter der Brücke
Kirche St. Kilian
Sitzstufen
Mainbrücke

Vertiefung

Promenaden

Im Rahmen der weiteren Vertiefung rücken auch die Wiesbadener Uferpromenaden in Schierstein, Biebrich und Kastel in den Mittelpunkt. An den intensiv genutzten Promenaden bündeln sich viele Funktionen, sie weisen aber auch erhebliche Entwicklungspotenziale auf, die die Aufenthaltsqualitäten noch deutlich steigern können.

Der Schwerpunkt im Kapitel Promenanden liegt auf Schierstein und Biebrich, die noch einmal vertiefend betrachtet werden sollen. Die Kasteler Promenade ist fast vollständig entwickelt: hier verbleibt der Fokus auf der angestrebten Autofreiheit und der Qualifizierung der angrenzenden Flächen.

Auch für die Promenaden sollen Zukunftsbilder entstehen, die für diese Abschnitte einen Ausblick auf mögliche Veränderungen geben. Die Aufwertung der Promenaden umfasst viele Einzelmaßnahmen, die gebündelt umgesetzt werden sollten.

Promenade Schierstein

Der Schiersteiner Hafen ist ein beliebter Anziehungspunkt für viele Erholungssuchende. Die Promenade erhält durch ihre Lage am Hafen einen besonderen Charme, weist jedoch in einigen Bereichen auch Defizite auf. So ist der westliche Teil heute noch geprägt durch die bisherige Nutzung als Erschließungsstraße. Am Hans-Römer-Platz sowie der Dieter-Horschler-Promenade ist mit Blick auf den Klimawandel die Begrünung und Beschattung noch ausbaufähig.

Die neue Hafenpromenade Schierstein sollte zukünftig eine zusammengehörende Gestaltung entlang des gesamten Nordufers des Schiersteiner Hafens verfolgen. Gemeinsam mit der Aufwertung der beiden Endpunkte der Promenade an der Wilhelm-Loos-Anlage und im Osten an der Kreuzung zum Hafenweg eröffnet sich ein breites Spektrum an Entwicklungspotenzialen. Die Wirkung aller Promenadenabschnitte hängt allerdings auch wesentlich vom Pflegezustand der nördlichen Hafenböschungen ab.

Wilhelm-Loos-Anlage – Vision

... an der Wilhelm-Loos-Anlage

Die Wilhelm-Loos-Anlage ist in einem guten Pflegezustand und nimmt mit der römischen Jupitersäule bereits ein historisches Wahrzeichen Schiersteins auf. Dennoch erzeugt die räumliche Gliederung zwischen den sich dort gabelnden Wegeführungen das Bild einer Restfläche. Der hohe Grünanteil mit der Rasenfläche und den Baumpflanzungen soll bei einer Qualifizierung erhalten bleiben. Zur Ergänzung der kleinen Grünfläche zwischen den begleitenden Wegen können neue Vegetationsflächen am direkten Uferrand den Raum erweitern und den gesamten Bereich über diese Wege hinweg als zusammenhängend erlebbar machen. Um eine noch bessere Aufenthaltsqualität zu ermöglichen, können Sitzmöglichkeiten oder Liegemöbel auf der Rasenfläche und an der Rampe neben der Mündung des Lindenbachs den Freiraum vervollständigen.

... weiter bis zum Hans-Römer-Platz

Der Promenadenteil zwischen der Wilhelm-Loos-Anlage und dem Hans-Römer-Platz ist durch die große Platanenallee geprägt. Die bisher vor allem dem Auto vorbehaltenen Verkehrsflächen sollen entsprechend der erfolgreichen Testphase als Fußgängerzone umgewidmet werden. Der so gewonnene Raum eröffnet die Chance, die Promenade in diesem Bereich gänzlich neu zu gestalten.

Im zentralen Bereich der Promenade soll neben dem Fußweg an der Böschungskante ein grünes Band unter den Bäumen mit Aufenthaltsangeboten entstehen: Abschnittsweise werden Vegetationsinseln als Unterpflanzungen um die Bäume herum angelegt und durch neue Sitzgelegenheiten eingerahmt. Bewegungs- und Spielangebote sowie Fahrradabstellmöglichkeiten ergänzen die neue Funktion des grünen Bandes. So gelingt es, die bisherige Linearität zugunsten einer abwechslungsreicheren Gestaltung aufzubrechen.

Ohne den Autoverkehr gewinnt die Gastronomie attraktive Bewirtungsflächen unmittelbar vor ihren Räumlichkeiten. Neben dem Weg an der Böschungskante können die Fußgängerinnen und Fußgänger auch diesen Bereich zum Flanieren nutzen. So ändert die Promenade ihr Erscheinungsbild und erhält in diesem Abschnitt einen vielfältigen und einzigartigen Charakter.

Neue Hafenpromenade Schierstein – Vision

HOTEL

Hans-Römer-Platz – Vision

... der Hans-Römer-Platz und die Dieter-Horschler-Promenade

Der Hans-Römer-Platz, der für lokale Veranstaltungen genutzt wird, könnte durch weitere schattenspendende Bäume aufgewertet werden. Damit wird der überwiegend versiegelte Platz in der veranstaltungsfreien Zeit deutlich attraktiver zum Verweilen.

Die Dieter-Horschler-Promenade bedarf hinsichtlich ihrer Flächenaufteilung in Fuß- und Radwege mit dem trennenden Grünstreifen keiner Veränderung. Allerdings sind die vorhandenen Platanen aufgrund des regelmäßigen Rückschnitts in ihrem Wuchs sehr reduziert und bilden deshalb kein schattenspendendes Dach. Als Klimaanpassungsmaßnahme sollten die Bäume durch eine angepasste Pflege weiterentwickelt oder sogar durch neue Bäume ersetzt werden.

Die Vegetationsinseln unter den Bäumen sollen als Gestaltungselement auch in diesem Teil der Promenade aufgegriffen werden und so ein zusammenhängendes Gestaltungsbild der gesamten Promenade auf beiden Seiten des Hans-Römer-Platzes erzeugen. Die bestehenden Grünstreifen sollen aufgewertet werden. In die Vegetationsinseln können Sitzmöglichkeiten integriert werden, um unter dem grünen Baumdach mit Blick auf den Hafen eine Pause einlegen zu können.

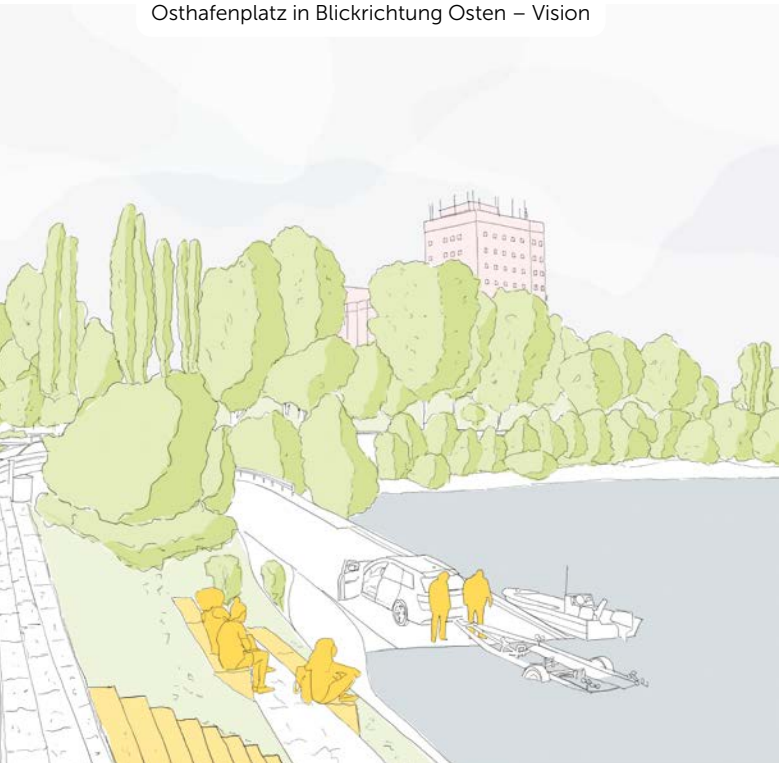
Ein weiterer Anziehungspunkt könnte die Kunstmole mit ihrer in den Hafen hineinragenden Lage sein. Eine aktivere Bespielung des Themas „Kunst“ und eine dauerhafte Zugänglichkeit mit besonderen Sitz- und Liegemöglichkeiten könnte die Mole beleben und besser in diesen Promenadenteil integrieren. Auch hier sollten schattenspende Elemente wie z.B. Sonnensegel ergänzt werden.

Des Weiteren muss der neue Weg vom Kormoranweg noch barrierefrei an die Promenade angeschlossen werden.

Osthafenplatz in Blickrichtung Westen – Vison

Lageplan Osthafenplatz

Osthafenplatz in Blickrichtung Osten – Vision



... am Osthafen

Eine neue Sitzstufenanlage im Osthafen kann als Auftakt für die Schiersteiner Promenade im östlichen Bereich von der ausgezeichneten Sicht über den Hafen profitieren. Die Sitzstufen werden beidseits des Bootsverladekrans in die Böschung integriert. Mit der nahen Bootsrampe, an der im Sommer Hochbetrieb herrscht, bietet sich dieser Ort dafür besonders an. Die Erholungssuchenden, aber auch die Menschen aus den Dienstleistungs- und Bürostandorten, werden von den zusätzlichen Sitzmöglichkeiten profitieren. Die im Entwicklungsgebiet Osthafen vorgesehene Gastronomie stellt hierzu eine wünschenswerte Ergänzung dar.

Um die Sicht in den Hafen wieder freizustellen, sollte der Zaun an der Böschungskante, der zur Einfriedung des Betriebsbereiches des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes errichtet wurde, zurückgebaut werden.

Oberhalb der Bootsrampe befindet sich die Kreuzung im Hafenweg, die durch eine Neugestaltung sicherer für den Fuß- und Radverkehr gestaltet werden soll. Die verschiedenen Zufahrtsmöglichkeiten bleiben dabei erhalten. Mit der Neuordnung dieser Kreuzung kann eine Aufenthaltsfläche dazugewonnen werden: der Platz am Osthafen.

Promenade Biebrich

Mit dem besonderen Ambiente durch das barocke Biebricher Schloss, dem städtischen Charakter der Bebauung und dem Blick auf den Rhein lockt die Promenade bereits heute zahlreiche Besucherinnen und Besucher an. Ganz wesentlich trägt auch die vorhandene Gastronomie zur Belebung bei. Die Promenade besitzt bereits vielfältige Qualitäten und wird intensiv zum Flanieren, als Treffpunkt und zur Entspannung genutzt. Allerdings wirkt das Gesamtbild eher unstrukturiert. So weisen die Flächen viele unterschiedliche bauliche Elemente auf, die in ihrer Entstehung keiner einheitlichen Gestaltungslinie gefolgt sind. Der Verkehr auf der Rheingaustraße schränkt durch die Emissionen die Aufenthaltsqualität zusätzlich ein. Die Straße stellt darüber hinaus eine Barriere für die Zugänglichkeit zum Ufer dar.

Die Promenade sollte mit ihren westlichen und östlichen Anschlüssen im Gesamten neu gedacht werden. Sie erstreckt sich zukünftig vom Villenufer in Biebrich bis zum Hochspannungsmast vor der ehemaligen Rheinkaserne, in der heute das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie sitzt. Als Leitidee soll hier ein autofreies Ufer dienen, das die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität für Menschen erhöht und deutlich mehr Bewegungsraum schafft. Als touristisches Ziel und Schiffsanlegestelle kann Biebrich so noch mehr an Zuspruch gewinnen.

Neue Promenade Biebrich – Vision

... am Villenufer

Bereits heute bieten die Wege vor den Villen durch ihre Breite eine Qualität, die jedoch aufgrund der uneinheitlichen Oberflächen und des schlechten Wegezustands nicht eindeutig als Weiterführung der Schlosspromenade wahrgenommen werden. Durch eine Ertüchtigung der böschungsnahen und baumüberstandenen Wegeflächen gelingt eine verbesserte Neuaufteilung für den Fuß- und Radverkehr. Unter Verwendung der bereits vorhandenen Beläge der bestehenden Promenade kann eine deutliche Aufwertung des besonderen Ambientes vor den Villen gelingen. An der Spitze der Freiflächen vor dem Bootshaus teilt sich die Wegeführung und die eigentliche Promenade endet. Zwischen diesen Wegen kann mit einer Neugestaltung der Außengastronomieflächen des heutigen Restaurants „Tally's" ein attraktiver Ort am Rheinufer entstehen.

... zwischen Biebricher Schlosspark und Zollspeicherareal

Die Verkehrsführung auf der Rheingaustraße stellt sich insbesondere vor dem Biebricher Schlossgarten und Biebricher Schloss als konfliktreich für den Fuß- und Radverkehr dar. Die Defizite umfassen vor allem die bestehenden Querungsmöglichkeiten und schmale Wegebreiten. An der Einmündung „„Am Parkfeld"/Rheingaustraße" sind die Flächen für den Fuß- und Radverkehr sehr klein und eine übersichtliche Anbindung der Promenade oder auf die Rheingaustraße ist nicht vorhanden. Eine neue Aufteilung der Flächen mit einem Verschwenk der Straße kann die Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr sicherer machen.

Neben den Querungsmöglichkeiten stellt vor allem die enge Straßenführung eine Herausforderung dar. Daher weichen die Radfahrenden überwiegend auf den schmalen Promenadenweg aus. Hier kommt es zu Konflikten mit dem Fußverkehr (➞ **Strukturraum Biebricher Ufer, S. 134**).

Einen enormen Attraktivitätsgewinn kann das Biebricher Ufer erfahren, wenn es autofrei gestaltet wird, auch wenn dies sicher erst längerfristig erfolgen kann. Diese Umgestaltung umfasst den gesamten Bereich zwischen der Straße „Am Parkfeld" und dem Zollspeicherareal. Der Busverkehr und alle weiteren notwendigen Verkehre wie die Müllentsorgung, Rettungsdienste oder die Lieferverkehre für die Gastronomie sollen weiterhin auf der Rheingaustraße verkehren können. Das Ziel des autofreien Ufers ist neben einer sicheren Verkehrsführung für den Fuß- und Radverkehr vor allem die Erhöhung der Aufenthaltsqualität am Ufer. Die Lärm- und Luftbelastung durch die Pkw- und Lkw-Verkehre würde entfallen. Ein solches autofreies Ufer benötigt außerdem deutlich schmalere Straßenverkehrsflächen. Dadurch können die Flächen für die Promenade, die Geh- und Radwege sowie die Außengastronomie erweitert werden. Grundlegende Voraussetzung für diese Maßnahme ist der Neubau der Salzbachtalbrücke und damit wieder eine Reduzierung der Durchgangsverkehre an dieser Stelle. Eine autofreie Gestaltung des Biebricher Ufers ist als langfristige Maßnahme zu verstehen, jedoch könnte eine Umsetzung im Rahmen eines Modellversuchs oder Real-Labors, vergleichbar mit dem „Super-Block-Sonntag" im Sommer 2022, getestet werden.

Ab der Froschkönigin bis zum ehemaligen Zollspeicher weitet sich die Promenade deutlich auf. Auch hier wird eine Anpassung der Gestaltung vorgeschlagen: dafür sollten die teils zusammenhangslosen Einbauten zurückgebaut oder in eine zusammenhängende Gestaltungsidee eingebunden werden. Die Visualisierung in diesem Kapitel ist als Ideengeber hierfür zu verstehen. So soll in erster Linie eine offene Gestaltung der Promenadenflächen erreicht werden. Durch den Entfall der raumtrennenden Mauern und Heckenpflanzungen soll demnach die Fragmentierung der Promenade aufgehoben werden. Im Zuge der Planungen zur Autofreiheit am Biebricher Ufer ist zu prüfen, ob der Wartebereich für die Busse aus der Ufernähe in die Wilhelm-Kopp-Straße verlagert werden kann, um die stehenden Busse nicht als Barriere zwischen den gastronomischen Betrieben und der Promenade dauerhaft zu erhalten. Eine solche Freihaltung kann auch zu einer Aufwertung für die Außenbewirtungsflächen beitragen und so eine neue Ausrichtung der Gastronomie befördern. Erst mit einer deutlichen Reduzierung der Verkehre am Rheinufer wird eine komfortable Querung der Rheingaustraße für die ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer möglich, so dass aktuell eine Verlagerung schwierig erscheint. Insgesamt können Maßnahmen wie die Verbesserung der Kreuzung am Parkfeld und die Verlagerung der Warteposition der Busse aber zu einer deutlichen räumlichen Entlastung der Engstellen führen.

Als kurzfristige Maßnahmen sollen bestehende Barrieren aufgehoben werden. Beispiele dafür sind der Rückbau des Geländers am Beginn der Platanenallee und eine barrierefreie Rampenanlage ergänzend zur Treppenanlage gegenüber der Straße „Am Schlosspark" (➞ **Strukturraum Biebricher Ufer, S. 134**). Die bestehenden Baulichkeiten wie der Weinstand, die Ticketverkaufsstelle und die öffentliche Toilette sollen bei einer Umgestaltung erhalten werden.

Das Zollspeicherareal im zentralen Promenadenbereich ist unabhängig von den vorgeschlagenen Umgestaltungen als städtebaulicher Missstand anzugehen. Nach dem Rückerwerb durch die Stadt Wiesbaden wäre als anschließende Nachnutzung eine weitere Gastronomie denkbar, die durch ein Hotel ergänzt werden könnte und die

bestehenden Nutzungen im Kernbereich der Biebricher Promenade passend erweitern würde. Die notwendige Aufwertung umfasst auch die Stellplätze westlich des Zollspeichers, die zurückgebaut werden sollen und die Fläche dann in die Promenade integriert werden soll. Die ufernahen Freiflächen vor dem Zollensemble sollen die angrenzende Gestaltung aufgreifen, wodurch sich eine weitere Lücke in der Promenade schließt.

Sollte sich herausstellen, dass ein autofreies Ufer in Biebrich in absehbarer Zeit nicht umsetzbar ist, sollte auf weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen, die Verbesserung der Straßenquerungen und eine Neuaufteilung der Promenade zwischen der Straße „Am Schlosspark" und der Oranier-Gedächtniskirche zurückgegriffen werden. Hierzu sollen auch die straßenbegleitenden Stellplätze und ihre angrenzenden Flächen einbezogen werden.

...zwischen Zollspeicher und Industrie

Auch im östlichen Bereich der Promenade sind Aufwertungspotenziale vorhanden: als eine Art „Rheinbalkon" kann oberhalb der Promenade vor den ehemaligen Unternehmervillen an der Rheingaustraße eine neue Fläche mit Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten geschaffen werden. Die Fläche soll mit der unterhalb verlaufenden Promenade durch eine Treppenanlage verknüpft werden, aber gleichzeitig den Charme eines grünen Refugiums mit einzigartigem Ausblick behalten. Dafür sollen Bestandsgehölze erhalten bleiben und der heutige Charakter eines grünen Gartens aufgegriffen werden. Durch die Höhenunterschiede auf der Fläche ist eine Untergliederung in verschiedene Ebenen denkbar, welche eine abwechslungsreiche Gestaltung ermöglicht. Neue Sitzmöglichkeiten und Panoramaschaukeln können einen Ort der Begegnung schaffen und eine einmalige Aussicht auf den Rhein und die Rettbergsaue bieten. Mit dem Angebot kann auch dem Defizit an Kinderspielflächen im Südosten von Biebrich entgegengewirkt werden. In diesem Bereich sollte insbesondere für Kinder die Zugänglichkeit durch eine neue Straßenquerung z.B. in Form eines Zebrastreifens über die Rheingaustraße gefördert werden, da die nächsten Querungen erst ca. 250 Meter entfernt liegen.

Ein neues Highlight soll den östlichen Auftakt zur Biebricher Promenade bilden: die „Rheinterrassen". Dabei handelt es sich um die Neugestaltung der ehemaligen Schiffsanlegestelle in der Nähe des markanten Hochspannungsmasts. Hier kann durch eine neue Sitzstufenanlage eine attraktive Aufenthaltsfläche mit Zugang zum Wasser ermöglicht werden. Der Umbau umfasst zunächst die Abtragung des Geländes, wodurch zusätzlicher Retentionsraum gewonnen werden kann. Die Sitzstufenanlage fügt sich in diese Geländeveränderung ein. Auf den heute vollständig versiegelten Flächen sollen zum Schutz vor der Sonne und zur Förderung des Kleinklimas schattenspendende Baumpflanzungen integriert werden. Durch eine temporäre Gastronomie in Richtung des Hochspannungsmasts könnte das gastronomische Angebot in diesem Teil der Promenade verbessert und die Sitzstufen belebt werden. Die Rheinterrassen bieten dann eine Möglichkeit, etwas abseits vom Trubel am Biebricher Schloss direkt an der Wasserkante zu sitzen. Gleichzeitig wird durch diese besondere Maßnahme der Anfangs- bzw. Schlusspunkt der Biebricher Promenade markiert.

Vision zu „Rheinbalkon" im Kapitel Strukturraum Biebricher Ufer, S. 137

Rheinterrassen Biebrich – Vision

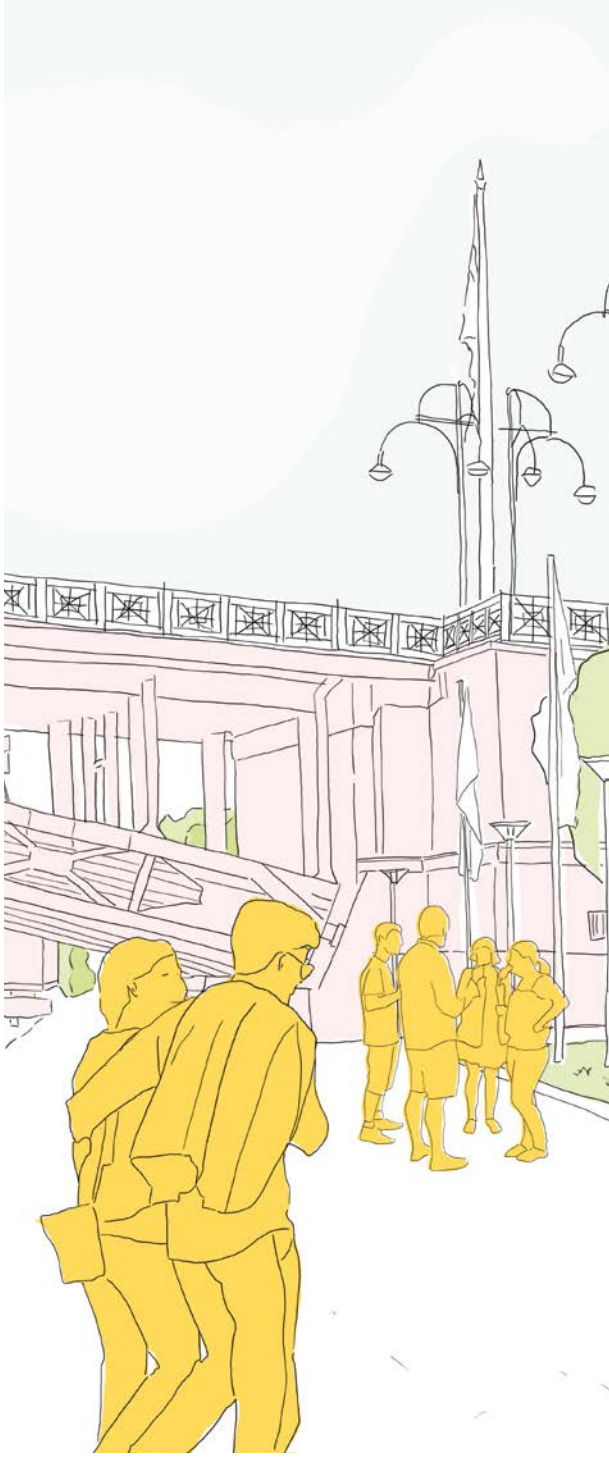
Promenade Kastel

Die Kasteler Promenade erstreckt sich westlich beginnend vom DLRG-Gebäude über den Kransand bis zur neuen Skulptur „Dem Wasser gewidmet“ in der Nähe der Lachebrücke. Ganz zentral geprägt ist sie durch die Reduit als Denkmal nationaler Bedeutung. Die vorgelagerte Bastion von Schönborn mit dem Kasteler Strand ist dabei der gastronomische Anziehungspunkt für die Mainzer und Wiesbadener Bevölkerung. Mit temporären Angeboten werden auch die Freiflächen am Kransand durch Gastronomie ergänzt.

Die Kasteler Promenade ist im Zuge des Förderprogramms Stadtumbau bereits umfangreich neu gestaltet worden. Eine Veränderung der Promenade wie in Schierstein und Biebrich ist deshalb nicht notwendig. Das Konzept beschäftigt sich daher eher mit angrenzenden Flächen. Hier sollen Verbesserungen durch Einzelmaßnahmen angegangen werden. Dazu zählen schattenspendende Elemente am Kransand, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Messerschmitt-Gelände und die Weiterführung in Richtung Osten zum LindeQuartier.

Neben der autofreien Gestaltung der Straße „Rheinufer“ am Kransand, liegt das größte Veränderungspotenzial in der Neugestaltung des Bahnhofsumfelds in Zusammenhang mit der Reduit.

Anders als in den Texten zur Promenade von Schierstein und Biebrich wird in Kastel auf die Maßnahmen im Vertiefungsbereich (➡ **Vertiefungsbereich Park östlich der Reduit, S. 251**) eingegangen.



Umgestaltetes Messerschmitt-Gelände - Vision

Strand Kastel

© Ullrich Knapp

Impulse setzen

Das Rhein.Main.Ufer ...

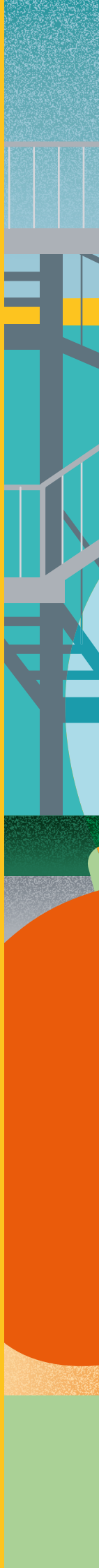
286 ... Konzept anstoßen

| **287** Das Uferband

| **288** Liege- und Sitzmobiliar

| **289** Digitales Rhein.Main.Ufer

| **290** Förderprogramme



05

... Konzept anstoßen

Impulse setzen

Neben den räumlich konkret verorteten Maßnahmen finden sich auch übergeordnete Themen und planerische Herangehensweisen im Rhein.Main.Ufer-Konzept, die alle Uferbereiche betreffen.

So könnte ein wiederkehrender linearer Farbakzent an verschiedenen Stellen des Ufers als ein verbindendes Wiesbadener Uferband bereits kurzfristig das Rhein.Main.Ufer-Konzept sichtbar werden lassen. Auch eine digitale Ufer-App mit vielfältigen Informationen rund um die Besonderheiten am Wasser und wiedererkennbare Wiesbadener Sitz- und Liegemöbel gäben einen solchen Impuls.

Mit Blick auf die zahlreichen Ideen zum und am Ufer und dem damit verbundenen Investitionsbedarf stellt auch die Akquise von Fördermitteln einen wichtigen Schritt auf dem Weg zur Umsetzung dar.

Diese übergeordneten Themen werden im folgenden Kapitel erläutert.

Das Uferband

Das Wiesbadener Rhein- und Mainufer profitiert von den unterschiedlichen Charakteren seiner Stadtteile. Um dennoch die Gemeinsamkeit der Wasserlage hervorzuheben, soll ein eigenes Wiesbadener Wiedererkennungsmerkmal entwickelt werden: ein sogenanntes Uferband. Dieses Band soll gestalterisch ansetzen und die Uferräume Wiesbadens miteinander verknüpfen. Es wird dabei als frei zu gestaltender Rahmen bewusst offen gehalten und nur in der Farbgebung klar definiert. So könnte der helle sonnengelbe Farbton, der sich durch das Konzept zieht, als Leitfarbe dienen. Die farbliche Gestaltung kann zum einen auf einzelne neue Maßnahmen übertragen werden, beispielsweise können neue Sitz- und Liegemöbel die Farbgebung aufgreifen. Zum anderen kann auf bestehende Elemente wie z.B. Spielgeräte die Farbe nachträglich aufgebracht werden. Der Umsetzungsaufwand ist dementsprechend sehr unterschiedlich: vom einfachen Auftragen von Bodenmarkierungen in umweltfreundlichen Farben, über farbige Pflastersteine bis hin zu hochwertigen Sitzstufenanlagen in farbigem Beton können solche Maßnahmen sowohl kurz- als auch langfristig aufgegriffen werden. Attraktive Freizeitangebote wie Spiel- und Sportgeräte werden in der Farbe markiert und damit die verschiedenen Bausteine des Rhein.Main.Ufer-Konzepts nicht nur im Plan, sondern auch in der Realität hervorgehoben. Das Uferband könnte dabei auch als temporäre Installation im Rahmen eines Events die Umsetzung des Konzepts einläuten. Aus dem Temporären könnte dann durch die Umsetzung der farblichen Akzentuierung der einzelnen Maßnahmen eine dauerhafte Ausprägung des Uferbands werden.

Liege- und Sitzmobiliar

Um die Aufenthaltsqualität am Rhein- und Mainufer weiter zu erhöhen, wird vorgeschlagen, ein attraktives Stadtmobiliar am Ufer zu installieren. Schon heute finden sich viele Sitzelemente entlang des Ufers, die je nach Ortsteil unterschiedlich ausgeprägt sind. Der Gedanke des Rhein.Main.Ufer-Konzepts ist es, zusätzlich wiederkehrende, gemeinsame Elemente für das Wiesbadener Ufer zu etablieren.

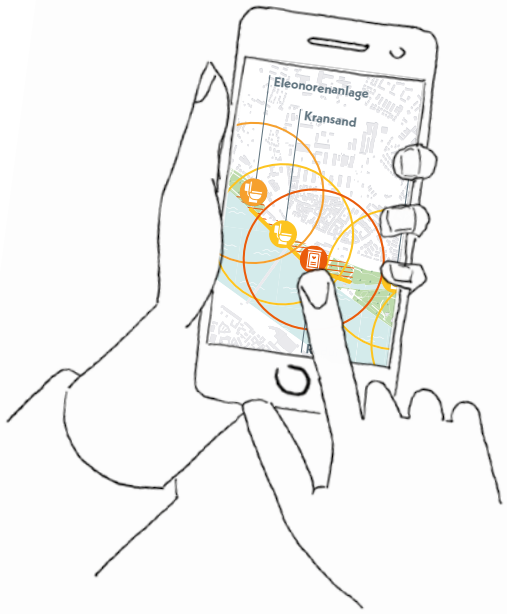
Neben den vorhandenen Sitzmöbeln soll auch ein Liegemöbel das Angebot erweitern. Dabei sollen Möglichkeiten geschaffen werden, um sich länger bequem oder mit Blick auf das Wasser am Ufer aufzuhalten. Dabei können neue Liege- oder Sitzmöbel auch ein Nebeneinander und ein Gegenübersitzen erlauben und damit den kommunikativen Austausch fördern. Mit einem ansprechenden und vielleicht sogar identitätsstiftenden Design dienen solche Möbel als Alleinstellungsmerkmal für das gemeinsame Wiesbadener Rhein- und Mainufer. Die Liege- oder Sitzmöbel könnten sehr gut die Farbgebung des Uferbands (➡ **Impulse setzen – Das Uferband, S. 287**) aufnehmen, um so als verknüpfende Elemente zu wirken und eine Zusammengehörigkeit der Uferlagen zu vermitteln. Das Mobiliar kann dabei als komplett neues Design entstehen oder gemeinsam mit Herstellerinnen und Herstellern durch Konfektionierung als Wiesbadener Element weiterentwickelt werden.

Geeignete Orte für neue Liege- oder Sitzmöbel werden zum Beispiel auf den Flächen westlich des Ruderclubs in Biebrich, auf dem neuen Platz an der Schwanenbucht oder an der Helling gesehen. Um als gemeinsames Wiesbadener Ufermobiliar wahrgenommen zu werden, sollten in allen Uferabschnitten entsprechende Angebote geschaffen werden.

Die Erfahrung anderer Städte zeigt, dass es sehr gut ankommt, wenn verschiedene Angebote an Mobiliar geschaffen werden, die die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzungsgruppen und auch Altersklassen berücksichtigen. Dabei geht es zum Beispiel um unterschiedliche Sitzhöhen, rollator- oder rollstuhlgerechte Bänke oder Sitzgruppen, die auch zum Picknicken einladen.

Die Maßnahme eignet sich sehr gut, kurzfristig Teilmaßnahmen des Rhein.Main.Ufer-Konzepts baulich am Ufer sichtbar zu machen.

Digitales Rhein.Main.Ufer



Ziel einer Wiesbadener Rhein.Main.Ufer-App ist es, alle öffentlichen Angebote und Attraktionen am Ufer leicht zugänglich zu machen. Mit einer Web- oder Smartphone-App lassen sich bestehende und neue Angebote auf einer Plattform bündeln, neue Kommunikationswege erschließen und damit vor allem auch jüngere Zielgruppen ansprechen. Zugleich kann auf bisher weniger bekannte Orte oder Angebote aufmerksam gemacht werden.

Mögliche Themen, die in die Plattform eingebunden werden können, decken sich mit den übergeordneten Themen des Konzepts und reichen von Freizeit und Erholung, Natur und Umwelt über Mobilität und Verkehr bis zur Gastronomie.

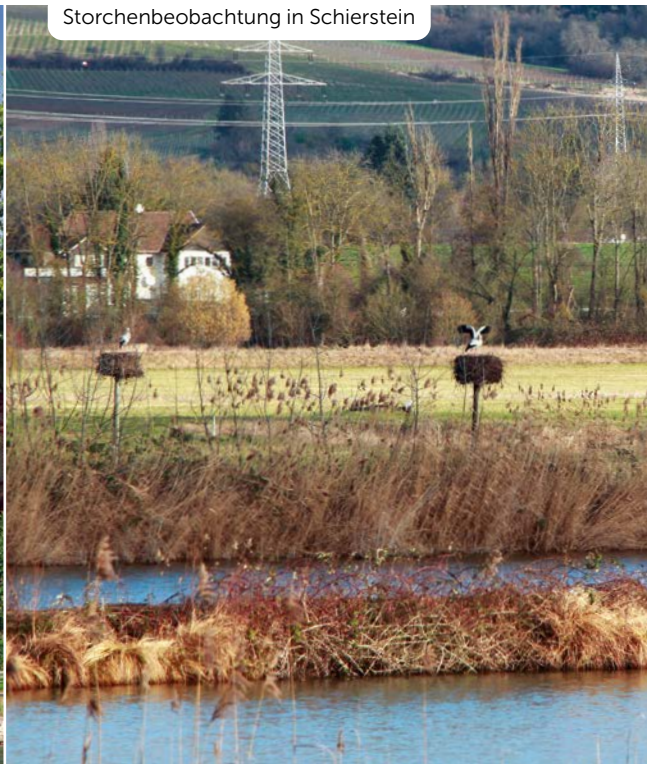
Für die Aspekte Freizeit und Erholung können die historischen Besonderheiten aufgegriffen werden, wie zur Geschichte des Schiersteiner Hafens, besonderer Bauwerke am Villenufer in Biebrich oder auch zur Industriekultur in Amöneburg. Auch auf die Standorte der Liegemöbel könnte in der App zukünftig aufmerksam gemacht werden. Mit einer Übersicht der Toiletten am Ufer kann ein immer wieder formulierter Wunsch der Bürgerinnen und Bürger aus der Beteiligung aufgegriffen werden.

Themen der Naturbildung, z.B. zu den besonderen Lebensräumen der Auen und Gewässer, können ebenso eingebunden werden. An den jeweiligen Orten bieten Stelen mit QR-Codes den Zugriff auf die speziellen Informationen. Weiterführende Erläuterungen - wie zu den Renaturierungsmaßnahmen auf der Bismarksaue - können so bequem abgerufen werden. Besonders attraktiv wären Live-Aufnahmen einer Webcam an einem Storchennest.

Im Bereich Mobilität und Verkehr informiert die App über die nächste Leihstation für Fahrräder, Carsharing-Standorte oder die Fahrtzeiten der Tamara-Fähre.

Die Integration von Plänen und Kartendiensten, die z.B. die nächste Bewegungsinsel oder Gastronomie anzeigen, ist ebenso denkbar, wie eine Art digitales „Schwarzes Brett", das über kommende Veranstaltungen informiert.

Historische Villen in Biebrich


Storchenbeobachtung in Schierstein

Förderprogramme

Im Rhein.Main.Ufer-Konzept wird aufgezeigt, welche Förderprogramme sich zur Umsetzung der Maßnahmen eignen. Fördermittel stellen wichtige Instrumente dar, um die oft finanziell ambitionierten Maßnahmen und ihre Zielsetzungen planerisch vorzubereiten oder zu verwirklichen. Für dieses Konzept sind anhand einer umfangreichen Recherche auf Bundes-, Landes- und EU-Ebene Finanzierungsmöglichkeiten betrachtet worden. Weiterhin wurden Förderprogramme von Dritten hinzugezogen. Neben Förderprogrammen, die grundsätzlich bei der Maßnahmenumsetzung als geeignet angesehen werden, sind auch solche aufgeführt, die bezüglich der Förderfähigkeit im Weiteren noch detaillierter zu prüfen sind.

Das Spektrum der Fördermöglichkeiten ist groß und lässt sich auf Projekte aus den Bereichen Umwelt, Städtebau, Grünflächen, Fuß- und Radverkehr, Mobilität sowie Sport anwenden. Neben diesen grundsätzlich geeigneten Förderprogrammen bestehen weitere Programme, die aufgrund notwendiger Gebietskulissen nach Baugesetzbuch oder ausgeschöpften Fördertöpfen in den Bundes- und Landeshaushalten derzeit nicht auf die Projekte bezogen werden können.

Bei der nachfolgenden Auflistung der Förderprogramme handelt es sich nicht um eine abschließende Aufzählung, da laufend neue Förderprogramme entwickelt und ins Leben gerufen werden. Es handelt sich vielmehr um einen aktuellen Überblick über die Förderkulissen. Er zeigt auf, dass eine Vielzahl an Fördermöglichkeiten bestehen und diese zukünftig in der Stadtentwicklung und Maßnahmenumsetzung in Wiesbaden vor dem Hintergrund knapper Haushalte stärker bedacht werden können.

Themenfeld Natur und Umwelt

Um die umweltbezogenen Projekte zu verwirklichen, können neben Förderprogrammen mit Fokus auf Stadtklima und Klimawandel auch jene, die das Thema Ökologie entlang von Gewässern in den Fokus nehmen, herangezogen werden.

Umweltschutzförderung der Deutschen Bundesstiftung Umwelt

Eine Fördermöglichkeit ist die „Umweltschutzförderung der Deutschen Bundesstiftung für Umwelt". Das Ziel ist es, eine nachhaltige Entwicklung in ökologischen, ökonomischen, sozialen und kulturellen Aspekten voranzutreiben. Dabei erhalten innovative, modellhafte und lösungsorientierte Vorhaben eine Förderung. Die Förderbereiche reichen von klima- und ressourcenschonendem Bauen bis zum Schutz von Oberflächengewässern. Maßnahmen entlang des Ufers mit dem Schwerpunkt Schutz der Natur und der Umwelt, wie es beispielsweise im Floßhafen angedacht ist, könnten bei einer Umsetzung auf dieses Förderprogramm hin untersucht werden.

Blaues Band Deutschland

Mit dem Förderprogramm „Blaues Band Deutschland" wird die Entwicklung an naturnahen Flussauen gefördert und Vorhaben an Bundeswasserstraßen und Auen ein Zuschuss gewährt. Förderfähig sind hierbei neben Projekten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auch Projekte auf Initiative von Kommunen, Landkreisen oder auch Vereinen, welche die Renaturierung von Auen in den Fokus setzen. Konkret stellt das Blaue Band ein Bundesprogramm dar, um den Zustand sowie die funktionale Vernetzung von Bundeswasserstraßen und Auen zu verbessern und Renaturierungen zu fördern. Zudem wird die Entwicklung von auentypischen Offenlandbiotopen und naturnahen Uferbereichen unterstützt. Dabei können die Fördermittel bis zu 75% der zuwendungsfähigen Kosten umfassen. In Bezug auf die Projekte des Konzepts könnte das Programm beispielsweise die Auenentwicklung oder die Entwicklung des Biotopverbundes entlang der Ufer mit Fördergeldern voranbringen.

WiBank Gewässerentwicklung und Hochwasserschutz

Fördermittel können auch aus dem Landesprogramm zur Gewässerentwicklung und zum Hochwasserschutz der Wirtschafts- und Infrastrukturbank Hessen erhalten werden, welches für den Umweltschutz, den Naturschutz sowie die Landschaftspflege steht. Das Landesprogramm ist auf die Herstellung naturnaher Gewässer sowie Maßnahmen des Hochwasserschutzes ausgerichtet. Von erheblicher Bedeutung sind dabei Maßnahmen zur eigendynamischen Entwicklung an Gewässern aus der Wasserrahmenrichtlinie. Es werden insbesondere innovative Projekte gefördert, die einen guten ökologischen Zustand der Gewässer erreichen wollen. Beispielsweise könnte hier geprüft werden, ob der Schutz und die Entwicklung des Floßhafens als langfristig zu erhaltender Lebensraum für die Krickente förderfähig ist.

Wiesbadener Klimabudget

Das Wiesbadener Klimabudget verteilt Mittel an Private und die Wiesbadener Fachämter, um Projekte zu unterstützen, die zur Erreichung der Klimaziele der Landeshauptstadt Wiesbaden beitragen. Die Stadt strebt an, bis 2050 die Klimaneutralität zu erreichen. Dazu hat sie ein Klimabudget von 20 Mio. Euro im Haushalt 2022/2023 zur Verfügung gestellt. Zur Förderung der Projekte sind fünf Module festgelegt worden, unter dem Aspekt Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen wären hier die Umsetzung von schattenspendenden Elementen am Kransand oder der Dieter-Horschler-Promenade mögliche Maßnahmenansätze.

Sonstige Mittel: Baumpflanzungen über Einnahmen nach Baumschutzsatzung

Bäume haben in vielerlei Hinsicht eine bedeutende Rolle im Umweltschutz und der Klimaanpassung: sie binden CO_2 aus der Atmosphäre, bieten Arten einen Lebensraum und spenden in Hitzezeiten wichtigen Schatten im Stadtraum. Deshalb kommt neuen Baumpflanzungen am Rhein- und Mainufer eine übergeordnete Bedeutung zu. Die Baumpflanzungen im Rhein.Main.Ufer-Konzept werden zu einem Projekt des 100-Bäume-Ziels zusammengefasst. Mit der Baumschutzsatzung fließen Ausgleichszahlungen in einen Baum-Fonds, über den Bäume gepflegt oder ergänzt werden können. Diese Mittel können für Maßnahmen in den ufernahen Stadtteilen für Neupflanzungen direkt am Ufer verwendet werden.

Themenfeld Städtebauliche Projekte/ Umfeld/Grünflächen

In diesem Themenfeld sind Förderprogramme aufgeführt, die zur Unterstützung von städtebaulichen Projekten sowie Projekten aus den Bereichen Wohnumfeld und Grünflächen eingesetzt werden können.

Großer Frankfurter Bogen

Der „Große Frankfurter Bogen" umfasst Fördermöglichkeiten von städtebaulichen Projekten sowie Projekten des Wohnumfelds. Es ist ein Landesprogramm zur Förderung des Wohnungs- und Städtebaus im Ballungsraum RheinMain. Dabei können Kommunen, die max. 30 Zugminuten vom Frankfurter Hauptbahnhof entfernt liegen,

Fördermittel erhalten. Insbesondere wird die Entwicklung von Grün-, Wasser- und sonstigen Flächen, eine nachhaltige Mobilitätsstruktur, Modellprojekte sowie Innovationen gefördert. In Bezug auf das Rhein.Main.Ufer-Konzept könnte sich das Förderprogramm zum Beispiel für die Entwicklung des neuen Parks östlich der Reduit als Maßnahme der Wohnumfeldverbesserung eignen. Hierbei sind sowohl partizipative, planerische als auch investive Maßnahmen förderfähig.

Nationale Projekte des Städtebaus

Städtebauliche Projekte können durch das wohl größte Förderprogramm zur Förderung von Einzelmaßnahmen, dem Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus", in der Regel mit ⅔ der Projektkosten gefördert werden. Insbesondere Projekte mit großen baulichen, anspruchsvollen und experimentellen Vorhaben werden hierbei gefördert. Die investiven und konzeptionellen Projekte sollten dabei von besonderer nationaler beziehungsweise internationaler Wahrnehmbarkeit sein und eine hohe fachliche Qualität mit einem überdurchschnittlichen Investitionsvolumen oder hohem Innovationspotenzial vorweisen. Diese Qualitäten könnten unter anderem das Entwicklungsvorhaben für den Park und das Umfeld des Bahnhofs in Kastel erfüllen. Insbesondere die bedeutende städtebauliche Wirkung einer solchen Maßnahme in Kombination mit der Schaffung eines ganz neuen Parks im Kontext der denkmalgeschützten Reduit machen dieses Projekt einzigartig für Wiesbaden.

Regionalpark Ballungsraum RheinMain

Der „Regionalpark Ballungsraum RheinMain" ist als Dachgesellschaft des Regionalparks eine eigenständige Trägergesellschaft, die für die Entwicklung, die Koordination und die Förderung des Gesamtkonzepts des Regionalparks zuständig ist. Sie verfolgt das Ziel, die Landschaft als einen Erholungs- und Erlebnisraum aufzuwerten. Das geplante Routennetz erstreckt sich vom Frankfurter GrünGürtel, dem „Herzen des Regionalparks" im Westen bis nach Rüdesheim im Rheingau. Die Fördergelder können dabei neben freizeitlichen Maßnahmenschwerpunkten auch für Projekte der Umweltförderung oder -bildung in Betracht gezogen werden. So können sie beispielsweise für den Vogelinformations- und Beobachtungspunkt am Schiersteiner Wasserwerk zum Einsatz kommen. Bisher sind am Ufer schon vier geförderte Projekte umgesetzt worden, darunter der Aussichtsturm in Kostheim sowie die Historische Brückenrampe in der Eleonorenanlage, der Balancierpark an der Helling und die Skulptur „Dem Wasser gewidmet" in Kastel. Auch die Planung für eine neue Regionalparkstation am Mainkilometer 0,0 wird hierüber gefördert.

Denkmalpflegeprogramm „National wertvolle Kulturdenkmäler"

Zur Förderung kann im städtebaulichen Bereich das Denkmalpflegeprogramm „National wertvolle Kulturdenkmäler" in Betracht gezogen werden. Gefördert werden Maßnahmen an Baudenkmälern, historischen Parks sowie Gärten, die als Teil des kulturellen Erbes und der kulturellen Vielfalt erhalten werden sollen. Am Rheinufer könnte somit beispielsweise die Entwicklung im Bereich der Reduit gefördert werden, die eine Freistellung des Denkmals zum Ziel hat.

Stiftung Flughafen Frankfurt/Main für die Region

Eine Stiftung, die Fördermittel für städtebauliche Projekte bietet, ist die „Stiftung Flughafen Frankfurt/Main für die Region". Gefördert werden nachhaltige Ideen und Projekte aus den Bereichen Natur, Kultur und Soziales, welche die Lebensqualität, die Attraktivität der Region und des Gemeinwohls erhöhen wollen. Gefördert wird bis zu einem Anteil von ⅔ der förderfähigen Kosten. Die Projekte müssen hierbei einen innovativen Charakter mit einer nachhaltigen Wirkung besitzen. Der derzeitige Förderschwerpunkt „Nachbarschaft" eignet sich eher nicht für die Umsetzung von Maßnahmen des Rhein.Main.Ufer-Konzepts. Es sollte zukünftig im Hinblick auf veränderte Förderschwerpunkte im Blick behalten werden.

Modellprojekte Smart Cities – Stadtentwicklung und Digitalisierung

Bei der Entwicklung der Wiesbadener Rhein.Main.Ufer-App könnten die Modellprojekte „Smart Cities – Stadtentwicklung und Digitalisierung" geeignet sein. Die Förderung wurde ins Leben gerufen, um die Entwicklung von Strategien zur nachhaltigen Digitalisierung in Kommunen und den Einsatz von digitalen Technologien zu unterstützen. Neben einem finanziellen Zuschuss erfolgt eine Begleitung durch Wissenstransfer.

Themenfeld Fuß- und Radverkehr

Im Themenfeld Fuß- und Radverkehr werden einige Projektmaßnahmen vorgeschlagen, die sich auf die Schaffung nachhaltiger Verkehrsmittel beziehen.

Förderung der Nahmobilität

Die „Förderung der Nahmobilität" bezuschusst Projekte des nichtmotorisierten Verkehrs. Mit ihr soll die Verkehrssicherheit gefördert sowie der Fuß- und Radverkehr attraktiviert werden. In diesem Rahmen sollen insbesondere innovative Modellprojekte bis hin zu Planungen und Konzepten gefördert werden. In der Regel beträgt der Zuschuss bis zu 70%, bei Projekten mit überkommunaler Bedeutung sogar bis zu 80%. Zur Umsetzung des Rhein.Main.Ufer-Konzepts kann dieses Förderprojekt beispielsweise für die geplanten Radstationen oder weitere Lückenschlüsse im Radwegenetz eingesetzt werden.

Klimaschutz durch Radverkehr

Das Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr" könnte ebenfalls einen Zuschuss für Maßnahmen der Radinfrastruktur am Rheinufer liefern. Von der Förderung werden grundsätzlich Modellprojekte, die attraktive Angebote für den Radverkehr entwickeln, eingeschlossen. Die Förderung verfolgt das Ziel, den Radverkehr als klimafreundliche Mobilitätsform durch integrierte Modellvorhaben zu stärken.

Themenfeld Sport und Spiel

Weitere Förderprogramme stehen für Projekte im Sport- und Freizeitbereich zur Verfügung.

Deutsches Kinderhilfswerk

Das Deutsche Kinderhilfswerk fördert Kinder- und Jugendprojekte, die zur Verbesserung der Lebenswelt von Kindern und Jugendlichen dienen. Die Spielraumsituation soll verbessert werden, indem Projekte zur Ergänzung oder Neugestaltung unterstützt werden. Der Schwerpunkt wird auf das möglichst selbstbestimmte Spiel gelegt, aber auch Skateparks wurden bereits gefördert. Die am Rhein- und Mainufer geplanten Maßnahmen, die Spielangebote umfassen, könnten über den Förderfonds unterstützt werden. Beispielsweise kann die Ertüchtigung von Spielgeräten am Ufer gefördert werden.

Investitionspakt zur Förderung von Sportstätten

Eine Fördermöglichkeit aus dem Bereich Sport stellt das Landesprogramm des Investitionspaktes zur Förderung von Sportstätten dar, das zeitgemäße Ausstattungen und Maßnahmen zur Barrierefreiheit unterstützt. Das Landesprogramm dient zur Schaffung von Orten, die den gesellschaftlichen Zusammenhalt, die soziale Integration aller Bevölkerungsgruppen sowie die Bewegung fördern. Dabei sollen attraktive Sportstätten entwickelt und bauliche Sanierungen vorgenommen werden. Die Fördermittel könnten beispielsweise für die Freizeitflächen unter der Schiersteiner Brücke hilfreich sein. Derzeit sind die Mittel im Fördertopf jedoch erschöpft.

Quellenverzeichnis

Abbildungen und Karten

Sofern nicht anders genannt, stammen alle Fotos, Abbildungen und Grafiken aus der Urheberschaft der Stadt Wiesbaden – Stadtplanungsamt oder dem Büro LILASp. Renderings wurden, sofern nicht anders angegeben, durch A.Calitz Visual erstellt.

Grundlage aller dargestellten Karten sind Fachdaten des Stadtplanungsamtes und Tiefbau- und Vermessungsamts der Landeshauptstadt Wiesbaden sowie von Open Street Map. Für alle Karten gilt der folgende Copyright-Hinweis: © 2022 Landeshauptstadt Wiesbaden – Stadtplanungsamt (CC BY-NC-SA 4.0), Tiefbau- und Vermessungsamt, OpenStreetMap (ODbL 1.0).

Darüber hinaus dargestellte Planinhalte greifen auf den umfassenden Geodatenbestand der Stadt Wiesbaden zurück.

Alle Schrägluftbildaufnahmen stellen Sequenzen aus Drohnenaufnahmen dar, die von Kamerawerft Schneider & Spannaus GbR im Auftrag der Stadt aufgenommen wurden.

Literatur, Konzepte und Beschlüsse

Das Rhein.Main.Ufer-Konzept fußt auf einer Vielzahl an bestehenden Konzepten, Beschlüssen und weiteren Rahmenbedingungen. Im Quellenverzeichnis sind diese Grundlagen, die im Rahmen des Konzepts verwendet wurden, aufgelistet.

QUELLE	ERSCHEINUNGSJAHR
ÜBERGEORDNETE PLANWERKE	
Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept (IEHK) Wiesbadener Straße –Mainz-Kastel, Wiesbaden	2018
Integriertes Stadtentwicklungskonzept Wiesbaden 2030+	2018
Rheinuferentwicklungskonzept Mainz-Wiesbaden	2011
Flächennutzungsplan 2010	2003
TEILRÄUMLICHE KONZEPTE	
Sozialer Zusammenhalt „Biebrich-Mitte“ Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept	2019
Rheinuferpromenade Mainz-Kastel Landschaftsplanerischer Realisierungswettbewerb mit Ideenteil	2008
Stadtumbau Kostheim/Kastel Entwicklungs- und Handlungskonzept Zukunftsaufgabe Stadtumbau	2007
Wiesbaden – Perspektiven für Amöneburg Rahmenkonzept Amöneburg am Rhein Städtebaulicher Ideenwettbewerb – Dokumentation	2007
Osthafen Schierstein – Konzeption für eine nachhaltige Städtebauliche Neuordnung	2006
Bundesgartenschau Mainz-Wiesbaden 2021 – Machbarkeitsstudie	2008
BEBAUUNGSPLÄNE	
Bebauungsplan im Verfahren „Quartier am Bürgerhaus“ im Ortsbezirk Mainz-Kostheim	2022
Bebauungsplan „Helling-Höfe“ im Ortsbezirk Mainz-Kastel	2022
Bebauungsplan „Osthafen, westlich des Hafenweges“ im Ortsbezirk Schierstein	2020
Bebauungsplan „LindeQuartier“ im Ortsbezirk Mainz-Kostheim	2019
Bebauungsplan „Grünzug Industriepark“ im Ortsbezirk Biebrich sowie der dazugehörige Freiflächengestaltungsplan	2010
Bebauungsplan „Dyckerhoffstraße – 1. Änderung“ im Ortsbezirk Mainz-Amöneburg	1982
Bebauungsplan „Dyckerhoffstraße“ im Ortsbezirk Mainz-Amöneburg	1966
GRUNDLAGEN IM KONTEXT „NATUR UND UMWELT“	
Landschaftsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden sowie dessen Fortschreibung (Planungskarte)	2002 2016
Dem Landschaftsplan liegen folgende Themenkarten zugrunde, die in das Konzept eingeflossen sind:	
Gesetzlich geschützte Flächen – Raumwiderstand	2015
Biotopvernetzung	2014
Biotoptypenkartierung	2012 und 2021
Vorkommen geschützter Tier- und Pflanzenarten	2011
Stadtbiotopkartierung	2009
Landschaftsbild Teiluntersuchungen zum Landschaftsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden	2003
Landschaftsbild	1996

QUELLE	ERSCHEINUNGSJAHR
Avifauna-Gutachten „Zur Bedeutung des Floßhafens Mainz-Kostheim für den Rastbestand der Krickente Anas crecca im Biotopverbund der angrenzenden Vogelschutzgebiete und seiner Gefährdung durch die Bebauung des Linde-Quartiers“ Hessische Gesellschaft für Ornithologie Wiesbaden/Rheingau-Taunus-Kreis – Dipl.-Biol. Oliver Weirich, Johannes Reufenheuser	2021
Floßhafen – Untersuchungen zur Öffnung	
Gewässerökologische Untersuchung des Floßhafens Kostheim und Bewertung der Machbarkeitsstudie zum Umbau des Floßhafens – BFS-Riedstadt und LimnoPlan, Dr. Egbert Korte & Stefan Staas	2013
Machbarkeitsstudie für den Umbau des Floßhafens, Stadtumbau Mainz-Kostheim und -Kastel, BGS Wasser, Beratung für Wasser und Umwelt, Prof. Dipl.-Ing. D. Sitzmann	2018
Probenahme und Bewertung Floßhafen Mainz-Kostheim, Institut Fresenius	2001
Floßhafenmündung Mainz-Kastel, Bericht über Modelluntersuchungen zur Verbesserung der Verlandungsverhältnisse in der Floßhafenmündung, Bundesanstalt für Gewässerbau	1987
Bismarksaue – Untersuchungen und Konzept	
Masterplan Landschaftspark Bismarksaue Wiesbaden-Schierstein	2020
Landschaftspark Bismarksaue Faunistische Erhebungen	2010
Unterhaltungsplan Rhein Km 499,00 bis Km 505,00 und Km 510,00 bis Km 522,00 Pflege- und Entwicklungskonzept für die Ufer und Auen an der Bundeswasserstraße Rhein	2019
Pflege- und Entwicklungskonzept Maaraue 2013	2013
Rheindeichsystem 1 Übersichtsplan	2013
Grunddatenerhebung für das EU-Vogelschutzgebiet „Inselrhein“	2009

GRUNDLAGEN IM KONTEXT „FREIZEIT UND ERHOLUNG“

Regionalpark-Entree am Kostheimer Aussichtsturm Entwurfsplanung	2021
Stellungnahme Kajak-Trainingsstelle Mainz-Kostheim Deutscher Kanu-Verband e.V.	2021
Hinweise für Wassersportler auf den Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Bonn	2020
Freizeitgelände am Kransand Entwurfsplanung	2019
Fachgutachten Freizeit und Erholung Band 1 und Band 2	2017

QUELLE	ERSCHEINUNGSJAHR
Wassermotorräder auf Binnenschifffahrtsstraßen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	2015
Wasserskilaufen auf Binnenschifffahrtsstraßen des Bundes: Westliche Wasserstraßen – Rhein, Mosel, Lahn – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	2015
Verordnung über das Baden in den Bundeswasserstraßen Rhein, Neckar, Main, Lahn, Mosel und Saar im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mainz vom 18. März 1970	1970

GRUNDLAGEN IM KONTEXT „MOBILITÄT UND VERKEHR“

Ausbau Parkplatz unter der Schiersteiner Brücke Vorplanung	2021
Parkraummanagementkonzept für die Landeshauptstadt Wiesbaden Sonderquartiere Biebrich – Maßnahmenkonzept	2021
Konzeptstudie Mobilitätsbrücken Mainz – Wiesbaden	2020
Plangenehmigung für das Vorhaben Bahnhof Mainz-Kastel	2020
Verkehrssituation Bahnhof Mainz-Kastel Vertiefende Machbarkeitsstudie 2020 Anbindung Mittelbahnstieg an städtische Personenunterführung	2020
Verkehrsentwicklungsplan Wiesbaden 2030 Teil 1 und Teil 2	2020 und 2016
6-streifiger Ausbau zwischen Autobahndreieck Mainz und Autobahnkreuz Wiesbaden-Schierstein Planfeststellung	2018
Neubau Radweg östlich der Kaiserbrücke Vorentwurf	2018
Radverkehrskonzept 2015 Konzept zur Förderung des Radverkehrs	2015
Parkraumstudie Ortskern Mainz-Kastel – Planungskonzept Ermittlung und Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes über die heutige Situation im ruhenden Verkehr	2014
Projektskizze zur Salzbach-Route Wiesbaden Vertiefungen zur langfristigen Entwicklung des Verbindungskorridors zwischen Innenstadt und Rhein	2011
Stellplatzsatzung Wiesbaden Satzung über Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätze für Fahrräder	2008

POLITISCHE BESCHLÜSSE

Zukünftige Nutzung unter der Schiersteiner Brücke Beschluss-Nr. 0303 vom 14.07.2022 der Stadtverordnetenversammlung	2022

QUELLE	ERSCHEINUNGSJAHR
Kaiserbrücke – Auffahrtsspindel für den Radverkehr, Ergebnisse Plausibilitätsprüfung Beschluss-Nr. 0216 vom 25.05.2022 der Stadtverordnetenversammlung	2022
Kaiserbrücke – Auffahrtsspindel für den Radverkehr Beschluss-Nr. 0347 vom 12.09.2019 der Stadtverordnetenversammlung	2019
Rheinuferentwicklungskonzept umsetzen – Grünflächen und Wegebeziehungen zwischen Kastel und Kostheim sichern und weiterentwickeln Beschluss-Nr. 0300 vom 27.06.2019 der Stadtverordnetenversammlung	2019
Mittelzusetzung für die Herstellung eines P&R-Parkplatzes im Bereich der Schiersteiner Brücke Beschluss-Nr. 0331 vom 12.11.2020 der Stadtverordnetenversammlung	2020
Ergänzungsbeschluss zum Bebauungsplan „Osthafen, westlich des Hafenweges“ im Ortsbezirk Schierstein Beschluss-Nr. 0304 vom 17.09.2020 der Stadtverordnetenversammlung	2020
Rheinwiese in Biebrich Beschluss-Nr. 0099 vom 01.09.2020 der Stadtverordnetenversammlung	2020
Verschönerung des Rheinparks Beschluss Nr. 0025 vom 10.03.2020 des Ortsbeirates des Ortsbezirks Biebrich	2020
Umbau Rampe Lachebrücke Beschluss Nr. 0007 vom 11.02.2020 des Ortsbeirates des Ortsbezirks Mainz-Kastel	2020
Mainufer Pflegekonzept Beschluss-Nr. 0101 vom 23.09.2020 des Ortsbeirats des Ortsbezirks Mainz-Kostheim	2020
Pflegekonzept Mainufer Beschluss-Nr. 0130 vom 16.10.2019 des Ortsbeirats des Ortsbezirks Mainz-Kostheim	2019
Gestaltung des Mainufers Beschluss-Nr. 0025 vom 13.03.2013 des Ortsbeirats des Ortsbezirks Mainz-Kostheim	2018
Sommer-Gastronomie an Rhein und Main Beschluss-Nr. 0115 vom 04.04.2019 der Stadtverordnetenversammlung	2019
Maßnahmen gegen rücksichtsloses Fahrradfahren auf den Rheinwiesen Beschluss-Nr. 0100 vom 07.11.2017 des Ortsbeirates des Ortsbezirks Biebrich	2017
Status Quo Gelände zwischen Bahnhof/ Reduit/Lachebrücke, Einbindung Ortsbeirat Beschluss Nr. 0011 vom 24.01.2017 des Ortsbeirates des Ortsbezirks Mainz-Kastel	2017
Gelände des ehemaligen Tankdienstes Rein auf der Bismarksaue Beschluss-Nr. 0090 vom 28.10.2015 des Ortsbeirates des Ortsbezirks Schierstein	2015
Bootsrampe für Feuerwehr und DLRG Beschluss Nr. 0048 vom 29.04.2015 des Ortsbeirates des Ortsbezirks Mainz-Kostheim	2015

Impressum

Herausgeber
Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden vertreten durch das Stadtplanungsamt, Camillo Huber-Braun

Auftraggeberin
Landeshauptstadt Wiesbaden
Stadtplanungsamt
Gustav-Stresemann-Ring 15
65189 Wiesbaden
stadtplanung@wiesbaden.de

Auftragnehmerin
Lichtenstein Landschaftsarchitektur &
Stadtplanung PartGmbB
Große Elbstraße 135
22767 Hamburg

Planungsteam
Team LILASp
Daniel Kauder (Projektleitung)
Lennart Schwenkel
Anne Grannemann
Daniel Lichtenstein

Team Stadtplanungsamt Wiesbaden
Britta Müller (Projektleitung)
Christian Heime
Eva Schneider
Viola Christmann

Gestaltung
LILASp

Layout & Design
Blum GmbH, Agentur für Markenberatung und Design, Hamburg, Art-Direktion: Sophia Bernhöft

Wie sieht das Rhein- und Mainufer der Zukunft aus?

Attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten direkt am Wasser, mehr Sport- und Spielangebote für Alle, geschützte Lebensräume für Tiere und Pflanzen, aber auch komfortable Rad- und Fußwege oder autofreie Ufer – das sind nur einige der zahlreichen Vorschläge für die künftige Gestaltung des Wiesbadener Rhein- und Mainufers.

Diese und viele weitere Gestaltungsideen sind ganz wesentlich aus der engagierten Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger hervorgegangen. Insgesamt sind in allen fünf Stadtteilen über 100 Maßnahmenvorschläge entstanden, die zur Aufwertung des Ufers beitragen und ein lebendiges und attraktives Zukunftsbild des Rhein- und Mainufers zeichnen.

Damit das ambitionierte Zukunftsbild Realität wird, geht's jetzt los – auf zu unserem neuen Ufer!