

PROTOKOLL HAFENFORUM II, 30.11.2005, RATHAUS MAINZ

**Oberbürgermeister Jens Beutel:
Referat: "Mainz schafft Zukunft"**

Sehr geehrte Damen und Herren, ich darf Sie bitten Platz zu nehmen, wir wollen mit unserem Hafenforum II einigermaßen pünktlich aber nicht ganz akademisch beginnen. Es handelt sich ja nicht um eine akademische Veranstaltung, sondern um eine praktische Veranstaltung, die wir hier am heutigen Tage durchführen wollen. Ich darf Sie herzlich begrüßen zu diesem wichtigen Forum, in dem wir nicht nur Ergebnisse vorstellen möchten, sondern Sie, meine sehr verehrten Damen und Herren, beteiligen möchten. Hierzu möchte ich Sie alle - denn Sie alle haben hier ein Interesse an diesem Projekt Hafenforum und den Planungen - herzlich begrüßen.

Ich darf herzlich willkommen heißen die Vertreterinnen und Vertreter des Stadtrates, die Kollegen aus dem Stadtvorstand, ich darf herzlich begrüßen auch den stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden der Stadtwerke Mainz AG, Herrn Detlev Höhne, der, wenn wir hier das Programm sehen, uns einige Dinge näher bringen wird, nämlich das Gesamtprojekt aus Sicht der Eigentümerin / Entwicklerin, so wie es Ihnen der Kollege Schüler vorher mit dem Gutachterverfahren und dem Rahmenplan und der Kollege Ringhoffer im Anschluss daran aus wirtschaftlicher Sicht darlegen wird.

Ich freue mich, dass so viele am heutigen Tage den Weg in unseren Ratssaal gefunden haben. Ich sehe viele Vertreter von Verbänden, Kammern, Behörden, so z.B. der Architektenkammer, der Industrie- und Handelskammer und des Landesamtes für Denkmalpflege. Ich freue mich auch, dass zahlreiche Vertreter der betroffenen Ortsbeiräte hier sind. Ich freue mich auch, mit Herrn Dr. Römheld den Repräsentanten eines betroffenen oder unmittelbar betroffenen Unternehmens begrüßen zu dürfen. Ich sehe auch Vertreter der Schott-Glaswerke, ein weiterer Beleg für das große Interesse, das diesem Projekt entgegen gebracht wird. Ich darf Sie alle noch einmal herzlich willkommen heißen, auch diejenigen die ich jetzt nicht namentlich begrüßt habe. Die zahlreich vertretene Presse ist weiter ein Beleg für das große öffentliche Interesse an dieser Planung.

Ich heiße Sie nochmals alle ganz herzlich willkommen, freue mich über Ihr großes Interesse und Ihre Mitarbeit – und bin überzeugt, dass uns, wie schon beim ersten HafenForum, auch dieses Mal wieder ein interessanter und fruchtbarer Meinungsaustausch erwartet.

Eine Vision erhält Gestalt – so hieß es beim ersten HafenForum vor gut einem Jahr, bei dem wir hier im Ratsaal den Masterplan zur Neustrukturierung des Zoll- und Binnenhafens diskutiert haben.

Seitdem ist der Planungsprozess, und das begrüße ich sehr, mit Riesenschritten voran gegangen – so dass wir Ihnen heute mit den Ergebnissen des kooperativen Gutachterverfahrens und der Rahmenplanung bereits eine tragfähige städtebauliche Konzeption für den Zoll- und Binnenhafen präsentieren können.

Die Umgestaltung des Zoll- und Binnenhafens, meine sehr verehrten Damen und Herren, gehört ohne Zweifel zu den wichtigsten und spannendsten Projekten der

Stadtentwicklung in den nächsten Jahren und Jahrzehnten. Wir führen damit die Rahmenplanung auf der Grundlage des RheinUferForums weiter – mit dem Ziel, unsere Lage am Rhein möglichst optimal zu nutzen und die Stadt zum Strom hin weiter zu öffnen.

Der neue Stadthafen soll dabei die Neustadt und auch die gesamte Innenstadt aufwerten und vom heutigen LKW-Verkehr entlasten sowie insgesamt die Lebensqualität der Mainzerinnen und Mainzer steigern und das Lebensgefühl neu ausrichten: ein visionäres Projekt in vielfacher Hinsicht also, das jedem, der mit Stadtentwicklung zu tun hat, das Herz höher schlagen lässt und unserer Stadt einzigartige, faszinierende Perspektiven eröffnet.

Der Containerhafen, meine Damen und Herren, soll dafür, wie bekannt, in Richtung Norden jenseits der Eisenbahnbrücke am Rheinufer der Ingelheimer Aue verlegt werden – um Platz zu schaffen für einen direkten Zugang zum Rhein.

Diese Verlagerung, das kann man gar nicht oft genug betonen, ist dabei mit Blick auf die Stadtentwicklung weit mehr als lediglich eine wichtige Grundbedingung, damit im Bereich des Zoll- und Binnenhafens neues städtisches Leben wachsen kann.

Die Verlagerung eröffnet uns auch - und dies gleich in mehrfacher Hinsicht - große Chancen für den Wirtschaftsstandort Mainz, was Herr Kollege Ringhoffer noch näher beleuchten wird. Wenn auf der Ingelheimer Aue direkt am Rhein wie geplant einer der modernsten Binnenhäfen Europas entstehen wird, dann stärkt dies unsere gute Position unter den Rheinhäfen. Und das ist auch dringend notwendig, denn der Containerhafen wird bereits seit Längerem den modernen Anforderungen nicht mehr in vollem Maße gerecht – und ist dadurch in seiner wichtigen Verteilerfunktion im Rhein-Main-Gebiet gefährdet.

Was in wirtschaftlicher Hinsicht der Frankfurter Flughafen für den Luftweg darstellt, meine sehr verehrten Damen und Herren, das ist in etwa der Mainzer Containerhafen für den Wasserweg – er hat natürlich den Vorteil, das er sehr viel leiser ist als dieser Flughafen.

Durch die Verlagerung haben wir hier die Chance, gleichzeitig die Leistungsfähigkeit des Containerhafens zu steigern, neue attraktive Flächen für die Gewerbeansiedlung zu gewinnen und insgesamt die langfristigen Planungs- und Gestaltungsmöglichkeiten für die bereits ansässigen Unternehmen und für interessierte Betriebe zu verbessern.

Wenn wir diese Entwicklungsmöglichkeiten nicht nutzen würden, brächten wir uns um bedeutende strategische Standortvorteile und Wachstumschancen – zumal die Wasserwege als leistungsfähiges und umweltfreundliches Verkehrssystem noch an Bedeutung gewinnen werden, wie erst jüngst wieder aus dem Landeswirtschaftsministerium zu hören war.

Dort, wo es noch offene Fragen gibt, etwa im Bereich der Verkehrsplanung, werden wir gemeinsam gute nachhaltige Lösungen finden, davon bin ich überzeugt. Bereits im ersten Quartal des nächsten Jahres sollen hier die entsprechenden Gutachten zum Schienenverkehr und zum Schwerkverkehr vorgelegt werden.

Parallel dazu, meine sehr verehrten Damen und Herren, können wir damit beginnen, die Planungen für den dann frei werdenden Zoll- und Binnenhafen umzusetzen, der zu einem stadtentwicklungspolitischen Magnet für Mainz werden soll.

Neben wichtigen Impulsen für Wirtschaft, Kultur und Lebensqualität sind hier auch insgesamt positive Effekte für die Einwohnerentwicklung zu erwarten - die uns helfen, die Folgen des demographischen Wandels und der immer noch anhaltenden Stadtfucht aufzufangen.

Demographie ist kein Schicksal, meine sehr verehrten Damen und Herren. Der demographischen Schrumpfung eine neue Attraktivität des Wohnens und Lebens in der Stadt entgegenzusetzen, das muss unsere Devise sein – und der neue Stadthafen hat hier eine wichtige Signalwirkung.

Zum einen spielt dabei das außergewöhnliche Wohnangebot am Wasser eine Rolle – das von den Zielgruppen her betrachtet eine sinnvolle Ergänzung ist zu anderen derzeit laufenden Projekten in Mainz wie dem Großberghang und den Gonsbachterrassen.

Zum anderen macht der Stadthafen das Leben in Mainz auch insgesamt attraktiver und hat neben der unmittelbaren Anziehungswirkung innerhalb von Mainz auch eine enorme Ausstrahlungskraft weit über unsere Stadt hinaus.

Der neue Stadthafen macht neugierig auf Mainz, meine sehr verehrten Damen und Herren. Er zieht die Blicke hierher und zeigt: Bei uns bewegt sich etwas, hier geht es voran, diese Stadt hat auch und gerade in diesen schwierigen Zeiten Visionen – und die setzt sie auch um.

Der Stadthafen ist damit so etwas wie eine Symbolfigur für eine Stadtentwicklung, die in die Offensive geht, wo andere Städte sich angesichts von Schrumpfung, Abwanderung und Finanzkrise wegducken.

Unsere Stadt hingegen, meine sehr verehrten Damen und Herren, hat sich in den letzten Jahren als zupackende Stadt neu erfunden.

Getreu dem Motto der Bremer Stadtmusikanten, „Etwas Besseres als den Tod werden wir überall finden“, haben wir uns entschlossen, unsere Zukunft selbst in die Hand zu nehmen und an niemandes Gängelband zu laufen - damit wir in der Lage sind, planerisch, finanziell und wirtschaftlich eigenständige Entscheidungen für unsere Stadt treffen zu können.

Dementsprechend gilt: Mainz schafft Zukunft, an vielen Stellen in unserer Stadt - und die zielgerichtet und zügig voranschreitenden Planungen für die Verlagerung des Containerhafens und die Umgestaltung des Zoll- und Binnenhafens sind dafür das beste Beispiel.

Ganz in diesem Sinne danke ich Ihnen, meine sehr verehrten Damen und Herren, auch ganz herzlich für Ihr Kommen und Ihre Mitarbeit im HafenForum. Ihre Fragen, Anregungen und Ideen sind für uns ein wichtiger Input für die bereits anlaufenden Bebauungsplanverfahren. Ich darf Sie deshalb ausdrücklich ermuntern, sich rege an der Diskussion zu beteiligen, bin gespannt auf Ihre Beiträge und wünsche uns allen ein erfolgreiches zweites HafenForum.

Ich freue mich auch auf die Moderation von Herrn Blase, der ja schon das vorangegangene Gutachterverfahren begleitet hat. Er kommt aus Saarbrücken; wir haben also auch ein bisschen saarländische Luft hier am heutigen Tage. Herr Blase hat das Verfahren mit den vier Architekten, die wir am Ende hier zu dieser Planungsaufgabe vereint haben, mit seiner Firma GIU aus Saarbrücken begleitet, er ist deswegen ein profunder Kenner der ganzen Materie. Ich begrüße Sie noch einmal und darf dann Herrn Schüler bitten für sein Referat "Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen - vom Gutachterverfahren zum Rahmenplan".

Vielen Dank.

Bürgermeister Norbert Schüler, Dezernent für Planung, Bauen, Stadtsanierung, Verkehr und Sport:

Referat: "Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen - vom Gutachterverfahren zum Rahmenplan".

Herr Oberbürgermeister, Herr Kollege Ringhoffer, Herr Höhne, meine sehr verehrten Damen und Herren, gestatten Sie mir vorweg einige wenige Vorbemerkungen zu dem, was wir heute Abend veranstalten, nämlich eine Information, eine zweite Information. Bereits vor einem Jahr waren wir hier an gleicher Stelle versammelt und haben informiert über ein bevorstehendes Verfahren, das dann sehr transparent, sehr aufwendig, aber trotzdem zügig durchgeführt wurde.

Wenn wir heute an diesem Punkt sind, dass wir die Ergebnisse in dieser Weise vortragen können, ist es ein gutes Ergebnis deshalb, weil eine gute Zusammenarbeit stattgefunden hat zwischen verschiedenen Verwaltungsteilen, aber auch vor allem mit den Stadtwerken und darüber hinaus mit den Ratsfraktionen, die uns in diesem Verfahren sehr konstruktiv begleiten. Nur wenn dieses Miteinander auch in Zukunft so gewährleistet ist, und ich bin sicher dass das so bleibt, werden wir weiterhin zügig das Verfahren zu einem Ende bringen können, und zwar zu einem guten Ende.

Meine Damen und Herren, wir haben angefangen mit einem Masterplan, nachdem es über viele Jahre hinweg viele Anläufe gegeben hat, man hat gespürt, gesehen, erfahren, dass der Zoll- und Binnenhafen in die Jahre gekommen ist. Vor über 100 Jahren gebaut, ganz intensiv genutzt, aber jetzt, nachdem die technische und wirtschaftliche Entwicklung weitergegangen ist, untergenutzt. Die Südmole praktisch gar nicht mehr genutzt. Wirtschaftlich dagegen intensiv genutzt die Nordmole - mit dem schon überquellenden Containerbetrieb.

Nachdem der Betrieb eine tolle Entwicklung genommen hat, jedes Jahr zweistelligen Steigerungsraten, war es notwendig, hier zusammen mit den Stadtwerken eine zukunftsfähige Lösung zu finden. Die grundsätzliche Lösung war zunächst einmal der Masterplan, entwickelt vom Planungsamt und vom Amt für Verkehrswesen. Man hat festgestellt, dass es möglich ist durch Verlagerung des Containerbetriebs sowohl seine Zukunft zu sichern, als auch die Zukunft der Mainzer Industrie, die auch in den nächsten Jahrzehnten ihren festen Platz in Mainz behalten wird. Eine klare Entscheidung für Arbeitsplätze und für die Wirtschaft in diesem Bereich.

Einhergehend mit einer Verlagerung, aber auch mit neuen Verkehrsverbindungen - und ich werde nachher darauf eingehen -, wird hier eine ganz neue zukunftsorientierte Entwicklung angestoßen. Wir sind also auf dem Weg von einem übergeordneten Masterplan, wie er hier noch einmal dargestellt wird, über einen städtebaulichen Rahmenplan, der heute als Ergebnis vorliegt und hier und heute vorgestellt und diskutiert werden soll, zu einem Bebauungsplan und damit letztendlich zum Baurecht.

Da haben wir also ein Areal, wo Entwicklungen möglich sind, wo große Erwartungen bestehen und auch ein großer Handlungsdruck besteht. All dem haben wir uns gemeinsam gestellt. Wir haben hier die Möglichkeiten eines trimodalen Verkehrsverbundes, das heißt, wir haben den Verkehrsweg Wasser, den Rhein, wir haben die Straßeninfrastruktur und die Bahn. Diese Chancen gilt es zu nutzen, zu optimieren und gleichzeitig die Stadt hier für die Zukunft neu zu ordnen.

Wir sind sehr erfreut darüber, und das habe ich in 10 Jahren Tätigkeit als Baudezernent noch nicht erlebt, dass alle Beteiligten / Betroffenen, von den Stadtwerken angefangen, über die Ortsbeiräte, die städtischen Gremien, alle Verwaltungsteile bis hin zum Stadtrat diese Masterplanung einhellig, einstimmig begrüßt und befürwortet haben. Vor diesem Hintergrund war es gut, war ein guter Boden bereitet für die weiteren Entwicklungen.

Wir haben dann einen Weg gewählt, wo nicht nur ein einziger Architekt gesucht und beauftragt wurde, sondern wir haben ein Verfahren gewählt, wo vier international renommierte Planungsbüros gebeten wurden, jeweils ihre Planungsvorstellungen zu entwickeln und uns zuzuleiten. Wir haben im Laufe dieses Verfahrens sehr gute und sehr wichtige Beiträge bekommen. Die Beiträge waren insgesamt, wie ich eben schon sagte, von hoher Qualität, aber keiner der jeweiligen Beiträge war 1:1, das heißt zu 100 % umsetzbar in eine endgültige Planung. Daraufhin die Stadtwerke und Herr Höhne uns gebeten, aus diesen vier Planungsvarianten eine neue, eine fünfte, eine zusammengeführte Planung zu entwickeln, was uns zunächst einmal den Schweiß auf die Stirn getrieben hat, denn das ist ein sehr schwieriger Prozess. Ich kenne viele Beispiele, wo so etwas nicht gelungen ist.

Hier ist es gelungen, weil die einzelnen Büros bereit waren mitzuwirken und gute Planungsideen der anderen Büros anzuerkennen, mit zu übernehmen, zuzustimmen, dass sozusagen die jeweiligen Bausteine aus den einzelnen Planungsvorgaben übernommen wurden. Alle am Planungsprozess Beteiligten haben gemeinsam ein so genanntes Konsenspapier erstellt in dem festgelegt wurde, welche Ideen zusammengeführt und dem eigentlichen Rahmenplan zugrunde gelegt werden sollen. Damit hat man der Bauverwaltung und speziell dem Stadtplanungsamt die Arbeit erleichtert und das Gutachterverfahren zu einem guten Ergebnis geführt. Ich darf an dieser Stelle noch einmal die Namen der beteiligten Büros nennen: Prof. Lorenzen, Kopenhagen; Planquadrat, Darmstadt mit Bierbaum. Aichele Landschaftsarchitekten, Mainz; Allmann Sattler Wappner Architekten, München, mit Prof. Neumann, realgrün Landschaftsarchitekten, ebenfalls München.

Ich darf noch kurz auf die Geometrie des Zoll- und Binnenhafens verweisen, das spielt nachher bei der Lösung eine wichtige Rolle. Sie können erkennen, dass dieser Teil hier im Laufe seiner Geschichte aufgeschüttet wurde. Das war nicht die historische Figur des Hafenbeckens. Diesen nachträglich aufgeschütteten Bereich galt es planerisch zu bewerten. Hierfür ist ein ganz interessanter Vorschlag entwickelt worden, der auch dann unser gemeinsames Ziel, wichtige Alleinstellungsmerkmale zu entwickeln, insgesamt getroffen hat. Bevor ich dann zu den einzelnen Inhalten des Rahmenplanes komme, möchte ich kurz noch einmal die einzelnen Stationen des Gutachterverfahrens Revue passieren lassen:

- Im Dezember 2004 Kolloquium zum Gutachterverfahren,
- im April 2005 Zwischenresultate nach dem 3. Workshop-Termin,
- Konsensfindung als gemeinsame Basis im Juni 2005, Formulierung von Bearbeitungsschwerpunkten für die einzelnen Büros,
- 4. Workshop, konsensuale Zusammenführung der Ausarbeitungen,
- im Juli 2005 nach dem 5. Workshop-Termin Umsetzung des Ergebnisses in piktogrammartige, abstrahierte Darstellungen und Zwischenbericht im Bauausschuss,

- danach Erarbeitung des städtebaulichen Rahmenplanes "Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen" durch das Stadtplanungsamt.

Wie gesagt, innerhalb von 9 Monaten vom Masterplan zum Rahmenplan - eine großartige Leistung und an dieser Stelle deshalb nochmals besten Dank und Anerkennung an alle am kooperativen Gutachterverfahren beteiligten Akteure.

Ich will Ihnen jetzt gerne die planerischen Inhalte des Rahmenplanes näher bringen. Sie sehen, jetzt komme ich noch einmal auf die Konturen des Hafens zu sprechen. Diese Zuschüttung ist jetzt aufgebrochen und die alte historische Hafenkante ist wieder hergestellt worden. Hier an dieser Stelle können und sollen drei Inseln entstehen. Diese drei Inseln sind umspült von Wasser, quasi eingerahmt von Grachten, so dass hier eine ganz besondere Wohnqualität entstehen kann, ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal auch für die spätere Vermarktung, ein Merkmal, das es woanders nicht oder selten gibt. Diese Grundidee ist auch von allen Büros und den Planungsbeteiligten als sehr gut eingeschätzt worden.

Was sichergestellt und in der Planung dann auch berücksichtigt werden muss, ist, dass die Öffentlichkeit, das heißt die Bürgerschaft aus der Neustadt, hier an der Hafenkante einen Weg findet, einen öffentlichen Weg, um den Hafen erleben zu können, erleben zu können in seiner künftig neuen an die Historie angelehnte Form.

Gleichzeitig wollen wir aber auch die Zugänglichkeit des Rheinufers sicherstellen, auch in einem Bereich wo jetzt Spundwände stehen, wo jetzt die industrielle Nutzung noch dominiert. Hier soll später Naherholung möglich sein, das soll mit dieser Planung sichergestellt werden. Die Zugänglichkeit sichert ein so genannter LOOP, es geht offenbar nicht ohne Anglizismen. Es wird also durch einen Spazierweg entlang der Hafenkante, einen Hafenrundweg geben, der dieses Ziel sichergestellt. Darüber hinaus werden Plätze geschaffen, die eine besondere Aufenthaltsqualität sicherstellen und die in den Verlauf dieses Weges eingebunden werden. Zwischen den beiden Molenspitzen über die Hafenzufahrt hinweg wird es eine Brückenverbindung geben, die natürlich die Wegebeziehungen und somit auch die Naherholungsfunktionen erheblich steigern wird.

Noch einmal zurück zur Uferkante Rhein: Hier diese Südmolenkante wird ein steineres Ufer darstellen. Die derzeit noch stark verbaute Rheinseite der Nordmole soll durch Zurückbauen in eine begrünte Uferzone, eine Uferwiese, mit ganz hohem Naherholungswert entwickelt werden. Hier soll Aufenthaltsqualität entstehen und verschiedene Freizeitnutzungen möglich sein. Die Neustadt rückt hier tatsächlich an den Rhein vor, womit auch noch mal ein zentrales Planungsziel des Gutachterverfahrens genannt wäre.

Jetzt sind also auf den ersten Blick die neuen Gestaltqualitäten und die Grundstruktur der künftigen Hafenbebauung erkennbar. Es gibt Schwerpunktbereiche besonderer Prägung – ich habe die Hafeninseln schon genannt. Gegenüber kann eine Marina entstehen, hier können Boote anlegen und über eine entsprechende Slipanlage - einer Rampe - zu Wasser gelassen werden. In dem anschließenden Mischgebiet oder dem dahinter liegenden Gewerbegebiet könnte dann auch ein Betrieb angesiedelt werden, der bootsspezifische Reparaturen und sonstige Angebote anbieten könnte.

Hier also die Nordmole, heute Schwerpunkt des Containerumschlages, weiter stromaufwärts die Südmole mit ihren erhaltenswerten und zum Teil denkmalgeschützten Bereichen, hier des Weinlagergebäude, ein Identitätsstifter der zukünftigen Entwicklung, und weiter, an dieser Stelle ganz wichtig zu erwähnen, die so genannte Kulturspange. Sie wissen, dass hier in der historischen Kesselhalle eine Kunsthalle entwickelt werden soll. Die endgültige Hochbauplanung liegt zwar noch nicht vor, der Rahmenplan bereitet aber schon einmal die entsprechende Umgebung, die Kulturspange, vor.

Rheinallee Süd, Rheinallee Nord ist bekannt, und wir haben hier von dem bestehenden Wohngebiet in der Neustadt über dieses neue Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen dann auch einen städtebaulichen Übergang zur nördlich anschließenden Industrie zu bewältigen. Wir haben ja in diesem Bereich der Ingelheimer Aue den wichtigen Industriestandort von Mainz, dem wir uns mit der klassischen Nutzungsabstufung vom Wohngebiet über ein Mischgebiet und weiter über ein Gewerbegebiet in einer gut gelungenen stufenweisen Anpassung nähern werden.

Nun zur Verkehrserschließung: Bisher ist es ja so, dass über die Straße Am Zollhafen nur *eine* Verbindung zu dem Hafengebiet hier über diesen Knoten erfolgt. Künftig werden drei Verbindungen, schauen Sie auf die Pfeile, die notwendigen Verkehrsanschlüsse für das ganze Quartier sicherstellen, die Verlängerung der Nahestraße/ Goethestraße, die Verlängerung des Kaiser-Karl-Ringes und die bereits erwähnte Straße Am Zollhafen.

Und nun zur Gebäudetypologie:

Ich weise deutlich darauf hin, dass hier keine endgültigen Baukörper/ Gebäude dargestellt sind, sondern es sind beispielhafte Vorschläge, Möglichkeiten, Platzhalter, die wir jetzt einmal angedacht haben, um Ihnen *ein* mögliches Gesicht des neuen Quartiers zeigen zu können. Natürlich sind viele Ausformungen denkbar, was letztendlich gebaut werden wird, hängt von den weiteren Planungen ab, insbesondere auch von den Anforderungen des Marktes und den Vorstellungen der Stadtwerke, die dieses Gebiet entwickeln werden. Wir wollen keine schönen Pläne, die dann in der Schublade landen, wir wollen mit dem Rahmenplan und mit dem dann folgenden Bebauungsplan ein robustes Gerüst schaffen, das Qualität sichert und doch den wechselnden Anforderungen des Marktes gewachsen ist.

Ich will noch einmal auf den ersten Gedanken zurückkommen, ich habe von dem so genannten LOOP gesprochen, man könnte jetzt, wenn man hier diesen Weg entlang schaut, denken, hier sind ja Unterbrechungen und das, dem ist jedoch nicht so. Die Gebäude überkragen hier den Weg ab dem 1. Obergeschoss und reichen erst ab hier an das Wasser heran. Der Weg wird sozusagen unter den Gebäuden durchgeführt, es kommt zu einer Art Arkadenstruktur. Ich denke, dass dieser Abschnitt dadurch eine ganz besondere Qualität bekommt.

Was noch gesagt werden muss, ist, dass dieses Quartier hier einer besonderen Nutzung entgegengeht, was das im Einzelnen heißt, kann heute im Detail noch nicht gesagt werden, das ist Thema für einen künftigen Sektor, dass hier eine besondere architektonische und nutzungsbezogene Entwicklung stattfinden soll. Die Entwicklung von der Stange soll nicht im Vordergrund stehen, da sind wir uns einig. Natürlich ist es notwendig entlang der Rheinallee die eine hoch belastete starke Verkehrsader ist und unsere Stadt ein Stück vom Rhein abschneidet, baulich auf den Lärm zu rea-

gieren. Diese Gebäude werden hier wie ein Riegel aufgereiht werden müssen, um die Grundstücke dahinter vorm Lärm zu schützen.

Generell können im Quartier aber die unterschiedlichsten Strukturen entstehen: Blockrandstrukturen, aber auch Punkthäuser, wie z.B. hier in dem Bereich oder vorne am Rhein.

Noch einmal, wir wollen das hier verstanden haben als denkbare Beispiele und nicht etwa als endgültige Bebauung, wir wollen doch alle gemeinsam hier heute eine Vorstellung entwickeln, hineingezogen werden in Planungsentwicklungen und ich glaube, das gelingt sehr gut hier mit diesen Darstellungen. Und Sie sehen, wenn wir uns das Gebiet betrachten, kommt es uns vor wie aus einem Guss, das ist es auch, aber das ist die mühsame intensive Arbeit der vier Büros, vor allen Dingen aber auch die intensive Arbeit unserer Verwaltungsmitarbeitern, unseren Architekten / Ingenieuren, die über die Sommerpause aus den vorher bereits angesprochenen Vorgaben ein stimmiges Ganzes entwickelt haben.

Hier ein Blick von Osten her, find ich sehr interessant, und man sieht hier auch die vorgesehen Gebäudehöhen, hier sind 4 Geschosse ablesbar. Aber natürlich werden wir Raum lassen für aufgesetzte Geschosse, gegebenenfalls Penthousestrukturen, also dass hier auf dieser Dachlandschaft das eine oder andere an besonderer Wohnqualität noch entstehen und entwickelt werden kann.

Der Blick von Norden zeigt noch einmal deutlich, welche Chancen in diesem Gebiet liegen. Aufgrund der hohen Zustimmung sowohl in den Gremien, in der Politik, in der Verwaltung, bei den Nutzern bzw. Eigentümern, bis hin zur Öffentlichkeit, haben wir eine gute Grundlage für weitere städtebaulich interessante Entwicklungen. Wir haben eine hohe Grundstücksverfügbarkeit, hohe Zustimmung bei den betroffenen Eigentümern und es gibt die Möglichkeit vielfältige Wohnformen im Hinblick auf die demografische Entwicklung zu präsentieren. Vor diesem Hintergrund meine ich, ist es möglich, die guten Chancen anzupacken, anzunehmen und daraus eine entsprechende Planung zu entwickeln.

Aber, wir haben auch noch offene Fragen. Beispielsweise, wie sieht es aus mit der zeitlichen Abfolge, können wir noch darauf bauen, dass es also zügig weitergeht, wie bisher. Ich denke ja, aber man muss es heute noch als offen darstellen. Wir haben z.B. zu prüfen die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs, wir müssen wissen, wie groß ist die Fördermöglichkeit für diesen Bereich mit öffentlichen Mitteln und vor allen Dingen, wie ist die Beeinflussung durch andere Großprojekte auf der Ingelheimer Aue. Es ist ja kein Geheimnis, es ist ja auch in den Medien dargestellt worden, dass es durchaus sinnvoll ist, sich ernsthaft Gedanken zu machen über ein neues Kraftwerk in der Nachbarschaft. Dieses Kohlekraftwerk hat natürlich auch technische Einrichtungen von z.B. Befeuerungsanlage bis zu Kühlanlagen. Das muss sich in die weitere Umgebung einfügen, die unterschiedlichen Entwicklungen, die hier Platz greifen, dürfen sich gegenseitig nicht negativ beeinflussen. Wichtige Abstimmungsprozesse werden notwendig sein. Gleichwohl bin ich guter Dinge, da die handelnden Partner sozusagen in der gleichen Familie sind und wir uns mit Sicherheit hier gut aufeinander zu bewegen werden.

Das heißt, um zum Abschluss zu kommen, es geht zügig weiter in folgender Weise: Wir werden den Förderantrag für die äußere Erschließung Ingelheimer Aue im 1. Quartal 2006 vorbereiten. Es wird der Umweltbericht erstellt werden müssen, das ist

ebenfalls bis zum 3. Quartal 2006 angedacht. Verkehrsgutachten und Verkehrsplanungen zu beiden Projekten werden auf den Weg gebracht werden müssen. Die Ergebnisse werden dann allesamt in die dann anschließenden Bauleitplanverfahren einfließen müssen. Wir haben einmal die Flächennutzungsplanänderung Nr. 19, die als übergreifende Klammer die beiden Bebauungsplanbereiche beinhaltet und den städtebaulichen Gesamtzusammenhang dokumentiert. Wir werden weiter den Bebauungsplan N 83 für das neue Güterverkehrszentrum (GVZ) und den Bebauungsplan N 84 für das Neue Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen entwickeln.

Vor diesem Hintergrund sind wir gemeinsam herausgefordert auf dem eingeschlagenen Weg weiterzugehen. Ich bin sehr, sehr dankbar dafür, dass das, was bisher gemeinsam entwickelt und präsentiert wurde, eine so hohe Akzeptanz gefunden hat. Das ist überhaupt die allerbeste Voraussetzung für die weiteren Planungsentwicklungen und ich denke, dass an dieser Stelle noch einmal ein herzliches Wort des Dankes für Sommerpausenarbeit, für Nacht- und Abendarbeit der Beteiligten angebracht ist. Vielen Dank auch für Ihr Interesse. Wir stehen natürlich anschließend für Fragen, die Sie stellen, gerne zur Verfügung.

Vielen Dank.

Beigeordneter Franz Ringhoffer, Dezernent für Liegenschaften, Wirtschaftsförderung, Vergabe
Referat: "Harter Standortfaktor Hafen – logistische Kompetenz für Mainz"

Herr Oberbürgermeister, Herr Kollege Schüler, Herr Höhne, meine sehr geehrten Damen und Herren.

Der Hafen ist ein harter Standortfaktor und ein Teil logistischer Kompetenz. Das möchte ich heute in Fortentwicklung meines ersten Vortrages aus dem HafenForum I hier darstellen.

Wie ist die Ausgangslage?

Welche Standortstärken haben wir?

Die Entwicklungen der vergangenen Jahre, die uns beflügelt haben – aber auch die Chancen, die wir in der Zukunft haben werden.

Welche Vorteile liegen in der Binnenschifffahrt?

Welche Ziele werden wir in wirtschaftlicher Hinsicht hier verfolgen?

Mainz, so schreibt das Handelsblatt, ist ein „Stiller Star“, ein neuer Wachstumsstandort im Rhein-Main-Gebiet. Sehr gut, wenn Andere einen loben, dann muss man es selbst nicht tun. Mainz vor den Hafenstädten Düsseldorf, Hamburg oder auch vor Köln. Von den deutschen Regionen waren 439 Städte und Kreise im Vergleich und wurden im Zukunftsatlas 2004 des Planungsunternehmens Prognos untersucht. Prognos hat uns dort als „Stillen Star“ erkannt, ein Stück weit aufgrund der Situation, die uns geschenkt ist an unserem Standort. In der die Lage, das ist natürlich die Region Frankfurt Rhein-Main, eine der wirtschaftlich dynamischsten Regionen in Deutschland ist.

Dieses Gebiet zählt zu den attraktivsten Regionen mit hohen Qualitäten in allen Bereichen. Ich will die Stärken von Mainz einmal an einer Tabelle darstellen: Hier nennt das Handelsblatt und andere Unternehmen die Attraktivität als Bildungs- und Arbeitsstandort, die Kaufkraft, die Arbeitsplatzdichte und, ganz besonders interessant, auch die Investitionsquote der Industrie. Gerade an der Ingelheimer Aue, unserem besten, größten, attraktivsten Industriegebiet im gesamten Stadtgebiet. Und das braucht natürlich auch die Planung, damit sich die Arbeitsplätze und die Industrie auch für die Zukunft entsprechend aufstellen können. Wir haben hier einen hohen Anteil an Zukunftsbranchen, Glas / Keramik gehören dazu und auch andere Know-How-Equipment-Unternehmen. Die entsprechende Branchenstruktur an unserem Standort hat uns über die Jahre hinweg trotz flauer Konjunktur, bei entsprechenden Schwierigkeiten in nur einer Branche, bei den anderen Branchen die Arbeitsplatzzahlen gesichert bzw. gut entwickelt.

Was ist geschehen in den letzten Jahren? Wir hatten einen Investitionsschub von 3,2 Milliarden Euro. Ich will nur mal die Investitionen aus der Tabelle hier nennen, die in Ufernähe oder mit Logistikinvestitionen zu tun haben. Da ist die Erweiterung der Rheingoldhalle, die Malakoff-Passage, als Büro- und Einkaufsstandort, das 5-Sterne-Hotel Hyatt am Rheinufer, ganz frisch, ganz neu entstanden, die Rheinufergarage. Dann der Verkehrsbereich: der Ausbau des Mainzer Rings, der Hauptbahnhof, einer der wenigen in deutschen Städten, der neu gebaut wurde. Weiter die zweite Bahnöhre, natürlich auch ein sehr wichtiges logistisches Argument für uns, oder die In-

vestition der KMW, die das Heizkraftwerk errichtet hat oder auch den Wirtschaftspark Mainz Rhein/Main mit 24-Stunden-Logistikbetrieb.

Die Zukunftschance, die in diesem Hafen-Projekt steckt, ist insbesondere die Zukunftschance, die aufgrund der Kapazität der modernen Binnenschiffe entsteht. Ein modernes Binnenschiff ersetzt 90 Lkws. Wenn in Rotterdam 10 Container auf die Fahrt gesetzt werden, dann landen 9 davon auf einem Lkw und eines davon auf einem Schiff. Bei den Engpässen, die wir in der Zukunft haben werden, sieht man un schwer, welche Vorteile die Binnenschifffahrt uns für die Zukunft bieten kann. Niedrige Transportkosten, hohe Kapazitätsreserven, die Umweltfreundlichkeit, die geringe Lärmentwicklung, Verkehrssicherheit und Verlässlichkeit. Das sind Chancen, die nur die Binnenschifffahrt bieten kann. Weder die Schiene, noch die Straße werden diese Kapazitäten in der Zukunft bewältigen können.

Und wenn die Dynamik, die die Demografie erwarten lässt, sich eher in den Ballungsräumen abspielen wird, wird es tatsächlich ein Problem, auch ein Transportproblem geben. Im 2-Stunden-Radius um Mainz leben 17 Millionen Menschen, die alle irgendwie versorgt werden wollen mit Gütern und die müssen irgendwie in diesen Raum gebracht werden, das wird am besten und am einfachsten und am umweltfreundlichsten gehen, wenn man sich dazu der Wasserstraße bedient.

Nur hatten wir in der Vergangenheit hier unsere Probleme, wir wollen, das sehen Sie an dieser Zahl, diese 4.000 Arbeitsplätze die rund um das Wasser dort vorhanden sind, die wollen wir natürlich für die Zukunft auch gesichert sehen. Der Zoll- und Binnenhafen 350, in der Ingelheimer Aue 1.700, im Industriehafen und um den Industriehafen weitere 1.800. Da sind Unternehmen darunter wie Frankenbach, Rhenus, Thelen, Werner & Mertz, Kimberley, Römheld & Moelle, KMW, Käuffer & Co., Schott, Valentin, Rheinwerkzeuge und viele andere. Das Potential: Viele Standorte wären froh, wenn sie eine solche Liste zeigen könnten und deshalb bin ich sehr froh, dass mit dem Masterplan, den wir heute Abend schon gesehen haben, etwas zur Sicherung dieser Arbeitsplätze und auch für die Schaffung neuer Arbeitsplätze getan werden kann.

Der Hafen ist ein wichtiges Glied der Mainzer Wirtschaft, wobei Hafen und Hafenwirtschaft sich heute ja nicht mehr innerhalb eines Hafens abspielt, sondern mehr am Rheinufer selbst. Und für mich ist ganz wichtig, dass wir auch im Stadtrat, der Politik und in der Verwaltung klar definiert haben, wir möchten die bestehenden Betriebe und die Industrie sichern, wir haben eine Standortgarantie beschlossen, dass die vorhandenen Betriebe auch ihre Planungssicherheit für die Zukunft bekommen. Und das ist gelungen, und gerade heute erreicht uns ja die Nachricht, dass die DB Cargo bzw. die Nachfolgerin Railion dass es da Überlegungen gibt, sich nach Hamburg zu verlagern bzw. verlagern zu lassen. Der Oberbürgermeister hat davon berichtet im eben stattgefundenen Hauptausschuss, das können wir natürlich nicht dulden, mit meinen Worten, das kommt nicht in die Tüte, ist auch nicht einsichtig, auch wirtschaftlich nicht einsichtig, wieso ein Unternehmen, das jetzt vor wenigen Monaten und Jahren uns immer wieder versichert die Konzernzentrale bleibt hier, nun an den Rand Deutschlands will um logistische Kompetenz in ganz Deutschland abzuwickeln. Das ist wenig einsichtig, ein Monopoly-Spiel, ein Deal, den die Politik hier jedenfalls nicht unwidersprochen hinnehmen wird. Die Wachstumschancen in der Logistik bleiben dennoch ungebrochen. Wir haben vor wenigen Tagen ein großes Logistikzentrum der Firma Kistenpfennig eröffnet, die den Standort Mainz gewählt hat und das

zeigt, dass die logistische Kompetenz nach wie vor gute Chancen hat, in Mainz angesiedelt zu werden.

Die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit in diesem Bereich, um die Chancen für Mainz zu nutzen, wird aber nur möglich sein, wenn wir auch die entsprechenden Kapazitätsreserven im Bereich der Containerschifffahrt schaffen. Das geht nur, wenn wir mit diesem Vorhaben an einen neuen Standort gehen. Den Masterplan kennen Sie, dort am neuen Standort nördlich der Kaiserbrücke werden wir 30 % weitere Kapazität schaffen können für die Logistikbranche. Für die Containerschifffahrt werden die Anbindungen vom Überseehafen Rotterdam in das Rhein-Main-Gebiet gesichert werden können. Wir haben gute Standortchancen auch gegenüber den anderen Hafenstandorten an der Rheinschiene in der Nähe zum Rhein-Main-Gebiet. Wohnen und Gewerbe, was hier insgesamt angeboten wird, sichert natürlich auch unsere finanziellen Grundlagen. Wir haben gerade eben im Stadtrat den Haushalt behandelt und wie anders als mit neuen Investitionen kann man Einkommensteueranteile und weitere Gewerbesteueranteile für unsere Kommune sichern, wenn nicht mit solchen Projekten. Deshalb bin ich froh, dass wir wieder einen großen Schritt weitergekommen sind und wie Ihnen der Kollege Schüler ehrgeizig vorgestellt hat, dass wir auch in 2006 die meisten Projekte davon planerisch bewältigen werden.

Danke für die Aufmerksamkeit. Vielen Dank.

Detlev Höhne, Stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Stadtwerke Mainz Referat: "Das Gesamtprojekt aus Sicht der Eigentümerin und Entwicklerin"

Die Stadtwerke Mainz AG betreuen in der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt zurzeit vier große Zukunftsprojekte für Gewerbe, Industrie, Bürger und Bürgerinnen in einem Gesamtvolumen von weit über 1 Milliarde Euro.

Zum einen, das wohl größte in sich geschlossene Einfamilienhausgebiet in Mainz, die Gonsbachterrassen, die kurz vor ihrem Baurecht stehen. Die Gonsbachterrassen sind ein Angebot für alle Interessierte, die ein Häuschen im Grünen mit guter Verkehrsanbindung zur Innenstadt bauen wollen. Ein ähnliches Projekt gab es zuletzt vor über 30 Jahren mit dem Mainzer Lerchenberg.

Das zweite Zukunftsprojekt ist der Zoll- und Binnenhafen, der mit anderen Wohnformen die Gonsbachterrassen ergänzt. Dabei ist es eine klare Zielsetzung der Stadtwerke Mainz, das Gelände nicht an Bauträger oder Großinvestoren zu verkaufen, sondern die Menschen hier in Mainz in den Fokus zu stellen.

Die weiteren Großprojekte beschäftigen sich mit der Energieerzeugung am Standort Mainz, zum einen im konventionellen Bereich auf der Ingelheimer Aue, zum anderen mit alternativen Energien, in der Diskussion sind hier zwei Windkraftanlagen.

„Wir sind stolz“, erklärte Detlev Höhne, Stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Stadtwerke Mainz, „dass wir hier in Mainz vier Projekte dieser außergewöhnlichen Größenordnung stemmen dürfen.“ Höhne dankte einerseits dem Aufsichtsratsvorsitzenden, Oberbürgermeister Jens Beutel, „der von Anfang an das Projekt begleitet hat“, andererseits dem Bürgermeister und Baudezernenten Norbert Schüler, „der auch mal zur Ruhe gemahnt hat, wenn manche ungeduldig wurden“, und nicht zuletzt dem Wirtschaftsdezernenten Franz Ringhoffer, „der uns an allen Fronten geholfen hat.“

Höhne lobte dabei ausdrücklich die Verwaltung und die verantwortlichen Gremien: „Innerhalb von neun Monaten vom Masterplan zum Rahmenplan zu kommen, für so ein gewaltiges Vorhaben, und in zwölf Monaten Baurecht, für ein so kompliziertes Gelände, das ist schon oberste Liga“.

Auf dem Weg zum neuen Containerterminal und zum Umbau des Zoll- und Binnenhafens sind die plantechischen Vorbereitungen zu 90 Prozent abgeschlossen. „Es ist alles vorbereitet, damit entsprechende Förderungsanträge positiv beschieden werden können“. Erste Rückmeldungen von Bund und Land bestätigen, dass eingehende Anträge schnell bearbeitet werden können, und dass der gedachte Zeitplan auch beibehalten werden kann.

Schon heute kann dem Containerterminal eine beträchtliche Steigerungsquote garantiert werden. Dabei geht es um Steigerungsquoten, von bis zu 100 Prozent der jetzigen Kapazität, eine Größenordnung, die auch Franz Ringhoffer für notwendig ansieht.

Viele Unternehmen in Mainz, die im Bereich Export und auch Import tätig sind und halbfertige Produkte brauchen, sind darauf angewiesen, sehr verbrauchsnahe ein Umschlagszentrum zu haben.

Mit dem Zoll- und Binnenhafen entsteht ein neues Stadtviertel mit sehr viel positiver Resonanz. Wobei auch bei diesem nachhaltigen, positiven Beitrag zur Stadtgestaltung die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Projektes gegeben sein muss. Dabei geht es auch um die Höhe der Erschließungskosten, die zum Teil vier- bis fünfmal höher sind, als in vergleichbaren Stadtteilen. Darüber wird noch in den nächsten Monat gemeinsam mit verschiedenen Ämtern und Dezernaten diskutiert.

Ziel ist es, zum einen Eigentumswohnungen in exponierter Lage zu bauen, aber auch Mietwohnungen anzubieten. Entwicklung und Bau liegen dabei nicht in der Hand eines Investors, sondern bleiben bei den Stadtwerken. „Wir werden zeigen“, so Höhne, „dass wir dazu in der Lage sind und wir wissen, dass der entsprechende Markt dafür vorhanden ist“.

Grundvoraussetzung für ein erfolgreiches Projekt ist die Vorgabe, dass beides – die Verlagerung des Containerterminals als auch die Erschließung des Zoll- und Binnenhafens – zügig vonstatten geht.

Tatsächlich machen sich zurzeit - und sicher auch noch in den nächsten Jahren - viele Menschen in der Umgebung darüber Gedanken, wo sie investieren, wo sie wohnen: im Alter, in der Jugend, als Familiengründer. Gleichzeitig entstehen zurzeit vergleichbare Projekte in anderen Städten, beispielsweise in Wiesbaden, in Frankfurt am Mainufer oder in Offenbach.

Das heißt – auch unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Tragfähigkeit des gesamten Projektes –, dass die Entscheidungen und Weiterentwicklungen so rasch wie möglich erfolgen müssen. Das heißt beispielsweise auch, dass möglichst am gleichen Tage der Spatenstich für das Containerterminal erfolgt, wie auch der Spatenstich für die Erschließung des ersten Quartiers im Zoll- und Binnenhafen. Höhne: „Ohne Erschließung eines neuen Containerterminals kein neues Stadtquartier im Zoll- und Binnenhafen und ohne einen frühzeitigen Beginn im Zoll- und Binnenhafen keine Finanzierbarkeit.“

Ziel ist es nach wie vor, zum Geburtstag des Zoll- und Binnenhafens am 6. Juni 2007 den Doppelspatenstich stattfinden zu lassen.

Zwei Aspekte beschäftigen zudem die Öffentlichkeit: Zum einen die Kunsthalle und zum anderen die Frage, was tut sich auf dem Gelände des Zoll- und Binnenhafens während die Planverfahren laufen.

Stichwort Kunsthalle: Hier wird bereits auf unterschiedlichen Ebenen zum Teil auch kritisch diskutiert: in der Öffentlichkeit, aber auch mit dem Oberbürgermeister Jens Beutel, mit dem Kulturdezernenten Dr. Peter Krawietz, und schließlich mit dem Kultusminister von Rheinland-Pfalz, Professor Jürgen Zöllner.

Höhne sieht dabei die Kunsthalle durchaus auch als Marketinginstrument, ähnlich wie beispielsweise das Burj-al-arab, eines der teuersten Hotels der Welt in Dubai, das gleichzeitig ein Anziehungspunkt für eine ganze Region geworden ist. „Wir brauchen auch in Mainz – natürlich in viel kleinerem Maßstab - solche Zeichen, da wir mit der Vermarktung unseres Geländes im Wettbewerb mit vielen anderen Hafen- und Wasserprojekten stehen.“

Dabei soll die Kunsthalle im Eigentum der Stadtwerke Mainz bleiben. Das heißt, es entstehen für die Stadt Mainz keine Instandhaltungskosten und keine Betriebskosten. Dass die Idee greift, zeigen konkrete Anfragen von Investoren, die nach einem Bauplatz in der Nähe der Kunsthalle gefragt haben.

Stichwort Aktivitäten am Zoll- und Binnenhafen: Neben Veranstaltungen wie die „Harley-Tage“ oder die Entega Spieltage „Lumax“, steht ein zentrales Gebäude auf der Südmole im Mittelpunkt, das so genannte alte Weinlagergebäude. Hierzu hat die Stadtwerke Mainz AG für freischaffende Architekten und Innenarchitekten des Kammerbezirks Rheinhessen und im Bereich der Stadt Wiesbaden einen Ideenwettbewerb für die Nutzungsänderung des hafenprägenden Alten Weinlagergebäudes auf der Südmole ausgelobt. Dafür wurde eine Gruppe erfahrener und junger Architekturbüros aus allen Regionen Deutschlands gezielt eingeladen.

Höhne: „Wie man sieht, die Stadtwerke Mainz AG steht nicht nur in der Verantwortung, sondern treibt auch die Entwicklung mit Fantasie und Ideen voran. Schön wäre es, wenn wir mit Fertigstellung des Projekts sagen können: wir haben dank eines klaren Schulterschlusses mit Stadtvorstand, mit Stadtverwaltung und allen technischen Ämtern ein qualitativ sehr gutes und zugleich spannendes Wirtschaftsprojekte mit Tempo umgesetzt.“

**Dieter Blase, Modertor,
Gesellschaft für innovative Unternehmensberatung, Saarbrücken:**

Meine Damen und Herren, Herr Oberbürgermeister, Mitglieder des Stadtvorstandes, Herr Höhne, ich übernehme jetzt die mir zugedachte Rolle des Moderators und führe dann für Sie die weitere Diskussion. Ich möchte aber zuvor noch einige Sätze sagen, die einem Außenstehenden zustehen. Ich denke, wir haben hier sehr selbstbewusste Vorträge des Stadtvorstands und des Stadtwerke-Vorstands gehört und wenn ich da von außen kommentieren darf, dann kann ich das nur unterstreichen: Dieses Selbstbewusstsein ist angebracht, wir reden hier über ein herausragendes Projekt in einer dynamischen Stadt. Die Daten, die Herr Ringhoffer vorgetragen hat, der Optimismus, den Herr Höhne auch aus wirtschaftlicher Sicht der Stadt verbreitet hat, das alles ist gerechtfertigt und wird sich auch durchsetzen.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich einige Unterstreichungen, Anmerkungen vornehmen in Bezug auf das, was die Herren hier eindrucksvoll zum Ausdruck gebracht haben. Oberbürgermeister Beutel hat das als besondere Zukunftsfähigkeit des Projekts Zoll- und Binnenhafen unterstrichen und hat den Wandel mit seiner Aufforderung ins Feld geführt. Das ist in der Tat wichtig, Mainz hat Einwohner verloren. Mit den Gonsbachterrassen und eben mit dem Zoll- und Binnenhafen als herausragenden Wohnstandorten wird es gelingen in absehbarer Zeit Kompensation zu schaffen, Menschen zurück in die Stadt zu holen. Das ist zusammen mit dem herausragenden Profil dieses Projekts Zoll- und Binnenhafen die Alleinstellung für den Standort Mainz am Rhein schafft, ein ganz wichtiger Aspekt. Herr Bürgermeister Schüler hat sozusagen als Sprecher für die Bauverwaltung, Planungsverwaltung die Verfahrensqualität hervorgehoben. Auch das ist zu unterstreichen. Mit den vier herausragenden internationalen Büros ist hier internationaler Standard in die städtebauliche Debatte eingebracht worden und das ist der Verdienst der Stadtwerke als Eigentümer, dass sie das mit gefördert haben, dass sie in die Diskussion von Wirtschaftlichkeit Qualität mit einbezogen haben. Das ist eine der wichtigen Schlussforderungen, dass an diesem Projekt deutlich wird, dass Wirtschaftlichkeit und städtebauliche Qualität sich nicht ausschließen, sondern sich gegenseitig befördern, sogar bedingen. Das ist ein ganz wichtiges Zwischenfazit.

Hervorgehoben hat Herr Bürgermeister Schüler auch den Aspekt des Konsenses der Akteure, nicht nur in Verwaltung und Politik und bei dem wirtschaftlichen Eigentümer, sondern auch in der breiten Öffentlichkeit. Auch dem ist nichts hinzuzufügen, ich denke die Diskussion heute Abend das macht mir als Moderator es auch sehr leicht, sie wird das zeigen. Wenn ein Projekt gut ist und zukunftsfähig ist, dann darf man das auch sagen und darüber reden. Das ist so. Herr Ringhoffer, und das ist bemerkenswert, hatte etwas anderes hervorgehoben und das zeigt die Breiten- und Tief-schichtigkeit der stadtentwicklungspolitischen und wirtschaftlichen Diskussion in Mainz. Er hat die industriellen Arbeitsplätze hervorgehoben, für einen Außenstehenden, der mit einer Stadt wie Mainz, das ZDF, Hochschulen und Dienstleistung verbindet, ist das was Besonderes, dass hier Wert darauf gelegt wird, die industrielle Basis nicht zu verlieren. Das finde ich bemerkenswert und das ist auch richtig, sehen wir doch, dass Staaten wie die USA oder England bzw. Großbritannien, die die industrielle Basis verloren haben, große Schwierigkeiten haben, qualifizierte Arbeitsplätze für ihre Menschen zu schaffen. Da stehen wir in Deutschland noch ganz gut da und die Politik in Mainz denke ich, ist da zu unterstreichen. Und durch die Verlagerung des Containerterminals zum dann Güterverkehrszentrum wird ein Beitrag ge-

leistet, nicht nur den Logistikstandort zu sichern, sondern auch die dazugehörigen Arbeitsplätze und auch Extrachancen zu liefern. Wir haben von +30% gesprochen. Sie sahen es selbst, was wirtschaftlich in Mainz in den letzten Jahren gelaufen ist und was auch für die Zukunft erwartet werden darf.

Zuletzt aber zumindest nicht nur der Vortrag von Herrn Höhne, der geht natürlich auf die Machbarkeit der Entwicklung, er ist der Grundstückseigentümer, er setzt einen Namen, ein Zeichen für die Entwicklung. Er ist auch gerade dabei, ein Team zusammenzustellen, das diese Entwicklung steuern kann. Er hat darauf verwiesen, dass die Stadtwerke eine Reihe von dynamischen wichtigen Projekten für die Stadt in Gang setzen. Aus der Außensicht ist das Projekt, über das wir heute reden, der Zoll- und Binnenhafen, natürlich noch interessanter als die Gonsbachterrassen. Die Gonsbachterrassen sind sozusagen Pflicht, da werden viele Chancen eröffnet für Bauen im Grünen in der Stadt, aber das was spektakulär ist, was den Ruf von Mainz mehreren kann, mit den Nutzungen die angesprochen worden sind, was in der Region für Alleinstellung sorgt, für Konkurrenzfähigkeit, das ist natürlich der Zoll- und Binnenhafen.

Das Wohnen am Wasser, die Qualität dessen, was hier vorgestellt worden ist, das spricht dann noch mal für sich. Ein bisschen aus dem Nähkästchen geplaudert, wir haben die Stadtwerke begleitet und beraten, wir waren 1 ½ Jahre im Bereich der Untersuchung der Machbarkeit, sowohl auf der Kostenseite wie auf der Erlösseite. Herr Höhne hat darauf hingewiesen und er hat es auch selber gesagt, wir gehen alle davon aus, dass wenn die Rahmenbedingungen eingehalten werden, wenn Forderungen nicht so hoch geschraubt werden, dass dann jedes Projekt machbar ist und er hat den Mut gehabt zu sagen, am 6. Juni 2007. Herr Höhne, ich finde es auch richtig, dass Sie es gesagt haben, es kann der Doppelspatenstich sein. Was wichtig ist, wir machen selber Projektentwicklung, nicht nur in Saarbrücken sondern auch anderswo, Herr Beutel, wir sind nicht nur ein Unternehmen, das hinter dem Feld arbeitet, sondern wir haben auch einige Projekte an der Rheinschiene, da mischen wir auch mit. Unser Unternehmen ist zwar in Saarbrücken beheimatet, aber über die Hälfte unserer Mitarbeiter kommt aus anderen Bundesländern, so dass wir insgesamt das nationale Know How hier auch an diesen Standort einbringen können. Deshalb auch unsere Mitwirkung. Von daher auch der Mut, diese Kommentare zu geben und Ihnen zu sagen, dass Sie auf dem richtigen Weg sind. Es hat in der letzten Woche eine andere Veranstaltung hier in Mainz gegeben, an der ich das Vergnügen hatte teilzunehmen. Da ging es um die Konversion und Stadtentwicklung, das war ein Kongress der Landesregierung, und da ging es auch um die Hafenprojekte im Land. Dieser Standort hier in Mainz, das ist vorderste Front wo wirtschaftlich gearbeitet werden kann, wo am Markt Erfolge erzielt werden können. Wenn man über Konversionsprobleme redet, dann redet man über die Südwestpfalz mit hohen Arbeitslosigkeitsraten, da redet man über Eifel und Hunsrück, da sieht es anders aus, da gibt es keine Immobilienmärkte. An dieser Stelle sollte man es hervorheben, dass Sie stolz darauf sein können und selbstlos sein können, dass Sie diese wirtschaftliche Dynamik in der Stadt haben und dass Sie sie auch in Zukunft wahren können.

Herr Höhne hat ein größeren Teil seines Vortrags dafür verwendet, Ihnen die Themen Kunsthalle und Weinlagergebäude nahe zu bringen. Das zeigt und ist auch wichtig für die Entwicklung des Standorts, dass man nicht einfach eine Serie von tausend Wohneinheiten, Wohnungsneubau plant oder an der Rheinallee so und so viel Quadratmeter gewerbliche Immobilien. Das zeigt vielmehr, dass die handelnden Ak-

teure ein Bewusstsein dafür haben, wie differenziert die Standortentwicklung mit vorhandener Bausubstanz, mit den Möglichkeiten, die in der alten Bausubstanz stecken, vor sich geht, wie man das Wasser einbeziehen kann - der alte Hafengrundriss wird wieder hergestellt. Das ist eine Erfahrung, die an vielen Standorten in Deutschland und anderswo gemacht worden sind. Wenn ich auf historischem Boden arbeite, wenn ich die Chancen die diese Geschichte mit sich bringt, nutze, dann wird das Ergebnis auch im Neubau viel besser und der Erfolg größer und die Akzeptanz in der Bevölkerung ebenso.

Meine Damen und Herren, ich habe jetzt doch ein Co-Referat gehalten, aber Sie sehen es mir nach, vielleicht kommt ein bisschen auch meine Begeisterung durch, was dieses Projekt angeht. Die Diskussion wird zeigen, ob Sie das teilen können.

Wortmeldung: Dr. Eckhardt, Stadtratsmitglied und baupolitischer Sprecher der CDU-Fraktion

Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren, ich darf vielleicht vorausschicken, nachdem die Verwaltung sich selber beglückwünscht hat, auch seitens der Politik herzlichen Glückwunsch an die Verwaltung und ihre Mitarbeiter, dass die Geschichte so zügig über die Bühne geht. Ich denke, dass ein kleiner Verdienst halt auch auf die Politik ab, weil, wie selten in dieser Stadt, sich die Politik hier bei diesem Projekt einig ist.

Gestatten Sie mir aber bitte drei Anmerkungen. Die erste, ich bin froh, dass wir eine Tochtergesellschaft haben als Instrument, um diese Stadt im städtischen Bereich zu entwickeln. Herr Höhne, insbesondere auch an Sie herzlichen Dank, dass Sie als Promoter das Projekt kräftig vorantreiben. Ich bin insbesondere dankbar, dass ein Hauptanliegen, das bei den ganzen Entwicklungen dieses Gebietes für uns im Vordergrund steht, dass wir den industriellen Bereich, die gewerblichen Bereiche sichern und dass dieser durch heranrückende Wohnbebauung nicht in Gefahr gerät. Es ist im Grunde genommen das letzte größere zusammenhängende Stück Industrie-Gelände in unserer Stadt und wir wissen, dass die Entwicklung von neuen Gewerbe- oder industriellen Gebieten außerordentlich schwierig wäre. Ich danke Ihnen auch für die klarstellenden Worte, dass der Containerhafen nicht nur eine Chance haben soll an dem neuen Standort für die nächsten 6 oder 7 Jahre, sondern dass die Stadtwerke bemüht sein wird, auch über diese Zeit hinaus etwaigen weiteren Erweiterungswünschen Rechnung zu tragen. Das ist uns ein großes Anliegen, das kam kürzlich in der Zeitung etwas problematisch rüber.

Gestatten Sie mir eine zweite Anmerkung, weil das natürlich die Herzen bewegt, Herr Höhne, Sie haben einen gefährlichen Vergleich herangezogen, indem Sie einen Scheich zitiert haben, ich weiß nicht, was Ihnen da in der Zukunft blüht, aber ich stimme Ihnen völlig zu. Der Bereich der Kulturspange hat eine besondere Bedeutung, weil er für die Qualität des Gebietes durchaus prägend sein wird. Und deshalb ist unser Wunsch, in welchen Dimensionen auch immer, das eine Kunsthalle dort realisiert wird, ob nur für den städtischen Bedarf oder vielleicht auch für private Galerien in einem gewissen Anteil, es ist ja vieles denkbar. Ich will nicht vorgreifen, aber unser Wunsch wäre es, die Kunsthalle tatsächlich zu einem architektonischen Signal zu machen, und zwar sich dafür über einen Architektenwettbewerb der Mithilfe, Begeisterungsfähigkeit verschiedener Architekten zu bedienen. Ich glaube das wäre gut investiert und es wäre sinnvoll vielleicht auch diese schon auf den Weg zu bringen, damit Sie bei Ihrem Spatenstich im Jahre 2007 voller Stolz sagen können, wir werden hier ein hervorragendes Meisterwerk, hervorgegangen aus einem Architektenwettbewerb, realisieren.

Der dritte Punkt, der mir etwas am Herzen liegt, ist folgender. Wir haben hier ein sehr, sehr großes Gebiet. Wir wissen, dass wir in Mainz etwa einen neuen Wohnbedarf haben, der schwankt zwischen 500, 600, 700 Wohneinheiten pro Jahr. Bei diesem Projekt und wenn ich die Gonsbachterrassen dazuzähle, allein etwa in der Größenordnung von 600, 650 Wohneinheiten, wenn ich das richtig im Kopf habe, wird man dafür Sorge tragen müssen, dass nicht durch ein sofortiges in Angriffnehmen der gesamten Fläche der Markt in Mainz überschwemmt wird, sprich mit anderen Worten, man wird darauf achten müssen, dass eine sukzessive Bebauung stattfindet. Natürlich bietet sich aus meiner Sicht zunächst mal der Beginn im südlichen Bereich

an, das ist die eine Sache. Die andere Sache ist die, dass die Bitte an die Planer wäre, bei der gesamten Konzeption auch darauf zu achten, dass eine solche sukzessive Entwicklung oder Volllaufen wie man das nennt, dieses Bebauungsplangebietes nicht etwa dazu führt, dass irgendwo irgendwelche Zahnlücken entstehen, sondern tatsächlich ich sag mal, die einzelnen Quartiere als solche attraktiv und lebensfähig sind.

Wortmeldung: Robert Plail, Vertreter des Werkbundes

Meine Damen und Herren, ich spreche hier für den Werkbund Rheinland-Pfalz und möchte mein Statement kurz mit einer ersten Einschätzung beginnen. Wir hatten Gelegenheit uns in der Vergangenheit an verschiedenen Stellen zu artikulieren und waren bestrebt einen konstruktiven Beitrag zu leisten. Wenn wir heute, nachdem wir auch bei dem ersten Zoll- und Hafenforum eingeladen waren, das alles Revue passieren lassen, auch die Vorträge sehen, sind wir auch positiv eingestellt und glauben, dass hier mit diesem Verfahren und der Art, wie die Gremien das Verfahren moderiert haben, es gelungen ist, eine Entwicklung zu kanalisieren. Wir würden uns vorstellen und wünschen - und da sprechen wir auch für unsere Mitglieder im Verband - dass Aspekte der Qualitätssicherung wie sie hier ganz augenscheinlich in dem Verfahren zur Erstellung des Rahmenplans einbezogen wurden, auch in der Zukunft bei der Erstellung der Bebauungspläne, in den Bebauungsformen, weiter integriert werden.

Zwei inhaltliche Aspekte, an die ich anknüpfen möchte. Der erste der auffällt, sind die Gebäudehöhen. Wir haben auf Animationen, die sie hier für die Vorstellung unterlegt haben, rekonstruiert, dass die Bebauungshöhe ca. 3 bis 4 Geschosse in Abhängigkeit von unterschiedlichen Baufeldern ist. Wir können uns vorstellen und würden dies als erste Anregungen in die Diskussion einbringen wollen, dass die Bebauungshöhe höher gewählt wird, einmal aus Gründen der Entwicklung des Stadtraums, der Wahrnehmung des Stadtraumes. Wir haben ja die Neustadt, da gibt es durchweg die 5-geschossige Bebauung, d.h. die Traufkante, die sich daraus ergibt, ist auch charakteristisch für den Stadtraum, für die Wahrnehmung des Stadtraums. Wir können uns auch vorstellen, dass hier in dem Bereich am Hafen anders nachgedacht werden muss hinsichtlich der Nutzung der Erdgeschosszone. Wenn man an die Hochwassersicherheit denkt, sehen wir darin auch eine Chance in der Vertikalen zu differenzieren, auch mit dem unterschiedlichen Wohnungsangebot und gegebenenfalls auch die Erdgeschosszone, die Ebene 0 auf der Stadtebene anders zu nutzen.

Daran angeknüpft die zweite Anregung, dass bei diesen Entwürfen oder diesem Rahmenplan, der jetzt als Ergebnis der gutachterlichen Arbeit vorliegt, einige Punkte und Entwicklungselemente kombiniert wurden. Das fällt auf, wenn man hier nach Norden schaut mit dem Hafen beispielsweise und der stadtgestalterischen und stadträumlichen Anknüpfung an die Bebauung, die dann an der Rheinstraße angelagert ist. Wir können uns vorstellen und wir würden anregen an diesem Punkt nachzudenken, mögliche Brüche auch in der räumlichen Kontinuität durch einen entsprechenden Bebauungsplan offen zu halten, dass es einfach eine strategische Bandbreite gibt, um einzelne Quartiere oder Bestandteile dieses neuen Siedlungsbausteins aufeinander abzustimmen und das vielleicht auch bezogen auf das Wohnungsangebot, auf die Architektur und letztlich dann die Realisierung in einzelnen Abschnitten abstimmen zu können. Das wären unsere beiden Anregungen.

Wortmeldung:

Wie man hört, entsteht ja ein Wohngebiet in der Größenordnung mit einer Einwohnerzahl etwa von 3.000. Wer könnte sich 3.000 Einwohner, ohne Kindergarten und Schule, ohne Geschäfte? Daher die Frage, inwieweit oder an welche Infrastrukturmaßnahmen ist von vornherein gedacht, welche sind vorgesehen, wie sollen sie umgesetzt werden? Bei dem AZ-Forum vor einigen Wochen im Zollhafen war die Rede

davon, dass es ein lebendiges, ein Mischwohngebiet werden soll, d.h. werden Familien einziehen, wird eine vielfältige Bevölkerungsschicht dort sich ansiedeln, wie sieht die konkrete Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen aus?

Wortmeldung:

Die Diskussion ist ja vor allen Dingen auf die Wohnbebauung, auf die Verbesserung des Angebots, auf die besseren Wirtschaftsbedingungen eingegangen. Wir sollten aber auch bedenken, dass diese Planung ein Quantensprung für die ökologische Situation in dieser Region bedeutet. Die Neustadt wird näher ans Wasser rücken. Es ist ja klar gestellt worden, dass durch die öffentliche Zugänglichkeit auf den Uferanlagen die Bewohner der Neustadt den Rhein wieder erleben können, als Fluss an ihrer Stadt. Und mir bleibt zu wünschen, dass die Durchgängigkeit, die ja mit dem Rheinufer gerade angefangen hat, mit der Verbesserung der Situation dort, dann noch weiter nach Norden geführt werden kann. Beim Containerhafen ist eine Grenze gesetzt, aber dass hier möglicherweise auch eine Überlegung der Regionalparkroute, die Naherholungsqualität mit berücksichtigt wird.

Dann noch eine Zusatzfrage: Wie wird die Energieversorgung in diesem Areal aussehen? Ich gehe davon aus, dass man die Fernwärmeversorgung wählen wird, das würde natürlich insgesamt auch positive Auswirkungen auf die Luftqualität im Bereich der Neustadt haben.

Gerhard Walter-Bornmann, Ortsvorsteher der Mainzer Neustadt:

Herr Oberbürgermeister, Herr Bürgermeister Schüler, Herr Höhne, als Ortsvorsteher der Mainzer Neustadt bin ich sehr froh darüber, dass in meiner Amtszeit dieses Projekt angestoßen worden ist. Herr Blase war ja so freundlich bei seinem Beitrag vorhin zu sagen, dass hier selbstbewusste Politiker und selbstbewusste Unternehmer heute Vorträge gehalten haben für die Durchführung und den Anstoß eines selbstbewussten Projektes. Und ich würde soweit ergänzen, dass hier ein selbstbewusstes Projekt in einen selbstbewussten Stadtteil angestoßen wird - und da bin ich sehr dankbar dafür, denn es ist für die Mainzer Neustadt immer sehr schwierig gewesen, Momente der positiven Entwicklung so in die öffentliche Diskussion zu bringen, dass das auch endlich wahrnehmbar war. Und das ist sicher ein Projekt, das jetzt in ganz besonderer Weise für unseren Stadtteil in den Vordergrund rücken wird.

Ich bin auch deswegen dankbar, dass dieses Projekt zustande gekommen ist oder zustande kommen wird, weil das auch einige Momente der heutigen Diskussion wegnehmen wird. Wir hatten im Stadtteil immer wieder die Diskussion um eine geplante zusätzliche Rheinbrücke. Ich bin dem Stadtvorstand und auch Herrn Höhne sehr dankbar, dass er sich dafür eingesetzt hat im Rahmen des Workshop-Verfahrens dafür zu sorgen, dass dies aus dem Situationssplan herausgenommen worden ist. Der Stadtvorstand hat es beschlossen und damit sind die Befürchtungen, die besonders die Bürgerinnen und Bürger im nördlichen Teil des Stadtteils hatten, nämlich am Kaiser-Karl-Ring, hinfällig.

Der andere Punkt, der als positiv zu bewerten ist, ist die Diskussion, die wir über die Lärmbelästigung durch den heutigen Standort des Containerareals haben, die immer wieder entstanden ist bei den Anliegern Am Zollhafen. Wenn der Containerhafen in Richtung Industriehafen verlegt wird, wird dieses Problem wegfallen. Stattdessen wird die Gestaltung der Kulturspange dort eine einladende Gesamtsituation schaffen, die auch für die Anlieger, die heute schon dort wohnen, zufrieden stellend sein wird. Und ich bin sehr stolz darauf und sehr zufrieden damit, dass die Stadtwerke das Angebot gemacht haben, eine Kulturhalle dort zu errichten, um damit sozusagen einen Investitionsimpuls für dieses ganze Projekt auf den Weg zu bringen.

Was auch begrüßenswert ist, dass eine Idee, die schon vor 20 Jahren durch die Grüne Brücke, damals durch Jockel Fuchs und dem Gestalter angedacht worden ist, nämlich die Neustadtbürgerinnen und -bürger über die Grüne Brücke und den Feldbergplatz an das Rheinufer zu führen, jetzt durch die Gestaltung des Rheinufers und seine Uferkante verstärkt werden und sozusagen richtig realisiert werden wird. Das wird jetzt durch diese Abzonung der Uferkante bis runter an die Gaßnerallee bewirkt werden. Das ist eine enorme Aufwertung dieses gesamten Areals und damit auch eine Aufwertung für die Bürger, die dort ihre Freizeit dann verbringen wollen. Ich habe aber trotzdem noch einige Ideen und Vorschläge, die man noch in die Diskussion einbringen kann. Ein Aspekt ist schon angesprochen worden, Frau Erlenwein, die Leiterin der Grundschule Goetheschule hat schon mal die Frage nach der Infrastruktur angesprochen. In diese Richtung würde ich gern auch noch mal einige Ausführungen von ihnen hören, wie weit es heute schon reale Überlegungen gibt oder ob das erst im Rahmen der ganzen weiteren Planung ernsthaft verfolgt wird.

Der andere Punkt ist die Überlegung, wie man mit dem Plateau im Hafenbecken verfährt und wie man das gestaltet. Da würde ich gern anregen, dass vielleicht auch die

Stadtwerke als Hauptinvestor dieser Maßnahme vielleicht eine Arbeit zu Rate ziehen, die an der Universität und Gesamthochschule in Kassel im Jahr 2001 von zwei Architekten entwickelt worden ist, wo für dieses Plateau eine ganz originelle Idee entwickelt worden ist. Ein Herr Piel und ein Herr Locher haben das entwickelt, es sind Mainzer Bürger gewesen, die in Kassel studiert haben und den südlichen Teil dieses Hafenbeckens entwickelt haben, überplant haben und da eine ganz originelle Idee hatten, nämlich die, dass man dieses Plateau freihält und dass hier eine 7 m hohe Stele mit Überdachung gestaltet wird, und dass man drei Kufen dort platziert, die später z.B. als Sichtpunkt gedacht werden können. Diese Idee finde ich überzeugend und ich wäre dankbar, wenn vielleicht die Stadtwerke bereit wäre, diese Arbeiten mal näher heranzuziehen und zu sehen, ob man da einen attraktiven freien Mittelpunkt in diesem Gebiet schaffen könnte.

Dr. Bietz, Leiter des Rabanus-Maurus-Gymnasiums:

Herr Ringhoffer, Sie haben dargestellt, dass wir in Mainz auch die Attraktivität als Bildungsstandort haben. Zum Bildungsstandort gehört natürlich das Schulwesen, zum Schulwesen gehören auch die Gymnasien. Hier spreche ich für die Gymnasien, die an den Rhein angrenzen, ich denke an das Schlossgymnasium, das Frauenlobgymnasium, das Rabanus-Maurus-Gymnasium. Tatsache ist, dass wir es schwer haben, Sportunterricht in unseren Hallen abzuhalten; Freiflächen haben wir in der Innenstadtlage sowieso nicht. Da Zug um Zug unsere Schulen in Ganztageeinrichtungen umgewandelt werden, für das Rabanus-Maurus-Gymnasium gilt das bereits, für das Schlossgymnasium wird das kommen und wird nicht dabei bleiben, haben wir zusätzlichen Bedarf an Sportstunden. Es ist festzustellen, dass unser Sportunterricht zurzeit schon zu einem Drittel nicht in unseren Hallen durchgeführt werden kann, wir müssen oft sehr weite Wege in Kauf nehmen, um unsere Kinder in entsprechenden Hallen in Mainz unterzubringen. Deswegen möchte ich fragen, ob daran gedacht ist, in dem heute angesprochenen Bereich auch Sportflächen anzubieten, das wäre sehr in unserem Interesse und insofern begrüßen wir dieses Vorhaben sehr und ich bin wahnsinnig neugierig und interessiert. Danke.

Wortmeldung:

Herr Oberbürgermeister, meine Damen und Herren, ich möchte als erstes betonen, dass ich dieses Projekt der Umgestaltung Zoll- und Binnenhafen und Verlegung Containerhafen für ein großartiges Projekt halte und für eine große Chance, sowohl für die Neustadt als auch für Gewerbe und Industrie auf der Ingelheimer Aue und am Rheinufer. Ich möchte allerdings auch darum bitten, dass man in Bezug auf die Nachbarstadtteile sehr genau überlegt - und ich habe das aus ihren Ausführungen entnommen, dass es ein entsprechendes Gutachten geben soll - , dass man sehr genau überlegt, wie die Verkehrsströme und die Verkehrsanbindungen sein werden. Ich denke, dass - in Anbetracht der weiteren Vorhaben auf der Ingelheimer Aue, aber auch in Anbetracht der Sanierungsbedürftigkeit der Schiersteiner Brücke – wir es hier ganz sicherlich mit einem sensiblen Bereich zu tun haben, der eine sehr genaue Planung verlangt.

Herr Blase, Moderator:

So meine Damen und Herren, ich erfahre gerade, dass wir jetzt die Fragerunde zunächst geschlossen haben, wir können das bündeln. Ein großer Teil der Fragen geht naturgemäß an Herrn Bürgermeister Schüler, das sind Fragen zum Thema Qualitätssicherung im städtebaulichen Bereich, das waren die Fragen, die vom Werkbund gestellt worden sind. Es ging aber auch um zusätzliche gestalterische und funktionale Aspekte am Rhein, um die Rheinuferpromenade, das ist der städtebauliche Aspekt. Dann kommen die Fragen zur sozialen Infrastruktur, zu Kindertagesstätten, zu Sporthallen; und andere Dinge waren gefragt. Wieweit wird das im Projekt abgebildet? Das ist der Fragenblock, der an Bürgermeister Schüler geht. Auch das Thema Verkehr natürlich, verkehrliche Erschließung und Sicherung in Bezug auf die benachbarten Stadtteile.

Herr Ringhoffer ist noch mal gefragt wegen der Fragen der Sicherung der industriellen Arbeitsplätze an den bisherigen oder den neuen Standorten.

Und dann natürlich Herr Höhne in Bezug auf die Dynamik im Bereich des Wohnungsbaus. Wie ist die Aufnahmefähigkeit durch den Markt, es gibt vieles und zahlreiche Standorte, große Standorte, die Gonsbachterrassen sind schon genannt worden. Und natürlich das Thema Kunsthalle, in welchem Verfahren der Entwicklung soll weiterentwickelt werden? Zuletzt Anmerkungen zur ökologische Situation sowie die Frage, wie ist Energieversorgung geplant für den neuen Standort.

Bürgermeister Norbert Schüler:

Meine Damen und Herren, zunächst einmal zu dem Thema Infrastruktur. Sie hatten angesprochen, wie ist das mit Plätzen für Schulen oder für Kindergarten usw. Da gibt es zum Beispiel gesetzliche Grundlagen, die den Anspruch auf Versorgung in den Kindergärten regeln, denen müssen wir nachkommen. Vor diesem Hintergrund ist es natürlich notwendig, bei der weiteren Planung bzw. Bebauungsplanung diese Dinge zu regeln. Das wird aber nicht aus dem Handgelenk gemacht, sondern bedarf vorhergehend sorgfältiger Prüfungen, Erhebungen und Stellungnahmen der Fachämter. Und es gibt ja auch die Möglichkeit und Notwendigkeit vorhandene Infrastruktur auszubauen, zu verstärken, mitzunutzen - wenn es möglich ist. So gibt es teilweise Schulraum in der Neustadt, der noch Kapazitäten frei hat, woanders in anderen Schulen, gibt es Engpässe. Das kann gesteuert werden und wird dann in die Bebauungsplanung einfließen. Das ist der Bereich Kindergärten, Spielplätze, Schulen, aber auch Einkaufszentren, all diese Bereiche werden jetzt künftig noch feingesteuert. Jetzt haben wir ja sozusagen die Zwischenstufe, sind ausgehend vom Masterplan auf der Stufe des Rahmenplanes angelangt, aber erst der Bebauungsplan regelt dann verbindlich, welche Einrichtungen in welcher Größe erforderlich sind und wo die Standorte hierfür festgelegt werden müssen. Dabei werden natürlich nicht nur die Verwaltung und Fachbereiche eingeschaltet, sondern auch die Bürgerschaft. Sie wissen, dass im Bebauungsplanverfahren eine Reihe von Stationen vorgeschrieben sind, eine davon ist die Bürgerbeteiligung. Es wird also noch eine öffentliche Veranstaltung geben, in der diese Themen auch mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert werden können. Bis dahin werden wir aber schon ein gutes Stück konkreter sein können.

Dann noch ein paar Worte zur Qualitätssicherung bei der weiteren Planung. Wir haben vor und sind uns einig mit den Stadtwerken, dass wir einen Bebauungsplan entwickeln, der nicht auf Punkt und Komma alles auf den Quadratmeter regelt, sondern er soll eher locker sein, ein lockeres Ordnungsgerüst vorgeben. Wir wollen dann blockweise, d.h. jeweils in bestimmten Arealen, die noch zu definieren sind, in den Werkwettbewerb eintreten und dort Architekturwettbewerbe durchführen, die uns dann konkrete ausgefeilte Lösungen für die einzelnen Quartiere bringen. Wir werden sozusagen Qualitätssicherung betreiben, indem wir immer aus einer Vielzahl von Lösungsmöglichkeiten die beste Lösung auswählen können.

Beigeordneter Franz Ringhoffer:

Ja, meine Damen und Herren, die Sicherung industrieller Arbeitsplätze am Standort ist ständiges Gesprächsthema im Dialog zwischen Eigentümer, Planung und Wirtschaftsdezernat, man sieht es hier auch an den Teilnehmern: Die Industriebetriebe interessieren sich für die Entwicklung dort und wollen ja wissen, wie das weitergeht. Wo es Gesprächsbedarf gibt, können wir jederzeit einsteigen, auch neben den öffentlichen Veranstaltungen ist eine direkte Ansprache jederzeit möglich. Ich bin sicher nach dem bisherigen Kenntnisstand, dass wir alle Fragen zufrieden stellend lösen können. Es wird hier keine Verdrängungen oder Behinderungen geben, im Gegenteil. Es erwachsen auch neue Chancen für Betroffene und neue Möglichkeiten und qualitative Verbesserungen. Also wir kriegen das gelöst nach dem heutigen Kenntnisstand.

Detlev Höhne, Stadtwerke Mainz:

Zu dem Thema Dynamik, Markt: Es gibt ja relativ neu seit ungefähr 6 Wochen eine Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik. Die Ergebnisse waren für viele überraschend, für manche auch nicht. Die Menschen wollen, nicht nur alte Menschen, auch junge Menschen, wollen wieder in die Städte zurück. Und sie suchen nach einer Struktur, die sie beispielsweise in den Gonsbachterrassen nicht finden werden. Dort finden sie ein besonderes Merkmal, die Ruhe. Dort werden Menschen hinziehen, die einen Garten haben und recht introvertiert, zurückgezogen wohnen wollen. Hier im Zollhafen finden sie Leben, hier bewegt sich was, hier tut sich was, hier kann man Kultur genießen. Daher glaube ich, dass sich beide Entwicklungen nicht beißen werden, auch weil wir es quasi parallel aber versetzt um ein bis zwei Jahre entwickeln werden.

Abgesehen davon werden wir behutsam herangehen und nicht mit einem Big-bang dieses ganze Gebiet bauen, sondern sehr behutsam Stück für Stück entwickeln und deswegen wird der Markt dies auch aufnehmen. Aber ich will nicht verschweigen, dass diese Fragen auch wirtschaftlich zu betrachten sind, und wir haben die Firma Lindauer aus Mainz, die alle Hafenkanten in Deutschland nach dem Gesichtspunkt Akzeptanz des Marktes untersucht hat, mit einer Marktbefragung beauftragt für die Gonsbachterrassen. Wir wissen was die Menschen wollen, wie der Zuschnitt sein muss, wie die Qualität sein muss. Wir führen das parallel auch durch für den Zoll- und Binnenhafen.

Zur Frage der Qualitätssicherung: Also wenn Sie nachher die Ausstellung sehen, werden Sie sehen, dass im Rahmen des Rahmenplanes die Stadt Mainz den Stadtwerken empfiehlt, Qualitätswettbewerbe durchzuführen. Der erste Schritt in diese Richtung, die erste Ausschreibung wird für den Wettbewerb im Bereich des Weinlagergebäudes sein. Weil wir eins wollen, wir wollen eine sehr hohe Qualität haben, das muss sein und wir wissen, dass Gutachterverfahren und die anderen Wettbewerbsformen hierfür die richtigen Instrumente sind.

Zur Kunsthalle - dafür gibt es noch Gesprächsbedarf. Es gibt natürlich nicht nur den Ehrgeiz für dieses Ziel vor dem Hintergrund, dass es keine Heimat für die städtische Galerie mehr gibt, es ist auch gesagt worden, zum 6.6. 2007 möglichst zwei Spatenstiche durchzuführen. Jetzt hoffe ich noch, zum 6.6. auch die Kunsthalle zu eröffnen. Das wäre es dann! Das würde passen! Das würde genau das bringen, auf der einen Seite für die Stadt, die jetzt immerhin 1 ½ Jahr zu überbrücken hätte, bis mal eine Heimat gefunden ist für die Ausstellungsräume und auf der anderen Seite für uns der Kick für das Projekt selber. Ich habe nun Erfahrungen sammeln müssen, sowohl auf der Kostenseite, auch auf der Zeitschiene, Bauverfahren und Gutachterverfahren durchführen zu müssen. Sie merken an den Ausführungen, wir sind nicht gegen Wettbewerbe, auch nicht internationaler Art, auch nicht – ich betone – extra für junge Büros, also nicht nur immer die gleichen, sondern auch die Jungen müssen eine Chance haben. Wir wollen das, wir stehen dahinter, aber man muss natürlich auch sehen, dass das ein Kostenfaktor ist. Um mal ein Beispiel zu geben - ich habe gerade eine Mitarbeiterin gefragt - also alleine der Ideenwettbewerb für das Weinlagergebäude kostet uns etwa 100.000 Euro. Das ist nur ein Gebäude, noch kein Quartier. Aber dennoch, wir verpflichten uns dies zu tun. Wenn wir das gemeinsame Ziel hätten, Herr Dr. Eckhardt, wir diskutieren miteinander, die Kunsthalle zum genannten

Termin passgenau fertig zu haben, müssen wir mal gucken, wie wir das mit einem Wettbewerb hinkriegen würden.

Zur Energieversorgung: Natürlich bietet sich der Zoll- und Binnenhafen an für Fernwärme, die Fernwärmetrasse liegt dort, die Fernwärme schwächelt jedoch zurzeit ein bisschen an zwei Punkten. Das eine ist, die Fernwärme ist davon abhängig, dass von einem Kraftwerk Fernwärme ausgekoppelt werden kann. Wir kennen alle auch die Diskussion, dass ab 2013 / 2015 die KMW-Anlage wahrscheinlich aus verschiedensten Gründen außer Betrieb gehen muss. Dann haben wir auch keine Fernwärmeauskopplung mehr. Und das zweite Thema ist, dass die derzeitige Menge an Wärme auszukoppeln am Standort Ingelheimer Aue wahrscheinlich nicht ausreichen wird, um größere Projekte noch mitversorgen zu können, aber wir sind durchaus zuversichtlich, dass wir eine Wärmeversorgung werden auflegen können. Wir glauben aber auch, das sagen uns unsere Ingenieure im Hause, dass man weitere sehr innovative Projekte auflegen kann, eins davon wäre und so etwas gibt es in Deutschland bisher nur einmal in größerem Umfang, mit Rheinwasser zu heizen. Wie uns der Rhein, der ja konstant über bestimmte Temperaturen verfügt, da weiterhelfen kann, muss geprüft werden. Wenn wir schon als Stadtwerke der eigentliche Investor sind, dann wollen wir auch im Energiebereich was Attraktives zeigen dürfen.

Grundsätzlich gilt, wir sind offen für gute Ideen. Wir sind dankbar für Ideen, ob sie nun von einzelnen oder aber auch von Verbänden, Fusionen kommen. Wir haben viel gelernt und wir werden größten Wert darauf legen, auch in Zukunft z.B. mit der Architektenkammer, mit Ortsbeiräten zusammenzuarbeiten und das, was vorhin gesagt worden ist, das Konsensmodell weiter fortzuführen. Erstmal die Einladung an alle, das Beteiligungsmodell müssen wir mit dem Herrn Oberbürgermeister und Herrn Bürgermeister Schüler diskutieren. Wie man Werkbund und Architektenkammer mit einbeziehen kann in den Prozess, ein Beispiel habe ich genannt, das ist die Frage des Wettbewerbs. Und Ideen, wie man möglichst viele Ideen an uns herankommen lässt. Wie gesagt, wir haben die personelle Kraft hier im Hause der Stadtwerke geschaffen mit den Mitarbeitern die hinter mir sitzen. Scheuen Sie sich nicht davor, wenn Sie Ideen haben, einen Brief zu schreiben, eine E-Mail zu schicken und Ihre Dinge vorzubringen.

Dieter Blase, Modertor:

Ja, meine Damen und Herren, das waren sehr ausführliche und sachgerechte Antworten, der Herren vom Stadtvorstand und von den Stadtwerken auf Ihre Fragen. Herr Höhne hat schon fast ein Schlusswort gesprochen, aber natürlich sind wir noch in der Veranstaltung, wenn Sie noch Fragen haben, wenn Sie Beiträge geben wollen, dann bitten wir Sie jetzt das noch anzuzeigen durch den Druck auf den gelben Knopf.

Gibt es im Augenblick keine Meldung mehr, eine noch?

Neue Wortmeldung:

Ich wollte nur an meine Frage erinnern, weil da noch keine Stellung dazu genommen wurde. Die Verkehrsanbindung bzw. Erschließung.

Neuer Wortmeldung:

Solange sich Herr Schüler jetzt noch mal um die Verkehrsführung kümmert, möchte ich die Frage von Herrn Prof. Gebert noch mal aufgreifen, weil es mir ein sehr wichtiger Aspekt ist, der bisher noch nicht ausreichend belichtet worden ist. Denn die ökologische Aufwertung, die sich mit diesem Projekt auch verbindet, eröffnet zugleich die Chance auf den Grünzug. Deswegen wird selbstverständlich dieser eine wesentliche Bestandteil auch der Planung sein, es wird zu einer ökologischen Aufwertung kommen, denn die Ökologie gehört natürlich auch unabhängig von ihrem Wert an sich, auch zu einem Wohlfühl in einem Wohngebiet dazu.

Bürgermeister Schüler:

Zur Verkehrsführung gibt es zweierlei zu sagen. Das eine ist, wie der Hafen angebunden wird. Dazu hatte ich ausgeführt, dass künftig an drei Stellen angebunden wird, nicht nur an der Straße Am Zollhafen. Allerdings wird der ganze Bereich verkehrsmäßig so umorganisiert, dass der Verkehr im Bereich der Ingelheimer Aue nicht mehr über die Gaßnerallee geht, sondern es wird hier an dieser Stelle künftig ein neuer Knoten an der Rheinallee angelegt werden und es wird der Verkehr über das Ende des Industriehafens hinweg direkt in den Bereich der Ingelheimer Aue geführt. Und damit kann auch ein neues Kraftwerk dort einmal entstehen und über diese Verbindung angedient werden und der übrige Containerverkehr ebenfalls, so dass der ganze Bereich, der jetzt hier sehr stark vom Verkehr belastet ist, entlastet wird. Ed es gibt hier praktisch eine neue Verkehrsanbindung, die sehr schnell zur Autobahn und dem Mainzer Ring führt. Das ist eine Entlastung sowohl für die Neustadt, als auch für die übrigen Stadtteile, was auf dieser vierspurigen Verkehrsader dann ablaufen wird.

Neue Wortmeldung:

Mein Name ist Weber, ich bin schon angesprochen worden, als jemand der hier in der Vorbereitung des Ideenwettbewerbs zum Weinlagergebäude mitwirkt. Wir sind zurzeit dabei im Stadtarchiv und an anderen Stellen sehr viel zu recherchieren über die Veränderungsgeschichte im Hafengelände und ich würde gerne diese Gelegenheit nutzen, auch weil die Presse anwesend ist, zu appellieren an Privatpersonen, die irgendwo Bildmaterial haben aus der Veränderungsgeschichte des Hafengeländes im 20. Jahrhundert, das zur Verfügung zu stellen, die Quellenlage ist zum Teil ein bisschen zufällig und wenn wir das Hafenforum benutzen können, um da privates Material bergen zu können, dann wäre das ein großer Beitrag.

Neue Wortmeldung:

Mein Name ist Augel, ich bin Bürger der Mainzer Neustadt und ich habe eigentlich zwei Fragen. Vielleicht sind diese ein bisschen früh gestellt. Mich würde mal interessieren, ob die zu erstellenden Gutachten in ökologischer und sozialer Hinsicht auch mit untersuchen, welche Auswirkung die Bebauung auf die Neustadt hat. Wenn ich mir die Pläne so angucke, wird ja direkt an der Rheinallee - für die Presse, das ist die Rheinallee und nicht die Rheinstraße - doch ziemlich dicht bebaut. Ich sehe ein, dass die Bebauung aus Lärmschutzgründen für das Hafengebiet notwendig ist. Ich befürchte aber, dass die Neustadt gerade im Sommer noch mehr aufheizt und wir noch weniger Frischluft in die Neustadt bekommen.

Auf der sozialen Seite sehe ich ein ganz großes Problem, also ich als kleiner Angestellter werde mir wohl keine Yacht erlauben können, die ich dort anlegen kann, und auch keine Wohnung dort, und ich glaube auch nicht, dass ein Hartz-IV-Empfänger dort wohnen kann. Und deshalb mein großes Problem, die Neustadt ist ein sozialer Brennpunkt. Sie wird im Rahmen der sozialen Stadt ja auch gefördert, und ob wir nicht dem mit der Bebauung nachhelfen, was der Herr Höhne die ganze Zeit ja schon sagt, mit dem Stadtteil im Stadtteil. Das heißt, wir haben auf der einen Seite recht begüterte Bewohner des Hafengebiets und daneben die restliche Neustadt mit einem sehr hohen Anteil von Sozialhilfeempfänger bzw. Hartz IV-Empfänger und Arbeitslosen, sehr vielen ausländischen Mitbürgern und ich könnte mir vorstellen, dass dieses zu sozialen Konflikten führen kann. Ich denke auf solche Fragen sollte man in irgendeiner Form berücksichtigen.

Dieter Blase, Moderator:

Das waren jetzt Fragen, die gehen an Herrn Schüler und an Herrn Höhne, die erste ist vielleicht an Herrn Schüler, die ökologische Dimensionen des Projektes und dann die Sozialdimension.

Detlev Höhne, Stadtwerke Mainz:

Was die Umweltsituation anbetrifft, meine ich, dass dieser Bereich, der jetzt überplant wird und künftig hochwertiges Wohngebiet wird, noch nie Wohngebiet war. Es war immer schon Industrie oder Uferbereich. Mit diesem Hintergrund hat sich das in der umweltmäßigen Auswirkung in den letzten Jahren verschlechtert und verschärft wie es noch nie war. Denn wir haben dort einen Containerterminal, der sehr intensiv auf sehr engem Raum diesen Betrieb abwickelt, das ist mit Lärm, mit Emissionen verbunden, mit Verkehrslärm usw. Und es kann, ganz gleich was dort baulich geschieht, nur besser werden im Sinne von weniger Emissionen, mehr Grün, Plätze, Nutzbarkeit, Naherholung, Fußgänger an der Wasserkante usw. Und ich will ja gar nicht sagen, ganz gleich was dort gebaut wird, sondern es wird dort hochwertig geplant. Es wird auf diese Dinge sehr stark Rücksicht genommen und es wird dort eine Funktion geplant, die umweltmäßig eine erhebliche Verbesserung bewirken wird. Auch wenn natürlich jetzt Gebäude dorthin kommen, wird dieser Geländebereich auch versiegelt, er wird aber nicht mehr aufgeheizt, sondern eher weniger, weil die Durchgrünung in den Innenhöfen usw. künftig dort Platz greifen. Es heißt umweltmäßig eine Verbesserung.

Was die Sozialstruktur anbetrifft, ist es eine sorgfältige Überlegung der Stadtwerke, wie künftig dieses Areal genutzt werden soll, wie es wirtschaftlich und interessant verwertet werden soll und wir sind der Meinung das kann durchaus passgenau mit der Neustadt verbunden werden, denn auch in der Neustadt ist die Sozialstruktur nicht uniform und gleich in allen Bereichen, sondern es gibt dort auch unterschiedliche Schwerpunkte mit unterschiedlichen Postamenten mit unterschiedlichen Situationen von Arbeitslosen, mit hochwertig Verdienenden. Ganz ähnlich kann das hier auch sein. Ich glaube es passt zusammen und ist dort auch in diesem Sinne lösbar.

Neue Wortmeldung:

Wir brauchen den Punkt, beispielsweise wo ich in der Mainzer Neustadt war. Ich will es nur sagen, man sollte keine Geschichten erzählen und keine Bilder malen, die die Wirklichkeit nicht wiedergeben. Und mir ist wichtig für den Zoll- und Binnenhafen, dass wir auch über den Zoll- und Binnenhafen keine Geschichte erzählen, weder in die eine Richtung noch die andere. Wir werden sowohl denjenigen Hafen, den Zoll- und Binnenhafen am Rheinufer haben, wo man bei der Volkshochschule einen Trommelkurs belegt hat, als auch denjenigen, wo Leute meinen, sie müssten Grillen, Backen, Kochen an einem öffentlichen Platz. Wir werden auch denjenigen Zoll- und Binnenhafen haben, wo es hochwertigen Wohnraum, als auch andere Räume gibt. So wie man es in einer Stadt hat, so will man es nicht, wie in anderen Ländern der Welt, z.B. Südafrika, machen wir einen hohen Zaun über 6 m und bauen hochwertige Eigentumswohnungen in diesem Bereich und sagen, das ist Areal der Reichen. Aber diese Geschichte sollten wir über den Zoll- und Binnenhafen nicht erzählen. Die Geschichte Zoll- und Binnenhafen ist eine Geschichte in der Vermarktung die sagt, wir haben hochwertige Standorte, die auch schwierig zu entwickeln sind, direkt am Wasser, die auch hochwertig gebaut werden und entsprechend ihren Preis haben werden. Wir haben auch öffentliche Plätze und wir müssen die Menschen, die auch wie heute üblich etwa für 3.000 bzw. 3.500 €/m² eine Eigentumswohnung kaufen, aber auch die Geschichte erzählen, dass sie diese vor ihrer Wohnung im Prinzip finden und nicht was manchmal durchkommt, Schickimicki. Und dann kommen da Menschen mit dieser Erwartung hin.

Ich glaube aus den Gesprächen heraus und auch aus den Untersuchungen heraus die wir haben, dass es Menschen gibt und genügend Menschen gibt, die beides mögen. Auf der einen Seite ein schönes Wohnen am Rhein, aber auch durchaus den Kompromiss eingehen zu wissen, dass hier vor ihrer Haustür auch öffentliche Flächen sind. Damit leben wir fast alle, die in einer Stadt leben, bis auf die, ich bleibe bei meinem Thema, Mainz-Lerchenberg oder Gonsbacherassen, die sagen, das möchte ich nicht, wir werden dort nicht hinziehen. Aber die anderen ziehen in eine Stadt. Bei mir am Sömmeringplatz geht auch die Post ab, aber ich wohne in einer Stadt. Ich sag mal, ich habe das und wir akzeptieren das in dem Miteinander von Bürgerinnen und Bürgern.

Und wir müssen die Geschichte erzählen des Zoll- und Binnenhafens, dass Schiffe auf dem Wasser fahren, wo Verkehr ist, wo ein Schiff auch mal hupt, einen Dieselmotor, wenn man auf dem Balkon sitzt, wo Kinder spielen am Rheinufer, die Geschichte müssen wir allen erzählen und dann glaube ich auch wird die Vermarktung möglich sein. Und die eine Richtung, wir wollen wieder eine Sozialstation des Caritas-Verbandes, wir wollen alles umbauen für neue Bereiche, wir wollen eine gemixte Gesellschaft haben und darstellen. Gerade alle Ämter, die Zuständigen in der Verwaltung werden diskutieren über diese Frage. Ich habe keine Angst davor, auch wir gemeinsam haben keine Angst davor. Wir müssen aber die richtige Geschichte erzählen. Wir müssen bei dieser Geschichte bleiben und diese Geschichte auch umsetzen in Realität, dann denke ich mir sind wir richtig.

Dieter Blase, Moderator:

Meine Damen und Herren, wir sind jetzt knapp drei Stunden dabei, haben die Vorträge gehört, wir haben ausführlich diskutiert und entsprechende Antworten erhalten. Vielleicht noch eine Frage, einer hat sich noch gemeldet. Vielleicht die, die jetzt noch einen Beitrag einbringen wollen, dass die jetzt sozusagen sich in der Schlussrunde noch hier in die Liste eintragen, so dass wir dann zum Ende kommen können. Herr Bürgermeister Schüler möchte dann noch einige Worte auf die Ausstellung hinweisen, die draußen vom Projekt da gefertigt ist, und dazu herzlich eingeladen, dass wir uns noch mal gemeinsam versammeln.

Neue Wortmeldung:

Ich bin Herr ... aus Mainz, ich habe eine Frage zur Rheinallee. Wird die Rheinallee in diesem Abschnitt auch Teil des Bebauungsplanes werden? Sie ist ja eine vierspurige Straße, die Frage ist, wie kommt man künftig direkt aus der Neustadt oder aus anderen Bereichen dorthin, fußläufig oder auf dem Fahrrad, auf schnellem direkten Wege, wird es dort Querungsmöglichkeiten geben? Wie wird man da künftig eine angenehme Atmosphäre erzeugen, die dann auch vielleicht den Namen "Rheinallee" wieder etwas gerechter würde.

Bürgermeister Norbert Schüler:

Ich gebe Ihnen Recht, dass die Rheinstraße und die Rheinallee für die Innenstadt und für die Neustadt ein großes Problem ist. Durch die Verkehrsentwicklung in den letzten Jahrzehnten ist sozusagen diese Straße eine Trennungslinie geworden und schneidet ein gutes Stück die Innenstadt vom Rhein ab. Diese Entwicklung können wir aber jetzt nicht mit dieser Bebauungsplanung am Zoll- und Binnenhafen vollkommen verändern und zurückführen. Das wäre eigentlich nur eine dauerhafte Lösung, wenn wir den Verkehr unter die Erde legen könnten, das ist auch schon zum Beispiel in Düsseldorf so gemacht worden, aber für immense Summen, die wir hier nicht zur Verfügung haben. Trotzdem wollen wir diese Situation dadurch verbessern, dass wir Querungsmöglichkeiten realisieren, dass wir auch die drei Anbindungen, die wir vorhin genannt haben, realisieren, so dass die Verbindung zwischen Neustadt und diesem Areal auf jeden Fall verbessert wird. Aber der Verkehr in der Straße selbst kann nur partiell vermindert werden.

Neue Wortmeldung:

Der Vortrag vorhin, der hat mir ganz gut gefallen. Ein paar Worte: Der sagte, wir machen es als Deutsche manchmal ganz schön kompliziert. Also da ist eine Straße und die ist sehr breit. Und wir tun einfach das, was wir unseren Kindern auch beigebracht haben. Wir gucken nach dem nächsten Überweg, Zebrastreifen, warten bis die Ampel grün ist und dann gehen wir drüber. Man kann natürlich auch Dinge wie in Köln diskutieren, wie man eine Straße unter die Erde legt oder eine Brücke drüber baut.

Und ich bleibe dennoch fest davon überzeugt, dass wir die einfache Lösung wählen sollten – auch aus wirtschaftlichen Gründen. Wo eine Brücke fehlt, gehe ich an eine Fußgängerampel oder einen Zebrastreifen und bewege mich über eine Straße. Das ist die Lösung.

Dieter Blase, Moderator:

Wenn keine Fragen mehr sind, meine Damen und Herren, darf ich mich bei den Akteuren hier vorne sehr herzlich bedanken für ihre Beiträge und auch für die Antworten auf die Fragen und selber danke ich für Ihre Mitwirkung, für das aktive Engagement. Es gibt jetzt noch eine Ausstellung draußen, darüber wird Herr Schüler gleich sprechen und erläutern worum es da geht. Ich selber möchte Herrn Höhne, seinen Mitstreitern, der Stadt alles Gute wünschen auf dem weiteren Weg, was das Projekt angeht. Ich denke es wird ein erfolgreicher Weg sein, da bin ich sicher und der Prozess beginnt heute, das ist auch angesagt worden, dass es nicht irgendwann ein finales Produkt gibt, sondern dass man unterwegs über Bausteine spricht und messbare Fortschritte. Das macht ein Projekt aus. Der Weg wird erfolgreich sein.

Bürgermeister Norbert Schüler:

Meine Damen und Herren, zum Abschluss dieser Veranstaltung auch ein Wort des Dankes von meiner Seite an diejenigen, die sozusagen die Veranstaltung vorbereitet haben, die die Planung betrieben haben, an die Mitarbeiter hier neben und hinter uns, an die Kollegen, aber auch ein herzliches Wort des Dankes an Sie, dass Sie gekommen sind, dass Sie interessiert waren. Wir wollten Ihnen den Planungsstand heute Abend in vielfältiger Weise vermitteln. Das ist uns auch ein ganz gutes Stück gelungen, aber wir nehmen auch als Verwaltung und diejenigen, die weiterplanen, etwas von Ihnen mit. Wir haben eine ganze Reihe von Anregungen bekommen, die sind nicht heute Abend einmal so aus dem Handgelenk bearbeitet worden, sondern sie sind ernsthaft aufgenommen worden, wir gehen ernsthaft damit um und werden, was im Planungsprozess möglich ist, auch umsetzen, so weit es finanzierbar oder auch planerisch möglich ist. Vor diesem Hintergrund auch herzlichen Dank an Sie, dass Sie gekommen sind und so konstruktiv heute Abend mitgearbeitet haben.

Draußen haben wir eine Ausstellung vorbereitet, die den Planungsprozess, den wir heute Abend vorgestellt haben, vom Masterplan bis zum Rahmenplan darstellt, anhand von Plänen, aber auch anhand eines Modells. Das große Modell ist da und das Planungsamt durch Herrn Ingenthron, den Amtsleiter, wird Ihnen Erläuterungen geben können. Wir haben fünf Workshops durchgeführt; die jeweiligen Ergebnisse der Workshops sind ebenfalls draußen präsent. Ich lade Sie dazu ein, dass Sie sich diese Planungen und Entwicklungen anschauen. Die Ausstellung wird heute draußen im Foyer präsentiert und ist ab dem 5.12.2005 im Stadtplanungsamt, das ist in der Zitatele Bau A, für weitere 14 Tage einsehbar. Anschließend sind die Exponate und Modelle bei den Stadtwerken noch zu sehen.

Noch einmal herzlichen Dank; ich wünsche Ihnen noch interessante Gespräche, draußen auch noch eine gute Besichtigung und dann einen guten Heimweg.

Dankeschön.