



Stadt Ingelheim am Rhein Rahmenplanung Frei-Weinheim



Bild Hafen Quelle: G+H

Mai 2020

Stadt Ingelheim am Rhein

Rahmenplan Frei-Weinheim

Auftraggeber:

Stadt Ingelheim am Rhein
Fridtjof-Nansen-Platz 1
55218 Ingelheim am Rhein
www.ingelheim.de



Bearbeitung:

g r o s s h ü g e r

Stadtplaner Architekten
Paul-Ehrlich-Str. 32, 76133 Karlsruhe
Fon: 0721/83 16 429 Fax: 83 17 531
mail@gross-hueger.de

Rahmenplan Frei-Weinheim

0 Was ist ein städtebaulicher Rahmenplan..... 3

1 Anlass und Ziel der Rahmenplanung..... 4

2 Herangehensweise..... 6

2.1 Bearbeitung auf Maßstabsebenen.....6

2.2 Bürgerbeteiligung.....7

2.2.1 Chancen der Beteiligung7

2.2.2 Struktur der Bürgerbeteiligung.....8

2.3 Die wichtigsten Termine im Überblick.....9

3 Bestandsaufnahme 11

3.1 Lage Stadtteil Frei-Weinheim..... 11

3.2 Städtebauliche Struktur Frei-Weinheim12

3.3 Erschließung Frei-Weinheim.....17

3.4 Umgebender Naturraum / Geschützte Bereiche / Bauflächen20

4 Bestandsanalyse 21

4.1 Bürgerbeteiligungsprozess21

4.1.1 Ablauf Bürgerbeteiligung und Planungsprozess.....21

4.1.2 Routen Bürgerstreifzüge mit anschließender Bürgerwerkstatt22

4.1.3 1. Rundgang ACHSE.....24

4.1.4 2. Rundgang WEST.....25

4.1.5 3. Rundgang OST26

4.2 Zusammenfassung Ergebnis Analyse27

5 Rahmenplanung..... 29

5.1 Baustein 1: Siedlungskörper29

5.1.1 Achse Rheinstraße29

5.1.2 Hafenable32

5.1.3 Historischer Kern34

5.1.4 Querspange Brüder-Grimm-Straße37

5.1.5 Übergang Wohnen und Gewerbe40

5.2 Baustein 2: Vernetzung zwischen Ortslage und Rhein42

5.2.1 Erstes Szenario „Erhalt des Hafens“44

5.2.2 Zweites Szenario „Aufgabe und Umnutzung des Hafens“46

5.3 Baustein 3: Ortsmitte49

6 Fazit und Ausblick: Impulse für die Stadtteilentwicklung 55

0 Was ist ein städtebaulicher Rahmenplan

In den letzten Jahren hat sich die Rahmenplanung etabliert, um die Instrumente der Bauleitplanung, d.h. den Flächennutzungsplan und die Bebauungspläne, um ein informelles, inhaltlich flexibles Instrument der räumlichen Planung zu ergänzen. Er ist ein informelles Planwerk mit dem Zweck, städtebauliche Entwicklungsoptionen aufzuzeigen und im Vorfeld der rechtsverbindlichen Planung durch kooperative Prozesse mögliche Konflikte früh zu erkennen und planerisch auszugleichen.

Der Rahmenplan dient der Konkretisierung von Entwicklungszielen für städtische Teilbereiche. Dabei werden gestalterische, ordnende und auf Nutzungen bezogene Ziele festgelegt, jedoch ohne rechtsverbindliche Festlegungen. Es gibt keine verbindlichen Vorgaben für Rahmenpläne über Inhalte, Form und Darstellung, sein informeller Charakter macht ihn zum idealen Instrument, um komplexe Planungsinhalte auch mit großer Öffentlichkeitsbeteiligung zu diskutieren.

Ein Rahmenplan entfaltet zwar aus sich heraus keine Rechtswirkung. Er gibt aber eine Gesamtkonzeption vor, die viele Einzelmaßnahmen so koordiniert, dass sie, obwohl zeitlich und räumlich getrennt durchgeführt, später eine funktionsfähige Gesamtheit bilden. Da sich eine Rahmenplankonzeption in der Regel auf eine mittelfristige Perspektive von ca. 10-15 Jahren bezieht, sind viele Entwicklungen im Detail nicht genau prognostizierbar. Deshalb liegt der Fokus eines Rahmenplans mehr auf der Formulierung von Entwicklungszielen und weniger auf der Festlegung von konkreten Projektmaßnahmen.

Um ein hohes Maß an Verständlichkeit bei den kooperativen Prozessen mit der Öffentlichkeit zu erreichen und die komplexen städtebaulichen Fragestellungen besser „begreifbar“ zu machen, wird bei einem Rahmenplan meist mit beispielhaften Darstellungen gearbeitet. Diese im Plan und Text aufgeführten Beispiele sind als solche zu betrachten, sie dienen der Visualisierung und dem besseren Verständnis, sind jedoch nicht als verbindliche Maßnahme zu verstehen. Keine dieser beispielhaften Maßnahmen wird „automatisch“ mit dem Rahmenplan beschlossen. Alle konkret anstehenden Projekte sind vor dem Hintergrund des Rahmenplans zu prüfen und jeweils gesondert von städtischen Gremien zu beschließen, bevor eine Detailplanung erstellt werden kann.

Zusammenfassend wird deutlich, dass ein städtebaulicher Rahmenplan in erster Linie als Entscheidungshilfe bei der Beurteilung, Förderung und Genehmigung von städtebaulichen Planungen und Maßnahmen sowie der Information und Beteiligung von Verwaltung, Bürgern und Gremien dient. Zusätzlich schafft er als informelles Planwerk eine „planerische Brücke“ zwischen den abstrakten Ausweisungen des Flächennutzungsplans und den konkreten Regelungen von Bebauungsplänen.

1 Anlass und Ziel der Rahmenplanung

Im Jahr 2013 fand im Stadtteil Frei-Weinheim eine erste Stadtteilkonferenz statt. Unter Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger Frei-Weinheims wurden dabei Themenschwerpunkte und Ziele für die Weiterentwicklung des Stadtteils herausgearbeitet. Ausgehend von den Ergebnissen der Stadtteilkonferenz und dem Ziel, den Stadtteil Frei-Weinheim als attraktiven Wohn- und Gewerbestandort zu stärken, wurde das Büro Gross Hüger Stadtplaner Architekten im Jahr 2018 beauftragt einen Rahmenplan für den Stadtteil Frei-Weinheim zu erarbeiten. Insbesondere soll damit auch das Potenzial, das sich aus der Lage des Ortes am Rhein mit Blick auf die Aspekte Erholung und Freizeit ergibt, genutzt werden.



Quelle: Dokumentation Stadt Ingelheim

Der Rahmenplan Frei-Weinheim verfolgt folgende Zielsetzungen:

- er stellt die Entwicklungspotenziale des Stadtteils und Perspektiven für deren künftige Nutzung dar
- er benennt die wichtigsten städtebaulichen Handlungserfordernisse und konkretisiert Entwicklungsziele für städtische Teilbereiche
- er dient als Entscheidungshilfe –(noch keine Realisierungsplanung) bei der Beurteilung städtebaulicher Planungen und Maßnahmen

Im Zuge der ersten Stadtteilkonferenz wurden wichtige städtebauliche Handlungsfelder benannt, die im Rahmenplanungsprozess weiter vertieft werden sollten. Insbesondere sind das die Gestaltung und Aufwertung der Ortsmitte im Bereich Johanna- Spreng-Platz / Bürgerhaus, Arbeiterwohlfahrt Ortsverein Ingelheim, Feuerwache. Hinzu kommen vorhandene Entwicklungspotenziale des Stadtteils mit Fokus auf die Innenentwicklung aufgrund der bestehenden Restriktionen des Hochwasserschutzes und des Naturschutzes. Darüber geht es um den Umgang mit dem Verkehrsaufkommen auf der Rheinstraße und der daraus resultierenden Lärmbelastung. Schließlich gibt es die Frage des sicheren Zugangs zum Rhein in Verbindung mit der langfristigen Entwicklung des Hafensareals.

2 Herangehensweise

Um in einem ersten Schritt einen umfassenden Blick auf den Stadtteil, seine Stärken und Schwächen zu bekommen und die wichtigsten städtebaulichen Handlungserfordernisse und Entwicklungspotenziale zu erkennen, wurde eine Bestandsaufnahme durchgeführt. Die Bestandsaufnahme erfolgte anhand der von der Stadt zur Verfügung gestellten Daten und Informationen, durch Auswertungen vorhandener Planungen sowie persönlicher Begehungen der Planenden vor Ort. Im Anschluss wurde eine Bestandsanalyse unter intensiver Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erarbeitet, die dann in einzelnen planerischen Bausteinen zu einem Rahmenplan zusammengeführt wurden.

2.1 Bearbeitung auf Maßstabsebenen

Ausgehend von den Ergebnissen der ersten Stadtteilkonferenz erfolgte die planerische Herangehensweise in verschiedenen Maßstabsebenen.



Quelle: © 2015, 2017 Aerowest und Darstellung G+H

Baustein 1

Aufwertungs- und Entwicklungspotenziale innerhalb des Siedlungskörpers und an den Rändern

Herausarbeiten der Aufwertungs- und Entwicklungspotenziale in der Ortslage und an den Rändern. Identifizieren von Potenzialen für bauliche Entwicklungen mit einer größeren städtebaulichen Bedeutung.

Baustein 2

Vernetzung zwischen Ortslage und Rhein

Bessere Vernetzung des Stadtteils mit dem Hafen und den Rheinauen, um sichere Zugänge zu Rhein und Rheinufer zu ermöglichen.

Baustein 3

Ortsmitte Frei-Weinheim

Herausarbeiten der baulichen Entwicklungspotenziale für die Ortsmitte durch den künftigen Umzug der Feuerwehr in einen anderen Stadtteil, den starken räumlichen Bezug zum unbebauten Thornschen Gelände und die besondere Nähe zum Rhein.

Bilder: Siedlungsrand, Rhein, Hafen, Ortsmitte

2.2 Bürgerbeteiligung

Um die Öffentlichkeit so früh wie möglich einzubinden, wurde ein umfassendes Konzept zur Bürgerbeteiligung erarbeitet. Ziel der Beteiligung war es, zusammen mit den Einwohnerinnen und Einwohnern Chancen und Potenziale zu erkennen, räumlich zu verorten und erste Lösungsansätze zu entwickeln.

2.2.1 Chancen der Beteiligung

Die aktive Einbeziehung der Bürgerschaft mit ihren Meinungen, Ideen und Anregungen schafft eine breitere planerische Basis, vergrößert die Transparenz des Entscheidungsfindungsprozesses und wirkt sich positiv auf die Akzeptanz bei einer späteren Realisierung aus. Im Beteiligungsprozess Rahmenplan Frei-Weinheim standen folgende Aspekte im Vordergrund:

- mit einem querschnittsorientierten Blick die wichtigsten städtebaulichen Handlungserfordernisse und Entwicklungspotenziale herauszuarbeiten
- Handlungsschwerpunkte zu benennen und diese in einen übergeordneten Kontext des Rahmenplans zu setzen

2.2.2 Struktur der Bürgerbeteiligung

Die Bürgerbeteiligung gliederte sich wie folgt:

- **Bürger-Auftaktveranstaltung** zur Erläuterung der Vorgehensweise und gemeinsamen Erarbeitung einer Übersicht zu Potenzialen in Frei-Weinheim
- Insgesamt drei **Bürgerwerkstätten mit vorgeschalteten Bürgerstreifzügen**. Die Streifzüge wurden aus den Ergebnissen der Auftaktveranstaltung abgeleitet und dienten der Erarbeitung eines „gemeinsamen Blicks“ auf die Potenziale. Diese Potenziale wurden in den anschließenden Bürgerwerkstätten vertieft bearbeitet
- **Bürgerinformationsveranstaltung** zur Vorstellung des Rahmenplans

Der wechselseitige Diskurs zwischen Bürgerinnen und Bürgern sowie Planenden hat die Diskussionen deutlich vertieft und inhaltlich verbreitert.. Der kooperative Prozess ermöglichte es, unterschiedliche Interessenlagen frühzeitig zu erkennen und zu benennen. Der Austausch der Argumente führte zu einem besseren Verständnis der jeweiligen Positionen und einem gemeinsamen Blick für die komplexe Aufgabenstellung.



Quelle: Darstellung G+H

2.3 Die wichtigsten Termine im Überblick



Titelseite Protokoll Bürgerauftaktveranstaltung Quelle: G+H

27.11.2018	Stadtteilkonferenz Bürgerhaus
28.01.2019	Auftaktveranstaltung Bürgerbeteiligung
09.03.2019	1. Rundgang ACHSE
23.03.2019	2. Rundgang WEST
13.04.2019	2. Rundgang OST
29.04.2019	WBI-Workshop Thornsches Gelände
22.10.2019	Vorstellung Bau- und Planungsausschuss
04.11.2019	Bürgerinformation



1. Bürgerrundgang am 9. März 2019 Quelle: Bild G+H



2. Bürgerwerkstatt am 23. März 2019 Quelle: Bild G+H

3 Bestandsaufnahme

3.1 Lage Stadtteil Frei-Weinheim



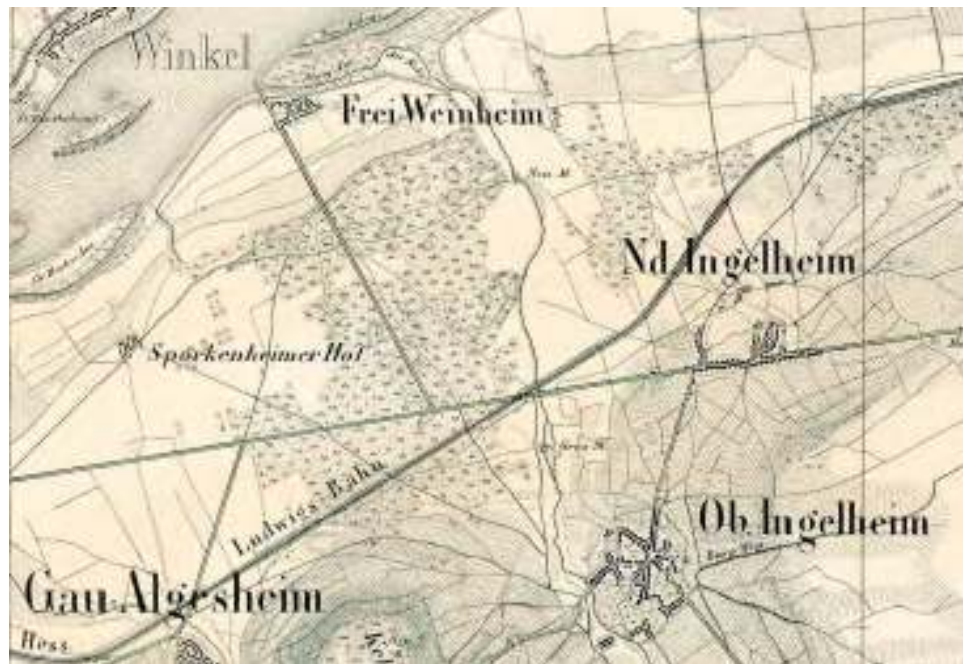
Quelle: Geobasisinformationen der Vermessungs- und Katasterverwaltung Rheinland-Pfalz (Zustimmung vom 15.10.2002)

Die Stadt Ingelheim liegt im Osten von Rheinland-Pfalz direkt am Rhein. Sie ist als Mittelzentrum für die Region zwischen den Städten Mainz und Bingen ausgewiesen. Durch den Zusammenschluss der ehemals selbstständigen Gemeinden Ober-Ingelheim, Nieder-Ingelheim mit Sporkenheim und Frei-Weinheim ist Ingelheim im Jahr 1939 entstanden. Seit 1996 ist sie Kreisstadt und Sitz der Kreisverwaltung des Landkreises Mainz-Bingen.

Die Wurzeln der einst selbstständigen Gemeinden reichen teilweise bis in die Frankenzeit zurück. Der Zusammenschluss brachte es mit sich, dass die einzelnen Siedlungskerne weiterhin stark präsent sind und ein eindeutig abgegrenztes Stadtzentrum erst mit der Umsetzung des städtebaulichen Wettbewerbs ab den 2010er Jahren geschaffen wurde.

Obwohl Ingelheim im Zuge der Industrialisierung und mit der Ansiedlung der Firma Boehringer langsam immer mehr zusammenwuchs, ist der Stadtteil Frei-Weinheim weiterhin räumlich klar von der Kernstadt getrennt. Diese Trennung wird durch den Verlauf der Autobahn A 60 verstärkt.

3.2 Städtebauliche Struktur Frei-Weinheim



Großherzogtum Hessen 1823-50

Quelle: Historische Kartenwerke <<https://www.lagis-hessen.de/de/subjects/idrec/sn/hkw/id/74>>

Bereits im Mittelalter war Frei-Weinheim ein wichtiger Hafenort für die Kaiserpfalz in Nieder-Ingelheim und Teil des Ingelheimer Grundes. Seit römischer Zeit wird am Ufer Frei-Weinheims an der Selzmündung eine Fährstelle vermutet. Eine römische Straße, wohl etwas weiter östlich der heutigen Rheinstraße gelegen, verband diese dann mit den Städten Mainz-Bingen und Trier.

In einer Kartendarstellung des Großherzogtums Hessen ist schon der ungefähre Verlauf der heutigen Rheinstraße als Verbindung zwischen der Selzmündung und der in Ost-West-Richtung verlaufenden Straße Mainz-Bingen zu erkennen. Der historische Siedlungskern Frei-Weinheim liegt, deutlich sichtbar in der Darstellung, östlich zu dieser Achse. Dies erklärt auch, warum die Rheinstraße heute in der Verbindungsnaht zwischen historischem Kern und den späteren großflächigen Siedlungserweiterungen der Nachkriegszeit liegt.



Quelle: © 2015, 2017 Aerowest und Darstellung G+H

Elemente Siedlungsstruktur

Der eigentliche Siedlungskörper von Frei-Weinheim ist kompakt und klar ablesbar. Die Rheinstraße ist prägendes Element und Dominante im Ortsgrundriss. Am nördlichen Ende der Rheinstraße liegen der Rheinhafen und der Fähranleger in Richtung Oestrich-Winkel. In Richtung Süden verbindet die Rheinstraße Frei-Weinheim mit Ingelheim und der Autobahn A 60.

Der historisch gewachsene Ortskern liegt östlich der Rheinstraße und wird im Norden durch die parallel zum Rhein verlaufende Deichanlage begrenzt. Südlich an den historischen Kern schließen größere Gewerbeflächen an, die ihren Ursprung in der 1899 gegründeten „Chemische Fabrik Frei-Weinheim“ (genannt „Bleiweiß“) haben. Lange Zeit wurden die Gewerbeflächen überwiegend über die Rheinstraße erschlossen. Um die Rheinstraße zu entlasten, wurde ein zusätzlicher Straßenanschluss in Verlängerung der Otto-Hahn-Straße in Richtung Konrad-Adenauer-Straße / Landesstraße 419 geschaffen.

Im Zuge des großen Wohnbaubedarfs in den Nachkriegsjahren hat sich Frei-Weinheim nach 1945 westlich der Rheinstraße stark vergrößert. Die im Luftbild markante Ausrundung in Richtung Westen ergibt sich durch den ehemaligen Trassenverlauf der Selztalbahn (genannt das Zuckerlottchen, Betrieb 1904-54), der bis heute die bauliche Grenze zur umgebenden Landschaft markiert.



Schwarzplan Frei-Weinheim

Quelle: © GeoBasis-DE/LVermGeoRP<2018> (Daten verändert) Darstellung G+H

Schwarzplan

Die unterschiedlichen Strukturen bzw. Bereiche Frei-Weinheims werden im Schwarzplan besonders deutlich. Der historische Kern ist geprägt von einer kleinteiligen und dichten Bebauung. Südlich davon sind die deutlich größeren Strukturen der gewerblichen Nutzungen zu erkennen. Westlich der Rheinstraße lassen sich unterschiedliche Quartiere ablesen, die aber über ein einheitliches Erschließungssystem, mit der Talstraße als Hauptsammelstraße, miteinander verbunden werden. Als größere Einheiten im Westteil sind vor allem die beiden Schulen (Brüder-Grimm-Schule und Albert-Schweitzer-Schule) zu erkennen.

Während der historische Kern durch eine größtenteils einheitliche Bebauung geprägt ist, und damit bis auf wenige Ausnahmen ein in sich geschlossenes Ortsbild erzeugt, sind westlich der Rheinstraße sehr unterschiedliche Bauformen zu finden. Dies gilt sowohl für die verschiedenen Baustile als auch den unterschiedlichen Bautypen und ihrer Höhenentwicklung. Vom kleinen freistehenden Einfamilienhaus bis zum Geschosswohnungsbau ist ein breites Spektrum der deutschen Nachkriegsarchitektur vertreten.

Entlang der Rheinstraße sind ebenfalls deutlich verschiedene Bauphasen und Bautypen zu unterscheiden. Im nördlichen Bereich überwiegen zweidreigeschossige Gebäude in geschlossener Bauweise, die direkt an den Gehweg anschließen. Etwa ab Höhe der Bleichstraße rückt die Bebauung

in Richtung Süden zunehmend von der Rheinstraße ab. Dabei wechseln die Gebäude sowohl in Dichte als auch Höhe stark, ohne dass dabei ein durchgängiges Muster erkennbar wird.

Nutzungen

Im Stadtteil Frei-Weinheim wird überwiegend gewohnt, viele pendeln zu weiter entfernt gelegenen Arbeitsstellen. Neben der im Stadtteil dominierenden Wohnnutzung gibt es mit dem Hafenaerial und den Gewerbeflächen östlich der Rheinstraße nur noch zwei größere überwiegend gewerblich geprägte Standorte in Frei-Weinheim.

Die örtliche Nahversorgung sichert ein Penny-Markt (Heinrich-Wieland-Straße), eine NORMA-Filiale (Gebrüder-Grimm-Straße) sowie wenige verbliebene Ladengeschäfte an der Rheinstraße. Durch die große Konkurrenz des benachbarten Nahe-Einkaufszentrums (u.a. mit REAL und dm-Markt) sind die Chancen zur Ansiedlung weiterer innerörtlicher Geschäfte zur Versorgung des täglichen Bedarfs gering.

Ortsmitte

Bei der städtebaulichen Betrachtung von Frei-Weinheim fällt auf, dass keine ablesbare Ortsmitte existiert. Mit dem Bürgerhaus und dem benachbarten Jugendhaus, der Arbeiterwohlfahrt und der Feuerwehr sind zwar wichtige kommunale Infrastruktureinrichtungen an der Rheinstraße räumlich zusammengefasst, allerdings ohne dass damit die Wirkung eines tatsächlichen Ortsmittelpunkts erzeugt wird. Die einzelnen Gebäude haben wenig Bezug zueinander. Eine verbindende Platzfläche für das öffentliche Leben gibt es nicht.

Das öffentliche Leben der Bürger Frei-Weinheims spielt sich mangels Existenz einer wirklichen Ortsmitte überwiegend im Bereich zwischen Siedlungsrand und dem Rheinufer ab. Mit der kommenden Umgestaltung der Jungau (unter anderem angestoßen durch die Ergebnisse der ersten Stadtteilkonferenz 2013) erfährt dieser Bereich eine weitere Aufwertung und wird damit zum attraktiven Anziehungspunkt für viele Bewohner Frei-Weinheims aber auch darüber hinaus.



Rheinstraße Quelle: G+H



Bürgerhaus Quelle: G+H



Fähranleger Quelle: G+H



Rhein Quelle: G+H



Jungau Quelle: G+H

3.3 Erschließung Frei-Weinheim



Rheinstraße als Dominante

Quelle: www.rheinland-pfalz-in-3d.rlp.de und Darstellung G+H

Die Haupterschließung Frei-Weinheims erfolgt über die Rheinstraße. Die Bedeutung der Rheinstraße als Verbindung von Süden in Richtung Rheinufer, Hafenbetrieb und Fähranleger einerseits und das Fehlen von Alternativrouten führt dazu, dass ein Großteil des Verkehrsaufkommens in Nord-Süd-Richtung über diese Straße erfolgt.



Rheinstraße Tempo-30

Quelle: G+H

Die Rheinstraße ist im nördlichen Teil durch die angrenzende historische Bebauung in ihrem Querschnitt begrenzt. Als Konsequenz aus dem großen Verkehrsaufkommen, der damit verbundenen Lärmbelastung und dem begrenzten Straßenraum wurde im Jahr 2017 in diesem Teil der Rheinstraße eine Tempo 30-Zone angeordnet. Zusätzlich wurden auf der



Rheinstraße Bremschwellen Richtung Fähranleger

Quelle: G+H

Fahrbahn der Rheinstraße zwischen Deich und Fähranleger Bremschwellen eingebaut, die zur Geschwindigkeitsreduzierung beitragen sollen.

Im südlichen Teil der Rheinstraße wurde versucht eine Minderung des gewerblichen Verkehrs zu erreichen, indem man eine zusätzliche Anbindung des Gewerbegebiets an das überregionale Straßennetz in Verlängerung der Otto-Hahn-Straße geschaffen hat.

Neben der Rheinstraße weist die Talstraße als Hauptsammelstraße des westlichen Teils Frei-Weinheims die größte verkehrliche Belastung auf. Besonders in den Einmündungsbereichen Talstraße / Rheinstraße kommt es wegen des Abbiegeverkehrs oftmals zu Verzögerungen im Verkehrsfluss.

Um die Stoßzeiten des Verkehrs besonders in den Morgen- und Abendstunden zu vermeiden, nehmen viele Autofahrende „Schleichwege“ durch das Gewerbegebiet östlich der Rheinstraße. In der Folge nutzen viele, obwohl sie keine Anwohnende und die Straßenquerschnitte sehr beengt sind, die Straßen durch den historischen Kern Frei-Weinheims und verursachen so unnötige Verkehrsbelastungen.



Buslinien 611 und 612 Frei-Weinheim

Quelle: Stadt Ingelheim

Mit dem Fahrrad ist Frei-Weinheim über einen parallel zur Konrad-Adenauer-Straße verlaufenden Radweg direkt mit dem Zentrum Ingelheims verbunden. Dieser Radweg wird auch im südlichen Bereich der Rheinstraße als Teil des Gehwegs weitergeführt bis er auf Höhe der Einmündung der Bleichstraße endet. Zusätzlich ist ein Teil der Otto-Hahn-Straße einseitig mit einem Radweg ausgestattet. Ein überörtlicher Radweg führt als Teil des RHEIN-RADWEGS Mainz-Bingen-Koblenz entlang des Rheinuferes nördlich an Frei-Weinheim vorbei.

Frei-Weinheim ist mittels zweier Buslinien (Linie 611: Nieder-Ingelheim - Bahnhof - Frei-Weinheim und Linie 612: Sporckenheim - Bahnhof - Ober-Ingelheim) an den öffentlichen Nahverkehr angebunden. Keine der beiden Buslinien durchfährt aufgrund mangelnder Straßenbreiten den historischen Kern, so dass es dort keine Bushaltestellen gibt.

3.4 Umgebender Naturraum / Geschützte Bereiche / Bauflächen



Ausschnitt Naturschutzgebiete Frei-Weinheim

Quelle: www.geodaten.naturschutz.rlp.de

Das Rheinufer im Bereich Frei-Weinheims ist geprägt von Auwäldern, die Teil des Naturschutzgebietes „Ingelheimer Sandlache“ sind. Dies ist ein besonders geschützter Lebensraum für viele Pflanzen und Tiere. Im Süden Frei-Weinheims grenzen unter anderem Kalkflugsanddünen an, die ebenfalls unter strengem Naturschutz stehen. Darüber hinaus grenzen weitere, zum Teil internationale Schutzgebiete wie beispielsweise Vogelschutzgebiete oder Fauna-Flora-Habitate-Gebiete, direkt an die Siedlungsränder an.

Die vielen und sich oft auch überlagernden Schutzgebiete führen dazu, dass es kaum weitere Möglichkeiten gibt neue Bauflächen im Außenbereich Frei-Weinheims auszuweisen und zu entwickeln. Im Flächennutzungsplan gesichert sind noch Flächen für eine gewerbliche Entwicklung im Osten, in Verlängerung der Straße An den Wiesen. Ohne Schutzgebietenkennzeichnung und mit langfristigem Entwicklungspotenzial sind darüber hinaus das Hafen-Areal (im Flächennutzungsplan als Sondergebiet gekennzeichnet) und Teile eines landwirtschaftlichen Betriebs westlich der Ortslage.

4 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse basiert auf den Ergebnissen und Auswertungen der planerischen Bestandsaufnahme, wurde aber wesentlich vertieft durch einen intensiven Bürgerbeteiligungsprozess.

4.1 Bürgerbeteiligungsprozess

Bereits im Jahr 2013 wurden unter Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger Frei-Weinheims wichtige Themenschwerpunkte und Ziele für die Weiterentwicklung des Stadtteils herausgearbeitet. Um daran anzuknüpfen fand am 27. November 2018 eine Bürgerinformationsveranstaltung statt, bei der einerseits über die Umsetzung der Ergebnisse der Stadtteilkonferenz Frei-Weinheim berichtet und andererseits auf die aktuellen Mitwirkungsmöglichkeiten bei der Erarbeitung des Rahmenplans hingewiesen wurde. Alle waren eingeladen sich aktiv einzubringen und gemeinsam mit den Planenden erste Ideen zu entwickeln.

4.1.1 Ablauf Bürgerbeteiligung und Planungsprozess

Um die stadtsteilspezifischen Problemstellungen und Handlungsfelder gut in den Prozess einzubinden wurde folgender Ablauf vorgeschlagen und umgesetzt:

- Bürger-Auftaktveranstaltung am 28. Januar 2019 mit Erläuterungen zur gewählten Vorgehensweise und einer ersten Arbeitsphase mit dem Ziel eine Übersicht zu den Potenzialen in Frei-Weinheim zu erstellen.
- Bürgerwerkstätten mit vorgeschalteten Bürgerstreifzügen an folgenden Terminen: 9. und 23. März 2019 / 13. April 2019 . Die Routen und Stationen der Bürgerstreifzüge wurden abgeleitet aus den Ergebnissen der Auftaktveranstaltung und dienten der Erarbeitung eines „gemeinsamen Blicks“ auf die Potenziale. Diese wurden in den anschließenden Bürgerwerkstätten vertieft bearbeitet.
- Zeitnahe Veröffentlichung der Protokolle der drei Bürgerwerkstätten auf der Internetseite der Stadt.
- Zusammenfassung und Aufbereitung der Ergebnisse der Bürgerwerkstätten im Kontext des Rahmenplans durch die Planenden und die Stadt
- Verwaltungsinterne Abstimmung zur Bewertung und Einordnung der Ergebnisse
- Bau- und Planungsausschuss am 22.10.2019 mit Präsentation der Ergebnisse und weiteren Vorgehensweise
- Bürgerinformationsveranstaltung am 4. November 2019 mit Vorstellung des Rahmenplans

4.1.2 Routen Bürgerstreifzüge mit anschließender Bürgerwerkstatt

Die Größe des Stadtteils machte mehrere Veranstaltungen notwendig. Geplant wurden die Bürgerstreifzüge mit einer Dauer von ungefähr anderthalb bis zwei Stunden. Die Bürgerwerkstatt danach hatte etwa den gleichen Zeitumfang. Die gemeinsame Besichtigung der Potenzialflächen ergab die Möglichkeit zur gemeinsamen Diskussion vor Ort. Dabei wurde eine Vielzahl von unterschiedlichen Aspekten angesprochen, die für eine spätere Umsetzung relevant sind. In der gemeinsamen Bürgerwerkstatt im direkten Anschluss wurden diese Themen in Gruppenarbeit weiter vertieft. Der Verlauf und die Ergebnisse der Veranstaltung sind protokolliert und auf der Homepage der Stadt veröffentlicht.



Karte Wohnsitz Teilnehmer Bürgerwerkstätten

Quelle: © 2015, 2017 Aerowest und Darstellung G+H

Alle Veranstaltungen waren sehr gut besucht und die Teilnehmenden kamen aus dem gesamten Stadtteil, so dass lokales Wissen zu allen Teilbereichen in den Prozess eingeflossen ist. Die Karte zeigt die Verteilung über den Stadtteil. Die beiden Beteiligungsworkshops im November 2018 und Januar 2019 sind gelb und blau dargestellt, die drei Rundgängen im März und April 2019 in den Farben grün, rot und hellblau.

Um annähernd ähnlich lange Spazierrouten anzubieten, wurden drei Rundgänge mit folgenden Schwerpunkten angeboten:

9. März 2019 1. Rundgang ACHSE: Rheinstraße mit Ortsmitte

23. März 2019 2. Rundgang WEST: Siedlungserweiterung nach 1945

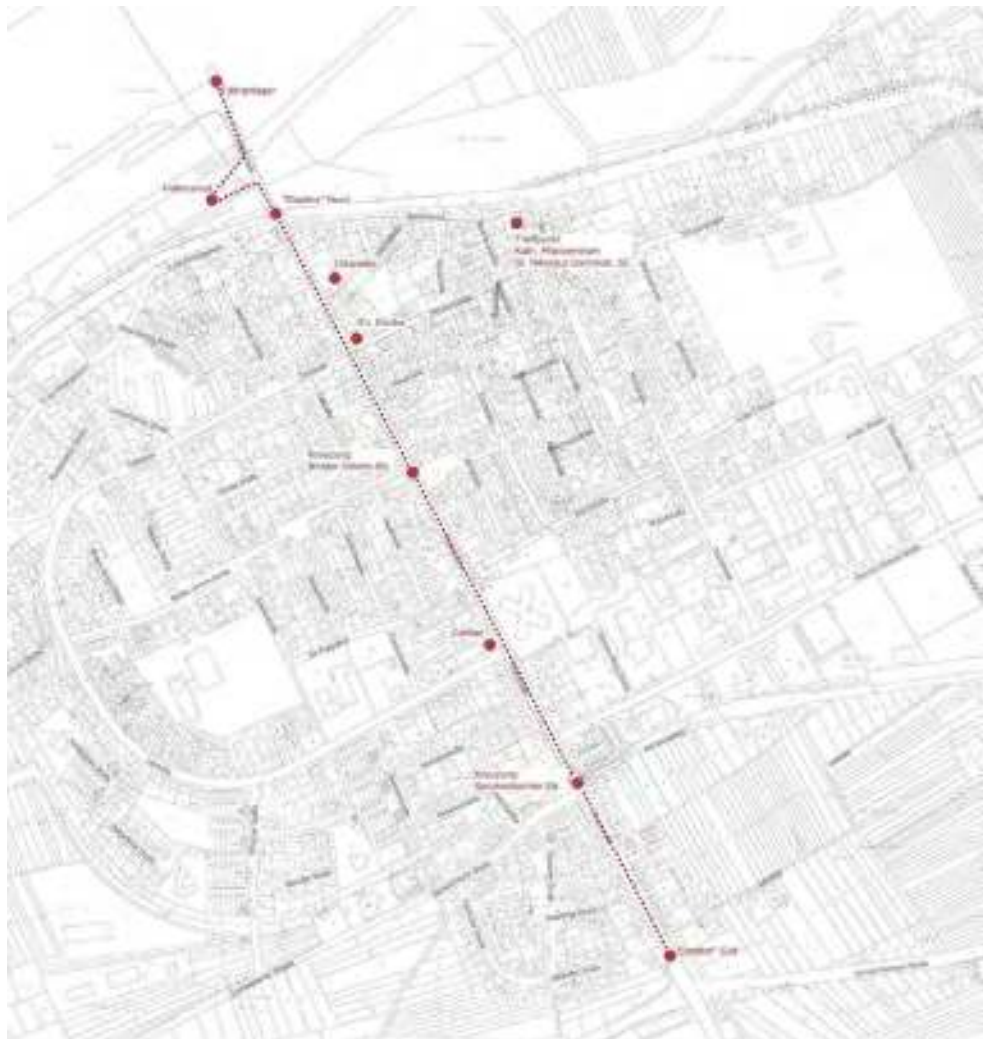
13. April 2019 3. Rundgang OST: Historischer Kern und Gewerbeflächen



3. Bügerrundgang am 13. April 2019

Quelle: Bilder G+H

4.1.3 1. Rundgang ACHSE



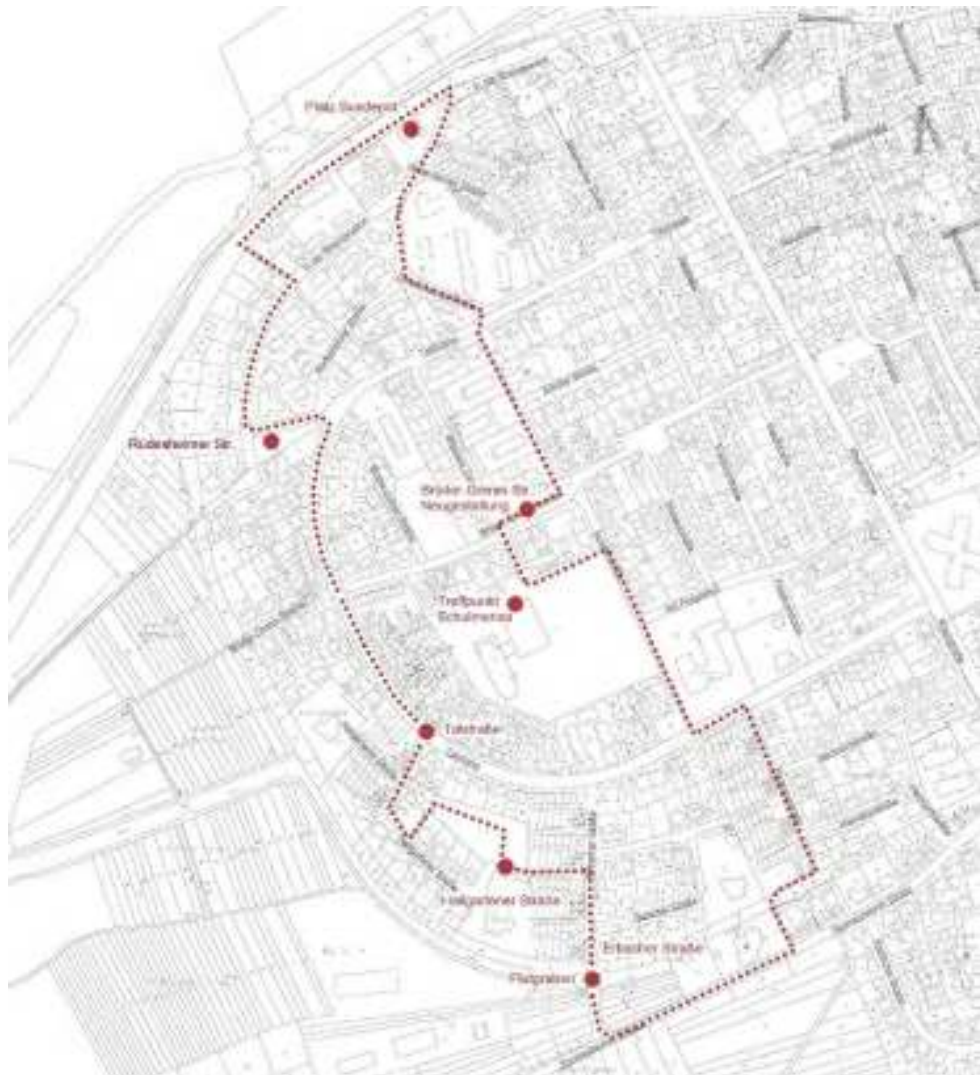
Route 1. Bürgerrundgang am 9. März 2019 entlang der Rheinstraße

Quelle: © GeoBasis-DE/LVermGeoRP<2018> (Daten verändert) Darstellung G+H

Die Achse der Rheinstraße ist ein prägendes Element des Stadtteils und verbindet die unterschiedlichen Teile Frei-Weinheims (Rhein, Hafen, Ortsmitte, Gewerbe, Wohnen). Im Rahmen des Rundgangs und der Bürgerwerkstatt wurden unter anderem folgende Fragestellungen bearbeitet:

- Welche Potenziale gibt es entlang der Rheinstraße?
- Gliedert sich die Rheinstraße in unterschiedliche Abschnitte und wenn ja, wie sind diese geprägt?
- Welches Potenzial besitzen das Hafenable und der Fähranleger?
- Wie kann die Ortsmitte zukünftig gestaltet werden?
- Wie können die „Stadteingänge“ markiert werden?

4.1.4 2. Rundgang WEST



Route 2. Bürgerrundgang am 23. März 2019 westlich der Rheinstraße
Quelle: © GeoBasis-DE/LVermGeoRP<2018> (Daten verändert) Darstellung G+H

Die Bereiche westlich der Rheinstraße umfassen Siedlungserweiterungen, die größtenteils nach 1945 geplant und gebaut wurden. Im Rahmen des Rundgangs und der Bürgerwerkstatt wurden unter anderem folgende Fragestellungen bearbeitet:

- Wo besteht städtebaulicher Handlungsbedarf zur Aufwertung der Quartiere?
- Wie und wo kann der öffentliche Raum umgestaltet werden?
- Wie kann die Parkierung im Straßenraum besser geordnet werden?
- Wo besteht weiteres Potenzial für innerörtliches Wohnen?
- Wie kann der Übergang in die freie Landschaft gestaltet und genutzt werden?

4.2 Zusammenfassung Ergebnis Analyse

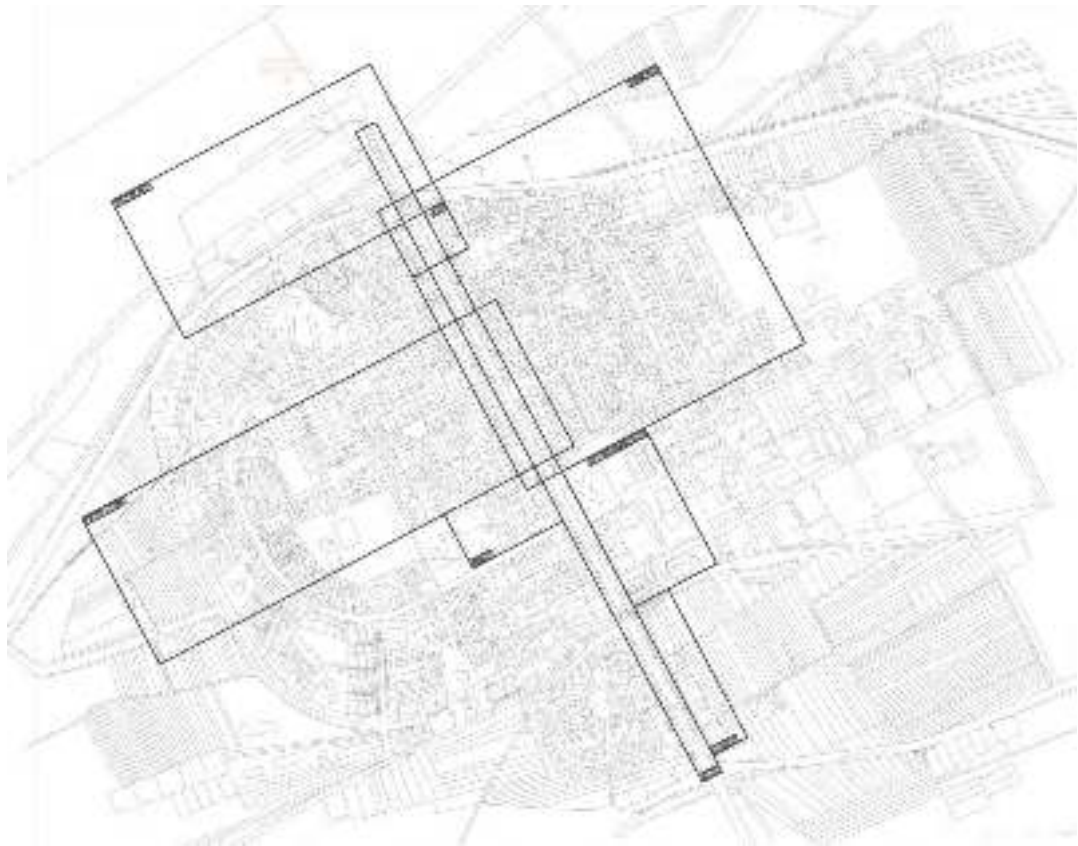
Um die Ergebnisse der planerischen Analyse und des Bürgerbeteiligungsprozesses übersichtlich aufzubereiten und leicht lesbar zu machen wurden alle relevanten Informationen in einem Bestandsanalyseplan zusammengefasst. Ziel dieser Plandarstellung ist es einerseits die wesentlichen städtebaulichen Potenziale Frei-Weinheims aufzuzeigen und andererseits sowohl strukturelle als auch räumliche und funktionale Defizite zu markieren.



Planerische Bestandsanalyse

Quelle: © GeoBasis-DE/LVermGeoRP<2018> (Daten verändert) Darstellung G+H

Für eine umfassende Aufwertung und effektive Weiterentwicklung des Stadtteils ist es wichtig, zukünftige Maßnahmen räumlich zusammenzufassen, damit diese sich in ihrer Wirkung unterstützen und verstärken. Somit sollen nicht über den gesamten Stadtteil verstreute Einzelmaßnahmen angegangen werden, sondern in einem ersten Schritt strategische Schwerpunktbereiche mit großer städtebaulicher Bedeutung. Die Rahmen im Bestandsanalyseplan markieren die vorgeschlagenen Schwerpunktbereiche.



Rahmen Schwerpunktbereiche Bestandsanalyse

Quelle: © GeoBasis-DE/LVermGeoRP<2018> (Daten verändert) Darstellung G+H

Folgende Schwerpunktbereiche wurden identifiziert und haben bei der weiteren städtebaulichen Entwicklung Frei-Weinheims eine große Bedeutung:

- Achse Rheinstraße
- Hafen-Areal
- Historischer Ortskern
- Ortsmitte
- Querspange Brüder-Grimm-Straße
- Übergang Wohnen und Gewerbe

Zusammen ergeben die in den Rahmen markierten Bereiche das „Rückgrat“ einer zukünftigen Entwicklung des Stadtteils mit dem Ziel die Prägung und den Charakter Frei-Weinheims zu erhalten, bereits Vorhandenes weiterzuentwickeln und passendes Neues zu ergänzen.

5 Rahmenplanung

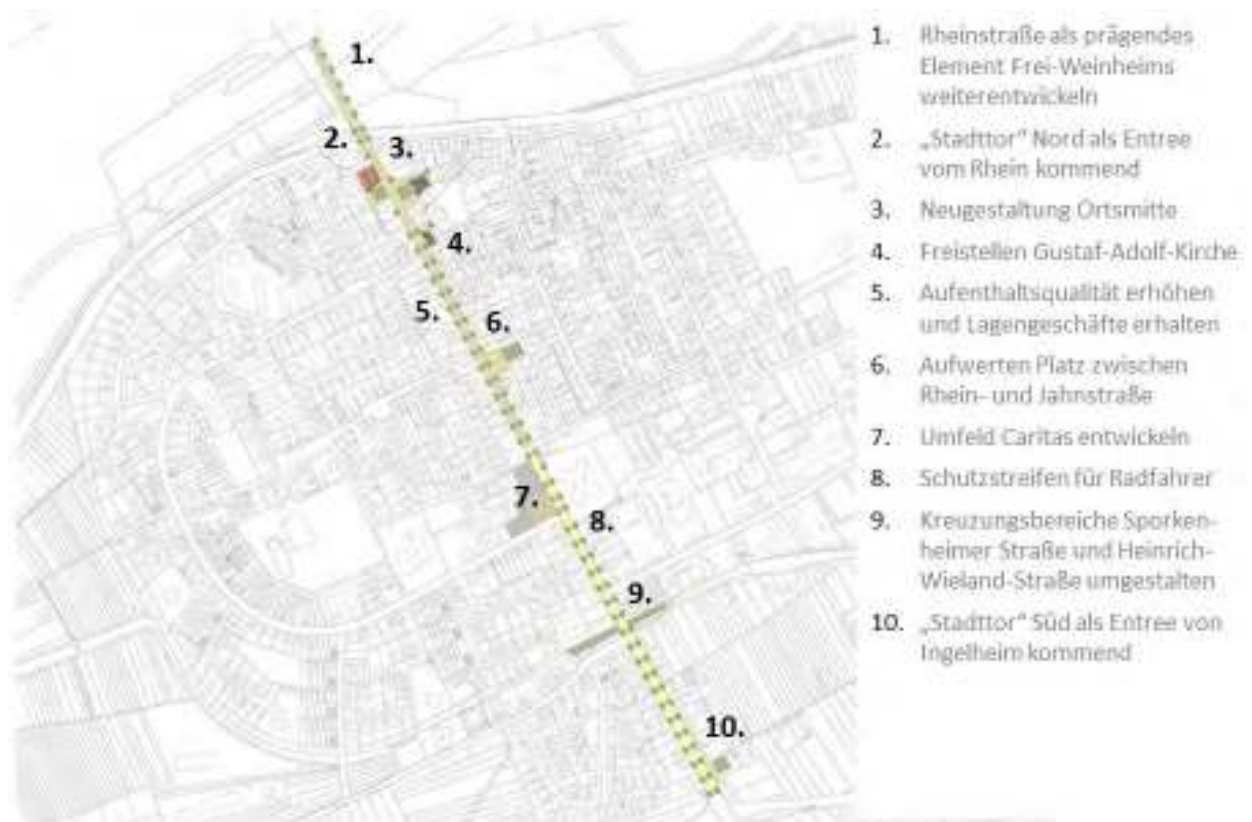
Die Rahmenplanung konzentriert sich im Wesentlichen auf die in der Bestandsanalyse identifizierten Schwerpunktbereiche einer zukünftigen städtebaulichen Entwicklung. Entsprechend der in der Bestandsanalyse vorgenommenen Unterscheidung werden die verschiedenen Teilbereiche mit ihren Chancen und Potenzialen und den daraus abgeleiteten Maßnahmen einzeln erläutert und vertieft.

Auf der Ebene der Rahmenplanung werden noch keine detaillierten Aussagen zur Bau- und Nutzungsstruktur einzelner Potentialflächen gemacht. Soweit größere Wohnbauflächenpotenziale aufgezeigt werden, beinhalten diese auch immer die Möglichkeit zur Unterbringung der künftig notwendigen Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen.

5.1 Baustein 1: Siedlungskörper

Die im Rahmen des Bausteins 1 bearbeiteten Aufwertungs- und Entwicklungspotenziale haben große Bedeutung für den Gesamtort und prägen die Wahrnehmung und das Erscheinungsbild Frei-Weinheims wesentlich.

5.1.1 Achse Rheinstraße



Potenziale und Handlungsfelder Rheinstraße

Quelle: © GeoBasis-DE/LVermGeoRP<2018> (Daten verändert) Darstellung G+H

Der erste Eindruck Frei-Weinheims von Süden kommend wird durch die Rheinstraße geprägt. Befragt nach ihrer Wahrnehmung der Rheinstraße beim 1. Bürgerrundgang am 9. März 2019 antworteten viele Teilnehmende eher negativ, betonten aber gleichzeitig die Bedeutung als zentrale Verkehrsader. Oft wurde die Rheinstraße als laut und durch Verkehr dominiert eingestuft. Gleichzeitig fehlt es ihr an städtebaulicher Qualität und es gibt kaum Flächen mit Aufenthaltscharakter.

In einer zweiten Frage wurden die Teilnehmenden gebeten, aus ihrer Sicht mögliche positive Veränderungen der Rheinstraße zu beschreiben. Viele wünschten sich die Entwicklung einer eigenen Identität mit mehr Raum für Radfahrer und Fußgänger, Plätzen zum Verweilen und weniger Dominanz durch den Verkehr. Anhand eines großen Plans der Rheinstraße wurden mögliche Orte für Veränderungen identifiziert und markiert.

Um die Rheinstraße aufzuwerten ist es aus planerischer Sicht notwendig einerseits durch gestalterische Maßnahmen ein einheitliches Erscheinungsbild zu schaffen und andererseits die enorme Länge der Straße (deutlich mehr als ein Kilometer) in einzelne Teilbereiche mit markanten Einzelpunkten zu gliedern.

Folgende Einzelmaßnahmen werden beispielhaft vorgeschlagen:

- Eine durchgehende Bepflanzung der Rheinstraße mit straßenbegleitenden Bäumen: sie können helfen, den Straßenraum im südlichen Teil der Rheinstraße besser zu fassen und zu strukturieren. Im nördlichen Teil werfen Bäume den Straßenraum deutlich auf und wirken als optische Verbindung.
- Um den beengten Straßenraum im nördlichen Teil der Rheinstraße (vom Rhein bis Bleichstraße) großzügiger zu gestalten und gleichzeitig den Verkehr durch optische Maßnahmen zu bremsen, wird eine einheitliche Gestaltung mit gleichen Materialien vorgeschlagen.
- Um Anfang bzw. Ende der Rheinstraße zu markieren und als einladende Geste kann eine moderne Neuinterpretation des alten Themas „Stadttor“ eingesetzt werden
- Der Bereich rund um das Bürgerhaus soll als funktionale und klar erkennbare Ortsmitte von Frei-Weinheim entwickelt werden. Der geplante Umzug der Feuerwehr schafft zusätzliche Fläche auf der gegenüberliegenden Seite, Teile der Rheinstraße sollen in die Platzgestaltung miteinbezogen werden (s. Kapitel 5.3)
- Das Freistellen sowie eine bessere räumliche und funktionale Anbindung der Gustav-Adolf-Kirche macht diese mehr zu einem Teil der Rheinstraße und schafft einen wichtigen optischen Bezugspunkt
- Um die verbleibenden Ladengeschäfte in der Rheinstraße zu erhalten ist es wichtig, gute Rahmenbedingungen zu schaffen. Der Straßenraum benötigt deshalb mehr Aufenthaltscharakter. Das bestehende Angebot an Kundenparkplätzen ist zu erhalten

- Städtebauliche Neuordnung des Umfelds der Caritas und Ausbildung einer klaren städtebaulichen Kante
- Verlagerung von Radfahrenden vom Gehweg auf die Straße mittels eines Schutzstreifens im südlichen und breiteren Teil der Rheinstraße (ab Bleichstraße Richtung Süden), um Gefahrenstellen zu minimieren und Konflikte mit Fußgängern zu vermeiden
- Veränderung der Kreuzungsbereiche Heinrich-Wieland-Straße und Sporkenheimer Straße zugunsten von Fuß- und Radverkehr

5.1.2 Hafenareal



Potenziale und Handlungsfelder Hafenareal

Quelle: © GeoBasis-DE/LVermGeoRP<2018> (Daten verändert) Darstellung G+H

Im Rahmen der verschiedenen Beteiligungsveranstaltungen haben viele Bürgerinnen und Bürger zum Ausdruck gebracht, welche Bedeutung der Rhein, das Rheinufer und der Hafen für Frei-Weinheim haben. Gefragt nach dem bevorzugten Ort im Stadtteil, wurde meist einer dieser Bereiche als erstes genannt. Die im Jahr 2011 neu angelegte Mole neben dem Fähranleger zeugt davon: sie wird von der Allgemeinheit gut angenommen und positiv bewertet.

Bei näherer Betrachtung zeigt sich aber auch ein großes Aufwertungspotenzial. Der Betrieb des Hafens ist mit viel Verkehr und Lärm verbunden und nimmt große Teile der Hafenfläche in Anspruch. Das optische Erscheinungsbild Frei-Weinheims vom Rhein wird bestimmt von den alten und wenig genutzten Anlagen zum Umgang mit dem angelieferten Schüttgut. Die Lage des Fähranlegers ist ungünstig, da es zu Überschneidungen zwischen motorisiertem Verkehr von und zur Fähre mit Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrenden mit Ziel Rheinmole kommt. Der westliche Teil der Mole wird temporär für Gastronomie genutzt, erfüllt aber keine gestalterischen Ansprüche.



Sitzstufen am Rhein Quelle: Bild G+H

Folgende Einzelmaßnahmen werden beispielhaft vorgeschlagen:

- Um die Verkehrsbewegungen auf der Mole zu entzerren und die Aufenthaltsbereiche für Besucherinnen und Besucher besser von der Fahrbahn zu trennen, soll der Fähranlegers in Richtung Osten an den jetzigen Entenhafen verlegt werden.
- Die auf der Mole freigewordenen Anfahrtsbereiche an den Fähranleger sollen verkehrsfrei als Platzfläche umgestaltet werden.
- Um die Silhouette Frei-Weinheims vom Rhein aufzuwerten und dem bestehenden gastronomischen Angebot ein attraktives „Gesicht“ zu geben, wird beispielhaft eine weithin sichtbare und einprägsame Zelt-dachkonstruktion auf der Mole vorgeschlagen. So können alle gastronomischen Bereiche unter einem einheitlich gestalteten „Dach“ zusammengefasst und die Vorgaben des Hochwasserschutzes durch die Demontierbarkeit der Konstruktion eingehalten werden.
- Als Alternative, damit man auf direktem Weg und unabhängig vom Verkehr des Fähranlegers die Mole erreichen kann, wird eine direkte Verbindung über das Hafenbecken vorgeschlagen. Das könnte ein Steg, aber auch eine Pontonbrücke für Fußgängerinnen und Fußgänger sein.
- Ein weiteres identitätsstiftendes Merkmal des Hafens könnte das Fundament des alten mittelalterlichen Hafenkrans sein. Bisher eher versteckt, könnte es in Zukunft gut sichtbar gestaltet das Bild des Hafens mitprägen.
- Bedingt durch den Hochwasserschutz am Rhein ist eine bauliche Um-nutzung des Hafensareals stark eingeschränkt.
- Das ehemalige Busdepot liegt direkt hinter dem Rheindeich und befindet sich in städtischem Besitz. Durch eine Umnutzung als soziale Einrichtung und öffentlicher Treffpunkt könnte es in Ergänzung zur Ortsmitte als Verbindungsglied zwischen Wohngebiet und Naherholungsraum dienen.

5.1.3 Historischer Kern



Potenziale und Handlungsfelder Historischer Kern

Quelle: © GeoBasis-DE/LVermGeoRP<2018> (Daten verändert) Darstellung G+H

Im Rahmen der 3. Bürgerwerkstatt am 13. April 2019 waren die Teilnehmenden aufgefordert zu beschreiben, was den historischen Ortskern besonders lebenswert macht. Neben der Nähe zum Rhein und der Jungau wurden von vielen der dörfliche Charakter und die gewachsene Ortsstruktur genannt. Weiterhin wurden der große soziale Zusammenhalt und die Überschaubarkeit der Nachbarschaft sehr positiv gewertet.

Das Bewahren des weitgehend noch geschlossenen Ortsbilds zusammen mit dem Erhalt der historischen Bausubstanz war vielen Teilnehmenden ein wichtiges Anliegen. Gleichzeitig wurde überlegt, in welcher Form innerörtliches Wohnen für unterschiedliche Generationen auch durch Neubauten realisiert werden könnte.

Besonders deutlich wurden die unterschiedlichen Positionen bei der Diskussion zur Entwicklung des Thornschen Geländes. Einerseits wurde eine mögliche Überformung des historischen Kerns gesehen, andererseits aber auch die Chance neue barrierearme Wohnformen, insbesondere für Senioren, zu realisieren.

Ein weiterer Punkt der Diskussion war die hohe Bedeutung des öffentlichen Raums als Ausgleich für den Mangel an privaten Freiräumen im his-

torischen Kern. Dabei wiesen einige auch auf die historische Nutzung der Kirch- und Dammstraße für Jahrmärkte und Ortsfeste hin. Noch in den 1950er Jahren wurden diese Räume zwischen katholischer Kirche und Rheindeich für solche Feste genutzt.

Ausgehend von der Bestandsanalyse mit der Bürgerschaft zeigt der Rahmenplan Potenziale einer innerörtlichen Nachverdichtung auf. Dabei liegt der Schwerpunkt nicht auf der Ausarbeitung von verbindlichen Entwürfen, sondern auf der Darstellung möglicher Maßnahmen und deren Randbedingungen.

Folgende Einzelmaßnahmen werden beispielhaft vorgeschlagen:

- Um den gesamten historischen Ortskern als städtebauliche Einheit zu erhalten und weiterzuentwickeln wird die Erarbeitung von Gestaltungsrichtlinien empfohlen. Sie können als Basis für Gespräche mit den bauwilligen Eigentümerinnen und Eigentümern dienen.
- Die städtebauliche Qualität des historischen Kerns von Frei-Weinheim definiert sich auch über die Nutzung und Ausgestaltung der Ortsmitte (siehe Kapitel 5.1.1 und 5.3). Die Nachnutzung des Thornschen Geländes kann zu einer deutlichen Belebung der Mitte führen. Durch die Öffnung des Areals können kurze und attraktive Fußwegeverbindungen zwischen Bürgerhaus und den beiden Kirchen entstehen.
- Das Thornsche Gelände umfasst etwa 0,75 Hektar und liegt sehr zentral zur Ortsmitte. Durch die umgebende Bebauung gut geschützt ist es ein ruhiger und grüner Innenbereich. Die günstige Lage und Größe des Areals bietet sich für die Entwicklung eines qualitativollen innerörtlichen Wohnens an und eignet sich durch die kurzen Wege gut für ergänzende Nutzungen der Ortsmitte. Durch den Bebauungsplan „Zwischen Rheinstraße und Kirchstraße“ sind die rechtlichen Voraussetzungen für eine schnelle Bebauung gegeben und die Wohnbau Ingelheim GmbH (WBI) als Eigentümerin hat bereits mit ersten Planungen begonnen. Weiterhin sollte geprüft werden, ob Teile der Erdgeschosszone für andere, der Ortsmitte dienenden Nutzungen reserviert werden können.
- Das Gelände der Anton Eich GmbH Bauunternehmung am östlichen Ende der Dammstraße soll langfristig aufgrund fehlender räumlicher Entwicklungsmöglichkeiten (Deichrandlage und unmittelbar angrenzende Wohnbereiche) zu Wohnzwecken umgenutzt werden.



Thornsche Gelände

Quelle: Bild G+H

- Mit der Realisierung des neuen Hauptfriedhofs sind Bereiche entlang der Schubertstraße untergenutzt. Hier ergeben sich Potenziale für eine wohnbauliche Arrondierung im Nordosten Frei-Weinheims.
- Im Rahmen der geplanten Ertüchtigung des Rheindeichs durch das Land Rheinland-Pfalz ergeben sich größere Veränderungen am Bauwerk, die auch für gestalterische Maßnahmen genutzt werden können. Städtebauliches Ziel sollte es sein, die trennende Wirkung des Deichs zu minimieren und eine leichtere Überquerung zu ermöglichen. Vor allem in der Achse der Kirchstraße könnte die bestehende Treppe beispielsweise durch eine barrierefreie Rampenanlage ersetzt werden. Der neue Zugang zum Rheindeich sollte einen deutlichen städtebaulichen Akzent setzen, der die Orientierung verbessert und die städtebauliche Bedeutung als Portal zur Jungau unterstreicht.
- Im Bereich von Kirchstraße / Dammstraße mit der wichtigen Verbindungsfunktion zwischen dem historischen Ortskern und den Rheinauen und vor dem Hintergrund der früheren Nutzung der Platzfläche für Feste wird eine städtebauliche Aufwertung vorgeschlagen. Ziel ist es die Aufenthaltsqualität des Straßen- und Platzraums deutlich zu erhöhen.

5.1.4 Querspanne Brüder-Grimm-Straße



Potenziale und Handlungsfelder Querspanne Brüder-Grimm-Straße

Quelle: © GeoBasis-DE/LVermGeoRP<2018> (Daten verändert) Darstellung G+H

Aus der Vogelperspektive und auf dem Lageplan wirkt der Westteil Frei-Weinheims durch den Verlauf und die Länge der Talstraße als große Sammelstraße und den meist orthogonal dazu verlaufenden Anliegerstraßen gut strukturiert. Diese Struktur gibt aber aus der Fußgängerperspektive gesehen wenig Orientierung, da viele Straßen gleichförmig wirken und ihre Bedeutung und Priorität im Erschließungsnetz unklar bleibt.

Die Brüder-Grimm-Straße kann diesbezüglich eine wichtige Funktion als zentrale innerörtliche Ost-West-Verbindung zwischen Rhein- und Talstraße einnehmen. Hinzu kommt, dass der mittlere Bereich der Brüder-Grimm-Straße, zwischen Winkeler Straße und Schifferstraße, die räumliche und funktionale Mitte des westlichen Quartiersbereichs Frei-Weinheims darstellt. Aufgrund der angrenzenden Nahversorgung sowie Schul- und Sporteinrichtungen ist der Bereich stark frequentiert, vor allem von Kindern und Jugendlichen zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

Beim 2. Bürgerrundgang am 30. April 2019 standen hier Themen wie „Sicherer Schulweg“ und die dafür erforderlichen Querungshilfen, breitere Gehwege und Geschwindigkeitsreduzierungen im Vordergrund. Die Beleuchtung des Platzraumes wurde als nicht ausreichend empfunden. Die ausschließliche Nutzung der Fläche für den ruhenden Verkehr sowie Klei-

der- und Müllcontainer wurde von den Teilnehmenden hinterfragt und als gestalterisch nicht sehr ansprechend empfunden. Die Begrünung zwischen den Bäumen und den Parkplätzen wurde als guter Ansatz gewertet, aber als noch nicht ausreichend („Hundeklo“) angesehen. Dem Platzraum wurde viel Entwicklungspotenzial attestiert, eine Aufwertung und Nutzung der Fläche mit mehr Aufenthaltsqualität, mehr Grün, zusätzlichen Sitzgelegenheiten wurde gewünscht – auch zu Lasten des ruhenden Verkehrs.

Um die Quartiere westlich der Rheinstraße aufzuwerten und ihnen eine größere Eigenständigkeit und Identität zu geben, ist es notwendig durch gestalterische Maßnahmen die öffentlichen Räume besser zu differenzieren und starke städtebaulichen Akzente zu schaffen. Dies hilft, die einzelnen Quartiere und Teilbereiche besser miteinander zu verbinden.

Folgende Einzelmaßnahmen werden beispielhaft vorgeschlagen:

- Zur Akzentuierung und als identitätsstiftende Maßnahme soll der mittlere Bereich der Brüder-Grimm-Straße als Quartiersplatz mit hoher Attraktivität und Ausstrahlung unter dem Motto „weniger für Autos und mehr für Menschen“ umgebaut und gestaltet werden. Als Ersatz für möglicherweise entfallende öffentliche Stellplätze soll in der weiteren Detailplanung, die Frage einer zentralen Quartiersgarage in diesem Bereich geprüft werden.
- Um der Brüder-Grimm-Straße als Ganzes einen eigenständigen Charakter zu geben wird vorgeschlagen, diese über die gesamte Länge als Mischverkehrsfläche (das heißt, mit einer einheitlichen Gestaltung der Fahrbahn und der bisherigen Randbereiche) anzulegen. Damit wird Ihre Funktion als zukünftige Hauptroute für zu Fuß gehende in Ost-West-Richtung und als Weg zum zentralen Quartiersplatz betont.
- Von der Schaffung eines neuen Quartiersplatzes im Bereich der Brüder-Grimm-Straße könnte der bestehende Einkaufsmarkt ebenfalls profitieren. Am Einkaufsmarkt zeigt sich Potenzial zur Verbesserung des Erscheinungsbilds, zudem sollte er sich mit Angeboten wie zum Beispiel Kaffee und Backwaren zum Außenraum hin orientieren. Durch die relativ offene Bauweise im zentralen Bereich rund um den neuen Quartiersplatz bestehen noch Potenziale für eine behutsame innerörtliche Nachverdichtung. Die Nachverdichtung kann sowohl in Form von Ergänzungsbauten geschehen, die noch offene Raumkanten schließen, als auch durch Aufstockungen vorhandener Gebäude bzw. oder Gebäudeteile (zum Beispiel Garagenbauten).
- In westlicher Verlängerung der Brüder-Grimm-Straße schließen überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen an, die sukzessiv in die grünen Bereiche des Rheinuferes übergehen. Direkt angrenzend an den Siedlungsbereich haben diese Flächen einen hohen Naherholungswert. Durch die bewusste Gestaltung des Übergangs vom Innen- zum Außenraum könnte dieser Bereich aufgewertet werden und zum positiven Erscheinungsbild des Stadtteils insgesamt beitragen. Zusätzlich

bietet sich den über den Siedlungsrand hinaus nach Westen führenden Teil der Brüder-Grimm-Straße und den Bereich des alten Trassenverlaufs der Selztalbahn gestalterisch aufzuwerten und besser erlebbar zu machen.

- Am westlichen Siedlungsrand Frei-Weinheims gibt es momentan noch eine größere, bisher landwirtschaftlich genutzte Fläche, die nicht innerhalb eines durch Naturschutz geschützten Bereichs liegt. Teile davon eignen sich gut für die Realisierung ergänzender sozialer Infrastruktur für Kinder und Jugendliche (zum Beispiel Abenteuerspielplatz, Jugendeinrichtungen). Einerseits durch die direkte Nachbarschaft zum Wohnen und andererseits durch die gute fußläufige Erschließung in Verlängerung der Brüder-Grimm-Straße.

5.1.5 Übergang Wohnen und Gewerbe



Potenziale und Handlungsfelder Übergang Wohnen und Gewerbe

Quelle: © GeoBasis-DE/LVermGeoRP<2018> (Daten verändert) Darstellung G+H

Die Lage des heutigen, südlich an den historischen Kern anschließenden Gewerbegebietes ist im Ursprung durch die 1899 eröffnete "Chemische Fabrik Frei-Weinheim" begründet. Die historische Entstehungsgeschichte hat dazu geführt, dass Teile der Rheinstraße im Bereiche zwischen Bleich- und Heinrich-Wieland-Straße davon stark geprägt sind.

Der Flächennutzungsplan (FNP) sieht eine weitere gewerbliche Entwicklung des Stadtteils in Richtung Osten vor. Die im FNP gesicherten Gewerbeflächenreserven eröffnen aus Sicht der Planenden die Chance, den älteren mehr in Richtung Rheinstraße gelegene gewerbliche Bereiche langfristig mit Schwerpunkt Mischnutzung (Wohnen, Dienstleistung, Handel) umzuwandeln. Mit der Umwandlung könnten auch Störungen, bedingt durch den unmittelbaren Übergang von Wohn- und Gewerbegebiet abgemildert werden.

Da die Ausnutzung des Baugrunds bei Nutzungsgemischten Bauflächen im Vergleich zu reinen Gewerbebauflächen höher ist (in der Regel mehrere Stockwerke anstatt eingeschossiger Bauweise) sind erhebliche Flächenzuwinnungen durch eine Umwandlung möglich. Frei-Weinheim könnte durch die partielle Umwandlung von Gewerbeflächen nahe der Rheinstraße ei-

nen deutlichen Flächengewinn, vor allem in dem für den Stadtteil so wichtigen Bereich Wohnen generieren.

Folgende Einzelmaßnahmen werden beispielhaft vorgeschlagen:

- Durch eine Neuordnung des Umfelds der Caritas im Bereich der Rheinstraße 191 bis 195 könnte einerseits eine klare bauliche Kante (bisher nur bruchstückhaft vorhanden) zur Rheinstraße gebildet werden und andererseits ein mehrgeschossiges Gebäude als Gegenstück zum gegenüberliegenden Bürogebäude Rheinstraße 194 entstehen.
- Die hinter dem Bürogebäude Rheinstraße 194 gelegenen Flächen sind bisher durch ebenerdiges Parken belegt. Die Unterbringung der Stellplätze in einer kompakten Parkieranlage würde Platz für zusätzliche Bebauung schaffen.
- Das Areal des Penny-Marktes an der Heinrich-Wieland-Straße ist nur eingeschossig und mit großem Parkplatz bebaut. Der Neubau eines mehrgeschossigen Wohn- und Geschäftshauses, mit Handel und Dienstleistungen im Erdgeschoss und Wohnungen in den oberen Stockwerken verspricht eine bessere Flächenausnutzung und ist eine sinnvolle Innenentwicklungsmaßnahme. Viele Betreibergesellschaften von Discount-Märkten arbeiten bereits aus eigenem Interesse und Antrieb an solchen Nachverdichtungskonzepten.
- Die Wohnbebauung an der Heinrich-Wieland-Straße Ecke Rheinstraße könnte in östliche Richtung anstelle des bestehenden Gewerbes fortgesetzt werden.
- Der südliche Stadteingang an der Rheinstraße wird bisher stark durch die Wertstoffsammelstelle auf dem städtischen Eckgrundstück geprägt. Um einen einladenden Stadteingang zu schaffen, bietet sich die herausgehobene Lage für eine markante Bebauung mit Mischnutzung ggf. in Verbindung mit einem kleinen öffentlichem Platzbereich an.

5.2 Baustein 2: Vernetzung zwischen Ortslage und Rhein

Die Entwicklung von Frei-Weinheim ist praktisch von Beginn an eng mit der Funktion des Hafens verbunden. Der Hafen war einerseits ein wichtiger Umschlagplatz für Waren und andererseits ein wichtiger Arbeitgeber für viele Ortsansässige. Noch bis in die 1950er Jahre wurden alle Arten landwirtschaftlicher Produkte mit der Selztalbahn von und zum Hafen befördert. Die wachsende Konkurrenz des flexibleren LKW-Verkehrs führte aber zu einem Bedeutungsverlust, sowohl des Hafens als auch der Selztalbahn.



Bilder Hafenaerial

Quelle: G+H

Die weitere Entwicklung führte zu einer Spezialisierung des Hafens auf den Umschlag von Schüttgütern vom Schiff ans Land und umgekehrt (zum Beispiel Kies, Sand, Splitt und Streusalz) und Agrarprodukten (etwa Düngemittel und Getreide). Aktuell gibt es ein Freilager für Kies und Sand mit zirka 9.000 Tonnen Fassungsvermögen und eine Silokapazität von rund 1.100 Kubikmetern. Für den Warenumschlag stehen zwei Elektrokräne und eine 50 Tonnen Brückenwaage für Lkw zur Verfügung.

Betrieben wird der Hafen von der Ingelheimer Hafenbetriebe GmbH & Co. KG (Becker & Grieshaber GmbH), daneben gibt es noch die im Hafen ansässige Firmen und Vereine:

- Transportbetonwerk der Firma Heidelberger Beton Rhein-Nahe GmbH & Co. KG
- MRI GmbH, Naturbaustoffe (Kies, Sand, Splitt, Findlinge, Pflastersteine), Containerdienst, Entsorgung, Grünschnittzerkleinerung, Erdbau und Rodungsarbeiten, Gartengestaltung
- Ruderverein Ingelheim 1920 e.V.
- Ingelheimer Yachtclub e.V.
- Biergarten Ingelheimer Sommergarten auf der Mole
- F + Minthe GmbH & Co. KG (Großhandel mit Kies und Splitt)

Die langfristige städtebauliche Entwicklung des Hafensareals hat eine hohe Bedeutung für Frei-Weinheim und ist deshalb ein weiterer Schwerpunkt des Rahmenplans. Ein Ergebnis der Bestandsaufnahmen waren die durch den Hafen bedingten funktionalen und räumlichen Defizite Frei-Weinheims sowie die negative Prägung des Ortsbilds aus Richtung des Rheins. Die Hafenbetriebe nehmen große Teile des Hafensareals in Anspruch und wirken wie eine Barriere zwischen Stadtteil und Rhein. Mit dem Betrieb des Hafens verbunden ist ein hohes Verkehrsaufkommen, das mangels Alternativen über die Rheinstraße abgewickelt werden muss.

Die weitere Entwicklung des Hafensareals wird im Kontext des Rahmenplans in zwei Szenarien betrachtet. Das erste Szenario „Erhalt des Hafens“ untersucht die Möglichkeiten bei weiterlaufendem Betrieb des Hafens Randbereiche umzugestalten und für die breite Öffentlichkeit besser nutzbar zu machen. Das zweite Szenario „Aufgabe und Umnutzung des Hafens“ untersucht die baulichen Potenziale, die sich durch die vollständige Aufgabe der gewerblichen Hafennutzung ergeben. Beide Szenarien sehen Verbesserungen bei der Anbindung der Ortslage an die weiteren Rheinuferbereiche in Richtung Jungau und Strandbad vor. Insbesondere durch den Bau neuer barrierearmer Rampen, die helfen sollen die Trennwirkung des Rheindeichs für Fuß- und Radfahrende zu minimieren.

5.2.1 Erstes Szenario „Erhalt des Hafens“



Erstes Szenario: Teilumnutzung Hafenareal

Quelle: © 2015, 2017 Aerowest und Darstellung G+H

Das erste Szenario konzentriert sich auf die Umgestaltung von Teilen des Hafenareals. Neugestaltet werden sollen die rheinseitigen Bereiche der Mole, große Teile des Fähranlegers und die Zuwegung sowie Parkierung von der Rheinstraße kommend. Der Entwurf hat zum Ziel dem Hafen einen neuen attraktiven „Kopf“ in Richtung Rhein, aber auch zum Ort zu geben. Damit werden diese Bereiche attraktiver für Besuchende. Die Wahrnehmung des Hafens wird weniger durch die alten Hafenanlagen und mehr durch die neugestalteten Bereiche bestimmt.



Schema Teilumnutzung Hafenareal

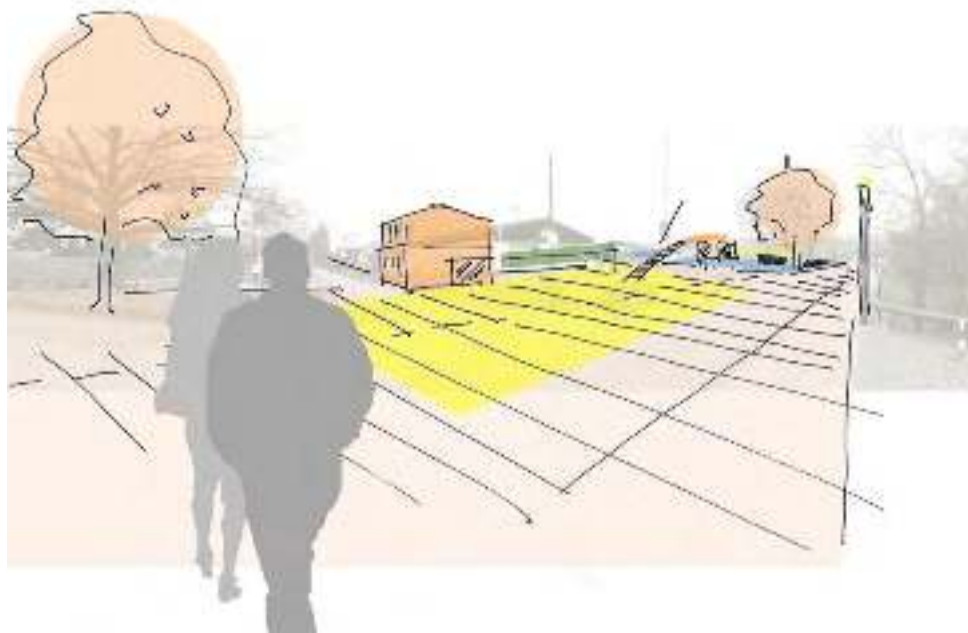
Quelle: Darstellung G+H

Um die Attraktivität der Wegeverbindung zwischen Ortsmitte und Rheinmole zu erhöhen, sind eine durchgängige Gestaltung und die Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs wichtig. Die Verlegung des Fähranlegers in Richtung Entenhafen mit eigener separater Fahrspur trennt den motorisierten Verkehr früh von den sonstigen Verkehren und führt zu einer wichtigen Entzerrung. Große Teile der Mole (bisheriger Fähranleger) werden dadurch für eine Umgestaltung als Aufenthaltsfläche für Besucherinnen und Besucher frei.

Um einen zweiten attraktiven Zugang zur Rheinmole zu schaffen wird vorgeschlagen, das Hafenbecken mit einem Fußgängersteg zu überspannen. Diese Route eröffnet eine zweite Sichtachse und bindet den bisher auch schon gastronomisch genutzten Teil der Mole auf kürzestem Weg an die Ortsmitte an.

Der Entwurf sieht die Beibehaltung der gastronomischen Nutzung an der bisherigen Stelle vor. Um dieser ein einheitliches und markantes Erscheinungsbild zu geben, wird eine alles überspannende Zeltdachkonstruktion vorgeschlagen. Eine Demontierbarkeit der Konstruktion soll die Einhaltung der Vorgaben des Hochwasserschutzes sicherstellen.

Um den Vorbereich des Rudervereins Ingelheim aufzuwerten und diesen besser in die Gesamtgestaltung zu integrieren, soll die Rheinstraße an dieser Stelle mit einer Platzfläche aufgeweitet werden. Dazu ist es notwendig, die bisherige Zufahrt zu den Hafenbetrieben Ingelheim auf die Südseite zu verlegen



Aufweitung Rheinstraße am Ruderverein
Quelle: Darstellung G+H

Die Straßenaufweitung im Bereich des Rudervereins sollte auch den Ostteil der Parkierungsflächen südlich der Hafenbetriebe umfassen, um diese optisch zu einem Teil der Neugestaltung entlang der Rheinstraße zu machen. Damit wird der Bereich des alten Kranfundaments besser in den Blick gerückt und der Ort bekommt durch das historische Relikt eine eigene Prägung.

5.2.2 **Zweites Szenario „Aufgabe und Umnutzung des Hafens“**

Das zweite Szenario baut direkt auf das erste Szenario auf. Das bedeutet, alle im ersten Szenario vorgeschlagenen Maßnahmen können vorab umgesetzt und später (bei Realisierung des zweiten Szenarios) größtenteils unverändert beibehalten werden.

Dieses zweite Szenario geht von der vollständigen Aufgabe der bisherigen gewerblichen Hafennutzung aus. So könnte eine Entwicklungsfläche von fast drei Hektar für den Stadtteil generiert werden. Allerdings liegt die gesamte Fläche der Hafenbetriebe im Hochwasserschutzbereich des Rheins und eine bauliche Nachnutzung ist mit sehr hohen Auflagen verbunden.



Zweites Szenario: Freizeitbereich Hafen

Quelle: © 2015, 2017 Aerowest und Darstellung G+H

Folgende Auflagen des Hochwasserschutzes sind unter anderem zu berücksichtigen:

- Die Hochwasserrückhaltung wird nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt. Der Verlust des Rückhalteraus (Retentionsraum) ist auszugleichen.
- Der Wasserstand und der Abfluss des Hochwassers werden nicht nachteilig verändert.
- Der bestehende Hochwasserschutz wird nicht beeinträchtigt und Bauvorhaben werden an Hochwasserereignisse angepasst ausgeführt.
- Eine Erschließung der Bauvorhaben auf hochwassersicherem Niveau ist gesichert, damit Rettungswege für Feuerwehr und Rettungsdienste auch im Fall von Rheinhochwasser garantiert sind.

Da das hochwassersichere Niveau im Bereich des Rheinhafens etwa drei Meter über dem mittleren Niveau der Hafenanlagen liegt, wird eine nach den Regeln des Hochwasserschutzes umgesetzte Erschließung extrem aufwendig und teuer. Weiterhin sind schwierige Nachweise über Hochwasserrückhaltung und den Abfluss des Hochwassers zu führen. Das bedeutet, dass aufgrund der geltenden gesetzlichen Vorgaben eine bauliche Nachnutzung der Fläche des Hafensareals kaum oder gar nicht machbar ist.



Rheindeich Frei-Weinheim

Quelle: G+H

Vor dem Hintergrund der genannten Einschränkungen durch den Hochwasserschutz sieht das zweite Szenario eine Nachnutzung des gewerblichen Hafensbereichs als große und zusammenhängende Freifläche vor. Diese Fläche ist öffentlich und bietet sich für alle Arten von Freizeitnutzungen an. Aktive Zonen für Spiel und Sport wechseln sich mit ruhigeren Zonen zum Verweilen und Entspannen ab.

Wie im Kapitel 5.1.3 bereits erwähnt plant das Land Rheinland-Pfalz eine umfassende Ertüchtigung, des an Frei-Weinheim angrenzenden Abschnitts des Rheindeichs. In diesem Zusammenhang hat es bereits einen intensiven Austausch mit der zuständigen Behörde (SGD Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd) gegeben. Dabei wurde auch die Idee einer Bebauung des Rheindeichs erörtert. Wie andere bereits realisierte Beispiele zeigen (zum Beispiel die Uferbebauung am Luitpoldhafen in Ludwigshafen) ist eine Bebauung des Deichs durchaus möglich. Allerdings sind zuvor die rechtlichen Voraussetzungen für eine Genehmigung zu schaffen. Außerdem ist sicherzustellen, dass die gesamte Unterhaltung und Instandhaltung des betroffenen Deichabschnitts vom Land an die Stadt übergeht.

Im Abschnitt zwischen Rheinstraße und ehemaligem Busdepot ist eine Neubebauung der Deichkrone theoretisch denkbar. Die (hochwassersichere) Erschließung der Gebäude kann von der rheinabgewandten südlichen Seite und damit auf dem Niveau der bestehenden Straße in der Rheingewann erfolgen. Ob eine bauliche Nutzung der Deichanlage im genannten Bereich erfolgen soll/kann, muss zu einem späteren Zeitpunkt in einer konkreten Planung untersucht werden.

5.3 Baustein 3: Ortsmitte



Konzept Ortsmitte Frei-Weinheim Phase I

Quelle: © 2015, 2017 Aerowest und Darstellung G+H

Beim ersten Bürgerrundgang am 9. März 2019 wurde ausführlich über die Bedeutung des öffentlichen Raums zwischen Bürgerhaus, Arbeiterwohlfahrt und der Feuerwehr sowie die verkehrliche Situation Ortsmitte gesprochen. Dieser Ort wird von den Frei-Weinheimern derzeit zwar als gefühlte aber nicht funktionale Ortsmitte wahrgenommen. Der Wunsch nach einem „Mehr an Mitte“ zum Treffen, Verweilen oder für Aktivitäten wurde durchweg als wichtig benannt. Die räumliche Situation der Ortsmitte und das damit verbundene Erscheinungsbild wurde als sehr unbefriedigend wahrgenommen.

Viele Bürgerinnen und Bürger sahen die Option einer verbindenden Querachse über die Rheinstraße hinweg. Einerseits um der Ortsmitte mehr Platz zu geben und diese deutlicher zu markieren, andererseits, um eine wirksamere Verkehrsberuhigung zu ermöglichen. Die geplante Verlagerung der Feuerwehr ermöglicht darüber hinaus eine umfassendere Umgestaltung der westlichen Rheinstraßenseite.

Eine weitere Option die Ortsmitte aufzuwerten stellt aus Sicht der Bürger das unmittelbar südöstlich angrenzende Areal des Thornschen Geländes dar. Hier könnte eine direkte Verbindung der Ortsmitte in Richtung Schubertstraße und den beiden Kirchen entstehen sowie Nutzungen untergebracht werden, die die Ortsmitte ergänzen.

-

Um die Ortsmitte aufzuwerten, ihr eine eigene Identität zu verleihen und sie als städtebauliches „Herz“ von Frei-Weinheim zu etablieren, sind Veränderungen auf unterschiedlichen Ebenen notwendig.

Funktional:

- Um die Ortsmitte zu beleben, sollten neben Bürger- und Jugendhaus weitere für die Allgemeinheit bestimmte Nutzungen an diesem zentralen Ort zusammengeführt werden. Das können sowohl kommunale Einrichtungen als auch weitere Wohnfolgenutzungen (zum Beispiel Infrastruktur für Nahversorgung, Dienstleistung, medizinische und sonstige Versorgung des Stadtteils) sein.
- Die Ortsmitte sollte Raum für nichtkommerzielle, soziale oder kulturelle Nutzungen vorsehen und damit bürgerschaftliches Engagement und Beteiligung fördern und ermöglichen.

Räumlich:

- Die Ortsmitte muss räumlich besser ablesbar sein und sich mit ihrem öffentlichen Charakter deutlich von der umgebenden Bebauung unterscheiden.
- Damit die Ortsmitte als Anlaufstelle und Treffpunkt funktionieren kann, sind gut sichtbare und leicht erreichbare öffentliche Platzflächen mit einer hohen Aufenthaltsqualität notwendig.
- Die Dominanz der Rheinstraße als Hauptverkehrsachse des Stadtteils muss im Bereich der Ortsmitte „gebrochen“ und die Betonung auf die Gleichrangigkeit aller Akteure im öffentlichen Raum gelegt werden.
- Je mehr und besser die Ortsmitte mittels Wegen und Sichtachsen mit den umgebenden Quartieren verknüpft ist, desto größer ist ihre Attraktivität.

Gestalterisch:

- Die Ortsmitte sollte eine klare gestalterische „Handschrift“ haben. Ein einheitliches Erscheinungsbild kann durch unterschiedliche Maßnahmen erreicht werden.

Beispielsweise durch:

- klar definierte und sauber formulierte stadträumliche Kanten
- einheitlich gestaltete öffentliche Platz- und Wegeflächen
- sich wiederholende Grünelemente und Bepflanzungen
- eine stimmige Auswahl an Stadtmobiliar im öffentlichen Raum
- ein einheitliches Beleuchtungskonzept

Besondere Herausforderungen bei der Umgestaltung der Ortsmitte ergeben sich durch den fehlenden räumlichen Bezug der beiden Seiten der Rheinstraße, die „versteckte“ Lage des Bürgerhauses und das Fehlen von öffentlichen Bereichen mit Platzcharakter. Da die Rheinstraße weiterhin die zentrale Verkehrsader in Nord-Süd-Richtung ist, muss die Neugestaltung der Ortsmitte darauf „reagieren“. Einerseits durch eine einheitliche

Gestaltung die deutlich macht, dass die Ortsmitte beide Seiten der Rheinstraße im Bereich des Bürgerhauses miteinander verbindet und andererseits neue attraktive und vom Verkehr geschützte Aufenthaltsbereiche und Freiflächen im Zentrum entstehen.

Die unmittelbar an die Rheinstraße angrenzenden Bauflächen sind für Nutzungen reserviert, die von der hohen verkehrlichen Frequenz in der Rheinstraße und der gut sichtbaren Lage profitieren – sie bilden die neue „wirtschaftliche Ortsmitte“. Die neuen Aufenthaltsbereiche sollen sich von der Rheinstraße gesehen in die „Tiefe“ entwickeln. In Richtung Osten sind fußläufige Anbindungen zum Thornschen Gelände geplant, in Richtung Westen zur Mittelheimer Straße. Die „wirtschaftliche Mitte“ wird ergänzt durch Plätze mit Aufenthaltsqualität, die im gesamten Ortsteil neu geschaffen bzw. aufgewertet werden sollen.



Konzept Ortsmitte Frei-Weinheim Phase II

Quelle: © 2015, 2017 Aerowest und Darstellung G+H

Das vorgeschlagene Konzept für die Ortsmitte sieht vor, dem Bürgerhaus auf der Westseite der Rheinstraße ein ebenbürtiges Gegenüber zu geben. Anstelle des Feuerwehrhauses und dem AWO-Gebäude soll ein neuer Baukörper mit öffentlicher Nutzung entstehen. Beiden Gebäuden (bestehendes Bürgerhaus und geplanter Neubau) ist ein Platzraum vorgelagert. Beide Platzräume vereinigen sich über die Rheinstraße hinweg gestalterisch zu einer Fläche und stellen so die fehlende Verbindung zwischen den beiden Seiten her. Dies wird verstärkt durch eine einheitliche Gestaltungsidee hinsichtlich Materialauswahl, Bepflanzung und verwendetem Stadtmobiliar sowie einem durchgehenden Beleuchtungskonzept.

Die notwendigen Stellplätze für beide öffentlichen Gebäude sollen größtenteils in einer gemeinsamen Tiefgarage mit Zufahrt von der Straße in der Rheingewann nachgewiesen werden. Die „Verbannung“ der parkenden Autos in die Zone unterhalb der westlichen Bau- und Platzfläche stellt sicher, dass die knapp bemessene ebenerdige Fläche ausschließlich als öffentlicher Platzraum genutzt wird.



Neugestaltung Ortsmitte Perspektive Rheinstraße in Richtung Rhein
Quelle: Darstellung G+H

Aus planerischer Sicht gibt es weitere Entwicklungsmöglichkeiten im Bereich der Ortsmitte. Je nach Verfügbarkeit von angrenzenden Grundstücken bzw. Grundstücksteilbereichen besteht die Chance einer Vergrößerung des zentralen Bereichs. In der als Phase II gekennzeichneten Darstellung ist eine Erweiterung in Richtung Süden im westlich der Rheinstraße gelegenen Teil vorgesehen. Damit bekommt das Bürgerhaus ein direktes Gegenüber und der Bezug zwischen den beiden „Seiten“ der Ortsmitte wird verstärkt. Phase III zeigt eine Neubebauung nördlich des Bürgerhauses, mit dem Ziel, den Platzraum zu erweitern und das Bürgerhaus in Richtung Rheinstraße besser freizustellen.



Konzept Ortsmitte Frei-Weinheim Phase III

Quelle: © 2015, 2017 Aerowest und Darstellung G+H

Um die beiden Seiten der neugestalteten Ortsmitte gut an die angrenzenden Quartiere anzubinden, sind attraktive Fußwegeverbindungen in Richtung Osten zum Thornschen Gelände und in Richtung Westen zur Mittelheimer Straße wichtig.

Die WBI ist Eigentümerin des Thornschen Geländes und hat bereits mit Planungen zur Neubebauung des Areals begonnen. Die geplante innerörtliche Nachverdichtung könnte den bestehenden Wohnungsmarkt sinnvoll ergänzen. Einerseits um eine bessere Mischung des Wohnungsangebots Frei-Weinheims gegebenenfalls auch mit besonderen Wohnformen (zum Beispiel Generationenwohnen, Betreutes Wohnen, Senioren-WG) zu erreichen und andererseits um mehr Wohnungen, die auch für Ältere und Menschen mit Handicap geeignet sind, zu schaffen. Gerade die Nähe des Thornschen Geländes zur Ortsmitte könnte für Menschen, die aufgrund von Einschränkungen mehr auf ihr Nahumfeld angewiesen sind, besonders attraktiv sein, um noch mehr am öffentlichen Leben teilzunehmen.



Ortsmitte Frei-Weinheim

Quelle: G+H

Neben der Erweiterung des Wohnungsangebots eignen sich die in Zukunft gut erschlossenen Teile des Thornschens Geländes auch dafür Nutzungen unterzubringen, die die Ortsmitte ggf. sinnvoll ergänzen.

Das vorgeschlagene Konzept ist keine abgeschlossene Planung, sondern dazu gedacht, die Chancen und Potenziale einer Neugestaltung der Ortsmitte aufzuzeigen. Für den weiteren Prozess ist es wichtig, in weiteren Varianten zu untersuchen, wie und in welchem Umfang eine Realisierung sinnvollerweise geschehen kann. Dabei geht es um Fragen der Flächenverfügbarkeit, genauso, wie um Fragen von geeigneten und für die Ortsmitte erforderlichen Nutzungen. Sobald belastbare Grundlagen erarbeitet und Eckpunkte der Planung fixiert sind, empfiehlt es sich in einem konkurrierenden Verfahren unterschiedlich städtebauliche und architektonische Lösungsansätze erarbeiten zu lassen.

6 Fazit und Ausblick: Impulse für die Stadtteilentwicklung

Die im Kontext des Rahmenplans vorgeschlagenen Maßnahmen für Frei-Weinheim zeigen, welches breite Aufgabenspektrum vorhanden ist, um die bestehenden Qualitäten als Lebens- und Wohnstandort auch künftig zu sichern und weiterzuentwickeln. Dabei greifen die einzelnen Zielsetzungen ineinander und bedingen in ihrer Summe eine qualitative und funktionale Aufwertung. Es ist jedoch klar, dass die Verfolgung dieser Ziele einen langen Atem benötigt, finanzielle Ressourcen binden und viele dafür sinnvolle Maßnahmen naturgemäß nicht kurzfristig realisiert werden können. Manchmal hängt dies auch von einem entsprechenden bürgerschaftlichen Engagement und damit von der Mitwirkungsbereitschaft Privater ab.

Die im Rahmenplan markierten Schwerpunktbereiche können das planerische „Rückgrat“ für eine umfassende Aufwertung und effektive Weiterentwicklung des Stadtteils bilden. Durch die räumliche Zusammenfassung von aufeinander abgestimmten Maßnahmen wird sichergestellt, dass sich die einzelnen Maßnahmen in ihrer Wirkung unterstützen und verstärken.

Die folgenden strategischen Schwerpunktbereiche mit großer städtebaulicher Bedeutung sollten angegangen werden:

- **die Rheinstraße** als prägende Achse und alles verbindendes Element
- **das Hafen-Areal** mit der Öffnung zum Rhein
- **der Ortskern** als historisch gewachsener Ursprung
- **die Ortsmitte** als zukünftiges Herzstück des Stadtteils
- **die Brüder-Grimm-Straße** als wichtige Ost-West-Querspange
- **die zentralen Gewerbeflächen** mit Umnutzungspotenzial.