

## Ein neuer Name für einen neuen Anfang!

Nach 120 Jahren wird aus dem  
„Mainzer Zoll- und Binnenhafen“  
der  
„Zollhafen – Mainz in Rheinkultur“

Mainzer Hafenchronik 2007

„ Der 6. Juni 1887 bezeichnet einen der wichtigsten und bedeutungsvollsten Abschnitte in der Geschichte der Stadt Mainz, die Krönung einer Reihe von Unternehmungen.“

# Hafen Chronik

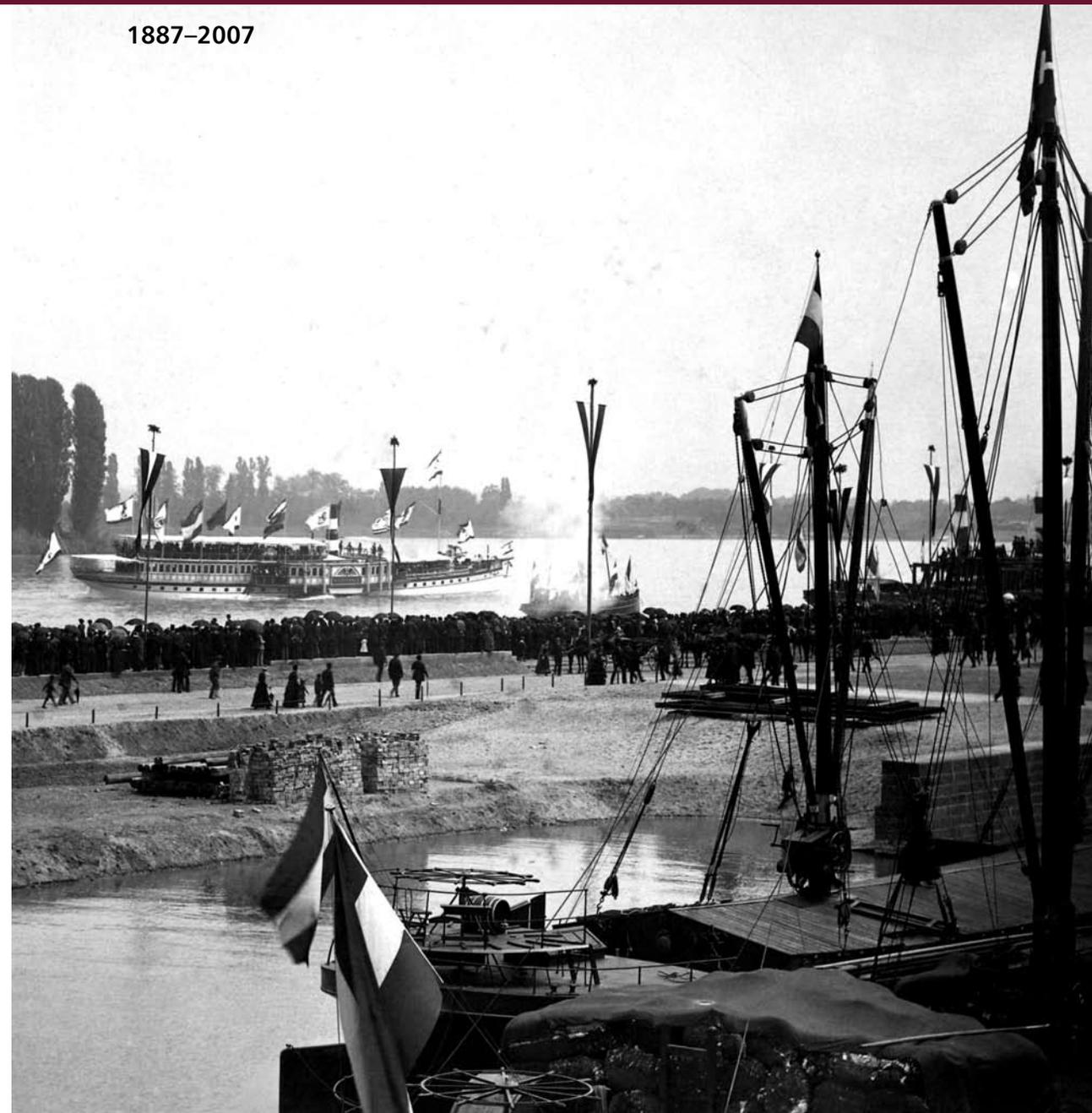
Eine Sonderpublikation  
der Stadtwerke Mainz AG  
zum 120-jährigen Jubiläum  
des Mainzer Zoll- und  
Binnenhafens im Juni 2007

Verkaufspreis: 5 Euro

**ZOLLHAFEN**  
Mainz in Rheinkultur

Die Stadtwerke Mainz AG verwirklicht im Zollhafen ein neues Stadtquartier, das Wohnen, Leben und Arbeiten in einem attraktiven Umfeld ermöglicht. Diesem Neubeginn auf historischen Spuren trägt das neue Logo Rechnung, indem es die einzigartige und unverwechselbare Form des Mainzer Hafens mit seinen charakteristischen Farben nachzeichnet. Auch der künstlerische Schwerpunkt des neuen Areals, dessen Glanzstück die Kunsthalle sein wird, spiegelt sich in der Namensgebung wider.

1887–2007



9 783981 159004

---

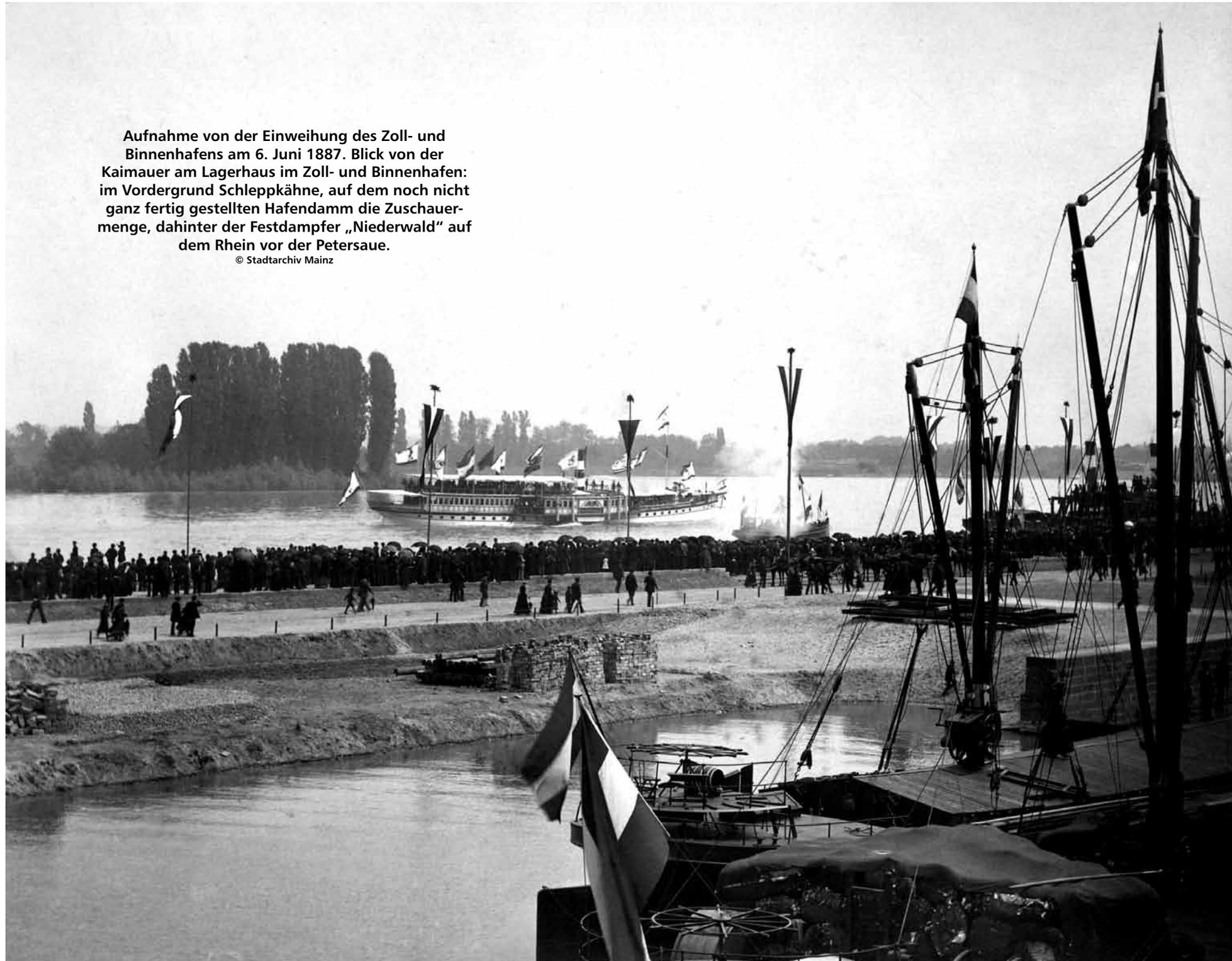
---

# **120 Jahre Mainzer Zoll- und Binnenhafen**

1887–2007

Aufnahme von der Einweihung des Zoll- und Binnenhafens am 6. Juni 1887. Blick von der Kaimauer am Lagerhaus im Zoll- und Binnenhafen: im Vordergrund Schleppkähne, auf dem noch nicht ganz fertig gestellten Hafendamm die Zuschauermenge, dahinter der Festdampfer „Niederwald“ auf dem Rhein vor der Petersaue.

© Stadtarchiv Mainz



## Vom Tor zur Welt zum Wohnen am Rhein

Viele Jahrhunderte lang waren die Hafenanlagen am Rhein das Tor zur Welt. Informationen wurden hier ausgetauscht, Neuigkeiten, Klatsch, Errungenschaften. Vor allem aber kamen begehrte Waren und Güter aus aller Herren Länder nach Mainz, sie wurden gelagert, gehandelt, verkauft, weitergeschickt. Häfen waren im wahrsten Sinne des Wortes Umschlagplätze mit strategischer Bedeutung. Oft militärisch, doch viel mehr wirtschaftlich begründet. 500 Jahre lang brachte beispielsweise das Stapelrecht Aufschwung und florierenden Handel in die Stadt. Dabei mussten alle Waren, die den Rhein bei Mainz passierten, zunächst mehrere Tage lang zum Verkauf angeboten werden.

Als schließlich der Zoll- und Binnenhafen vor 120 Jahren feierlich eröffnet wurde, präsentierte sich nicht nur einer der modernsten Häfen seiner Zeit, sondern auch eine städtebauliche Lösung, die für die damaligen Erfordernisse und Bedürfnisse maßgeschneidert war: allem voran ein auf dem Wasserweg von drei Seiten anfahrbares Lagerhaus, das bei einer Grundfläche von fast 4000 Quadrat-

metern über vier Flügel und fünf Geschosse verfügte. Es entstanden ein Verwaltungsgebäude, das Maschinen- und Kesselhaus, zwei Magazinbauten, Lagerhallen, einige Zeit später der fünfgeschossige Getreidespeicher und schließlich das Weinlager.

Jahrzehntelang prägte diese imposante Hafenanlage das Stadtbild am Rheinufer. Doch die Zeiten änderten sich. Kräne, Lagerräume, Hafendarbeiter – sie alle wurden nach und nach überflüssig, als Malcolm P. McLean, Mitte der 1950er Jahre im US-amerikanischen Newark, seinen ersten Container auf Reisen schickte. Die Idee revolutionierte das gesamte Transportwesen und veränderte fast sämtliche Hafenanlagen auf der ganzen Welt. Auch der Mainzer Zoll- und Binnenhafen wurde ab den 1970er Jahren systematisch in einen Containerhafen umfunktioniert. Fast zeitgleich mit der Einführung des Containers entwickelte der japanische Automobilkonzern Toyota ein neuartiges Produktionssystem, das unter dem Namen „Just in time“ (zu deutsch „termingenau“) Lagerraum überflüssig machen oder zumindest auf ein Minimum reduzieren sollte.

Auf den Mainzer Zoll- und Binnenhafen hatten diese Entwicklungen gravierende Einflüsse bis heute. Und es entstanden neue Probleme. Durch die Lage des Hafens mussten nun Lkws mit ihrer Containerfracht mitten durch die Stadt fahren. Parallel dazu setzte sich die Mainzer Verwaltung in den letzten Jahren mit der Gründung des Rheinuferforums damit auseinander, wie sich die Stadt am Rhein in Zukunft weiterentwickeln kann, um den sich verändernden Lebens- und Arbeitsbedingungen ihrer Bürgerinnen und Bürger gerecht zu werden. Einerseits übt der Rhein auf viele Menschen nahezu magische Anziehungskräfte aus – das Wohnen am Rhein ist attraktiv –, andererseits zieht es viele Menschen gerade aus dem so genannten Speckgürtel wieder zurück in die Stadt.

120 Jahre nach dem Bau des Zoll- und Binnenhafens steht nun eine der gewaltigsten Umbaumaßnahmen am Rheinufer bevor. Der Containerhafen

soll nach Westen zum gleich alten Industriehafen auf die Ingelheimer Aue verlagert werden. Parallel dazu entstehen auf dem Gelände des Zoll- und Binnenhafens in den nächsten Jahren neue Wohn-, Gewerbe-, Kultur- und Freizeitflächen.



Die Vorstandsmitglieder der Stadtwerke Mainz AG: Hans-Detlev Höhne und Dr. Werner Sticksel.

© Stadtwerke Mainz AG

Grund genug, mit der vorliegenden Hafenchronik auf die Entstehungsgeschichte zurückzublicken, auf den genialen Baumeister Eduard Kreyßig, auf die Entwicklung des Hafens und seine Veränderungen in den letzten Jahrzehnten sowie auf seine gesellschaftliche und städtebauliche Bedeutung und nicht zuletzt auf seine Chancen für die Zukunft vorauszublicken.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Lektüre.

*H. Höhne*

Hans-Detlev Höhne

*W. Sticksel*

Dr.-Ing. Werner Sticksel

Vorstand der STADTWERKE MAINZ AG

## Ein Stück attraktives Rheinufer



Das Pressefest der Stadt Mainz wurde im Jahr 2004 auf dem Gelände des Zoll- und Binnenhafens veranstaltet.

© Stadt Mainz / Volker Oehl

Das gelungene Pressefest im Jahr 2004 (Foto oben) lenkte den Fokus der öffentlichen Wahrnehmung auf das große Potenzial des Zoll- und Binnenhafen-Geländes und brachte damit den Stein ins Rollen. Bereits im Juli 2005 präsentierten Stadt und Stadtwerke gemeinsam die Festlegungen für den Rahmenplan des neuen Stadtquartiers „Kultur- und Wohnhafen“. Als ich dann wenige Monate später die konkreten Pläne eines „Kulturhafens“ in der Neustadt vorstellte, sprach ich dennoch aus gutem Grund noch von einer Vision. Viele Fragen waren zu diesem Zeitpunkt noch unbeantwortet, noch waren finanzielle und planerische Details nicht geklärt. Klar war nur, dass die Stadt auf breiter Front den direkten Zugang zum Rhein zurückerhalten sollte.

Aber der Vorstand der Stadtwerke Mainz AG als Eigentümer des Geländes trieb in den folgenden Monaten dieses gewaltige Projekt mit Hochdruck voran. Der Hafen ist und bleibt dabei ein unverzichtbarer Motor der Wirtschaftskraft in der Region. Daran kann auch in Zukunft kein Zweifel bestehen. Die Verlagerung des Containerterminals in den Norden der Ingelheimer Aue macht auch den Weg frei für neue Entwicklungsmöglichkeiten dieses für Mainz so wichtigen Wirtschaftszweiges.

Heute hat die Zukunft dieses Rheinuferabschnittes mit dem weit vorgeschrittenen Bau der Kunsthalle erste Gestalt angenommen. Diese und andere Veränderungen des Geländes bis hin zur Freizeitnutzung durch

die Gastronomie im „Hafengarten“ auf der Südmole oder durch Veranstaltungen wie das jährliche Harley-Davidson-Treffen sind greifbar und machen deutlich, dass die Vision einer Neustadt am Rhein schneller als erwartet Realität wird. Hier entsteht auf einem traditionsreichen Industriegelände eine viel versprechende Perspektive für die kulturelle Entwicklung unserer Stadt.

Visionen können in Zeiten knapper Kassen und im Interesse des Gemeinwohls nur mit einer breiten Mehrheit geschultert werden. Für diese große Unterstützung im Stadtrat, aber auch aus der Mainzer Wirtschaft und dem Kulturbereich möchte ich mich an dieser Stelle herzlich bedanken. Wir wollen für die Mainzer mit dem „Kulturhafen“ ein neues Quartier am Rheinufer schaffen, das die Gegebenheiten dieses Ortes aufnimmt und neu definiert. Dieser Aufgabe stellt sich auch das „Forum Zollhafen“. Dort besteht die Gelegenheit, innovative Ideen auf den Prüfstand zu stellen und gemeinsam weiterzuentwickeln. Die Bürger müssen wissen, welche Chancen die Neuordnung des Hafens für den Lebensalltag und die Freizeitgestaltung in ihrer Stadt bietet. Sie müssen aber auch wissen, dass Visionen immer einen langen Atem benötigen. Nur wenn alle die Kraft aufbringen, weiterhin an einem Strang zu ziehen, werden wir gemeinsam Erfolg haben.



Der Oberbürgermeister der Stadt Mainz: Jens Beutel.

© Stadt Mainz

Nach fast 120 Jahren Hafennutzung wird den Mainzern nun schrittweise ein Stück attraktives Rheinufer zurückgegeben. Die Zusammenführung von Kultur, Wohnen und Arbeiten am Wasser zeigt erste Konturen. Sie wird damit zum Markenzeichen und Symbolträger eines Strukturwandels in der Neustadt, dem sich auch die Hafenchronik, die sie nun aus Anlass des 120-jährigen Bestehens des Mainzer Zoll- und Binnenhafens in den Händen halten, widmet. So wird deutlich, dass Mainz auch in Zukunft ein wirtschaftsstarker Industriestandort bleiben will. Und dass wir zugleich jede sich bietende Chance ergreifen, um unsere schöne Stadt noch attraktiver zu machen.

Jens Beutel  
Oberbürgermeister

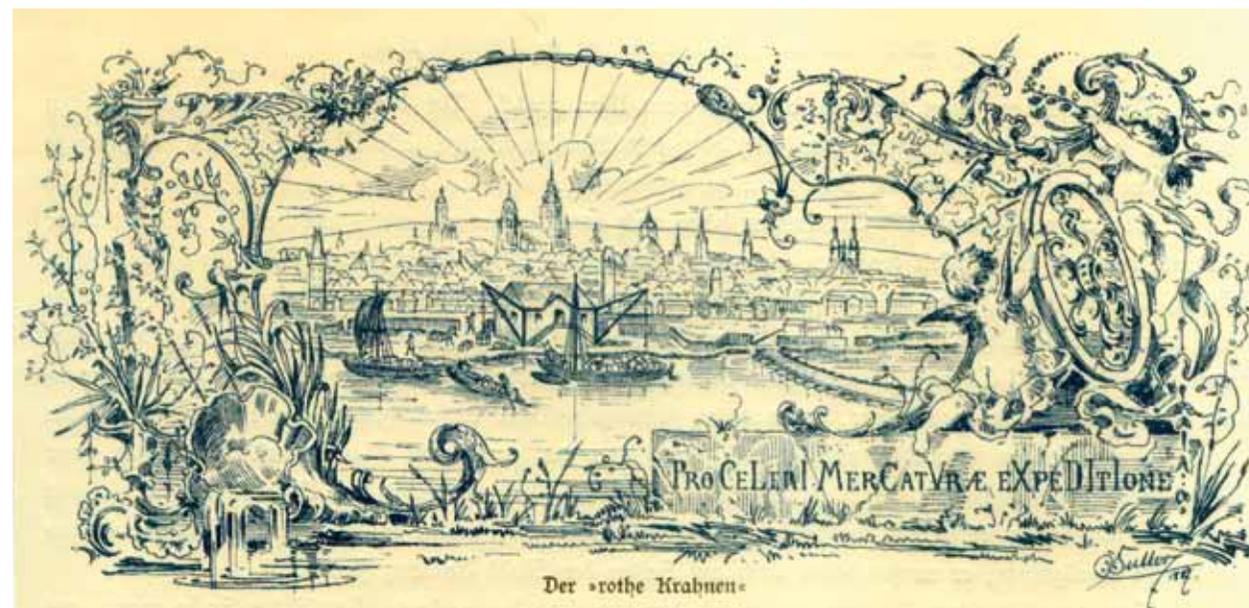
# Die Hafenstadt Mainz

## Von der römischen Flottenstation bis zur „Mainzer Akte“

von Dr. Matthias Dietz-Lenssen. **Wenn sich Menschen früher an einem Fluss ansiedelten, erhofften sie sich durch die günstige Lage am Wasser wirtschaftliche oder militärstrategische Vorteile. Man konnte den Schiffsverkehr und gegebenenfalls auch die Überquerung sichern und kontrollieren, Zölle und Gebühren erheben und Handelsvorteile wahrnehmen. Wieder einmal waren es die Römer, auf die die lokale Mainzer Entwicklung zurückzuführen ist. Die militärische Verwaltung des Lagers benötigte genügend Anlegestellen für die Schiffe ihrer Kriegsflotte und war überdies auf einen regen Handels- und Lieferverkehr angewiesen, um ihre Legionen ausreichend versorgen zu können.**

**E**ines steht eindeutig historisch fest: Mainz besaß bereits zur römischen Zeit einen Hafen – Waren und Waffen wurden über den Rhein zur Siedlung und ins Legionslager gebracht. Bereits die ersten Anlegestellen befanden sich höchstwahrscheinlich im Bereich des heutigen Zoll- und Binnenhafens – am Dimeser Ort, benannt nach der christlichen Theonest-Kapelle, die in dieser

Gegend gestanden hatte. Hier gab es eine römische Flottenstation (die wohl schon unter Marcus Vipsanius Agrippa um 38 v. Chr. angelegt wurde), eine Niederlassung der Fernkaufleute mit mehreren Lagerhallen – und wahrscheinlich auch schon die erste Zollstation: Für alle Waren, die nach Mogontiacum kamen, musste ein Einfuhrzoll in Höhe von 2,5 Prozent bezahlt werden.



Der Hafen und die Anlegestellen wechselten in der Folgezeit mehrmals ihre Lage, wie sich aus archäologischen Funden und Quellen schließen lässt. Die Bedeutung von Mainz als Handelsstadt wuchs.

Im Mittelalter errichteten friesische Fernkaufleute ein großes Handelszentrum in der Stadt. Ihr Viertel brannte 886 nieder. Dieses Ereignis gab wahrscheinlich dem heutigen „Brand“ seinen Namen. In dieser Zeit wurde in Mainz besonders mit Gewürzen aus dem Orient, Getreide, Wein, Holz sowie Gold- und Silberwaren gehandelt. Anfang des 14. Jahrhunderts erbaute die Mainzer Bürgerschaft auf dem Brand ein zweistöckiges Kaufhaus mit der damals gewaltigen Grundfläche von knapp 900 Quadratmetern. In der ersten Etage befand sich ein repräsen-

tativer Saal für öffentliche Veranstaltungen. Hier gewährte König Ludwig IV. „der Bayer“ der Stadt Mainz das „Stapelrecht“.

Dieses Niederlagsrecht (*ius emporii*) verpflichtete alle Händler, die an einer mit diesem Privileg ausgestatteten Stadt vorbeifahren wollten, dort anzuhalten und ihre Ware für mehrere Tage (in Mainz waren es meist drei) zu marktüblichen Preisen anzubieten. Diese Auslage geschah zunächst im Bereich des großen Kaufhauses, später bei Vilzbach. Man konnte diesem Verfahren nur entgehen, wenn man die Ware auf Transportmittel der Stadt zur Weiterbeförderung umlud (Umschlagsrecht) oder ein Stapelgeld bezahlte. Von dieser Abgabe ausgenommen waren später die Schiffer aus Straßburg, die mit der Stadt

1768 wurde auf Höhe des Roten Turmes am Ausgang der Karmeliterstraße ein neuer, so genannter „Roter Kran“ platziert. Er galt damals als leistungsstärkster Typ in ganz Deutschland und war ein Symbol für die Wirtschaftskraft der Stadt Mainz. Das Rote Tor wurde 1833 abgerissen – hier steht heute der Kurfürstenzyklus. Der rote Kran wich 1860 der Rheinufererweiterung.

© Stadtarchiv Mainz

1681 und 1749 Sonderverträge geschlossen hatten. Ärger gab es immer wieder mit ihren Frankfurter Kollegen, die Mainz ohne Stopp passieren wollten.

Der Handel in Mainz erlitt mehrmals einen empfindlichen Rückschlag. Bereits 1462 verloren die Bürger wichtige Freiheitsprivilegien in der Großen Stiftsfehde – dem Kurfürstenstreit zwischen Diether von Isenburg und Adolf von Nassau. Nach der Eroberung der Stadt wurde ein großer Teil der wohlhabenden Kaufleute und Handwerker aus der Stadt vertrieben. Nachdem Schiffer und Händler sich im 16. Jahrhundert wieder in Zünften betätigen durften, brachten der Dreißigjährige Krieg (1618–1648) und der Pfälzische Erbfolgekrieg (1688–1697) den Handel erneut fast zum Erliegen.

Auch in der französischen Zeit Anfang des 19. Jahrhunderts erlitt der Handel einen Einbruch. Der französische Douane wurde in die Mitte des Rheins verlegt, dazu verlor man das rechtsrheinische Hinterland und den Transithandel.

Der Güterumschlag sank von 34.000 Tonnen (1792) auf 10.000 Tonnen (1800). Man versuchte die Verluste dadurch wieder auszugleichen, dass man Mainz das Recht einräumte, einen Freihafen zu errichten (Dekrete Kaiser Napoleons I. vom 1. Oktober 1804 und 21. Januar 1805). Die Rheinschiffahrtskonventi-



on von 1804/1805 bestätigte derweil noch ein letztes Mal das Stapelrecht für die Stadt.

Eustache de Saint Far, ein französischer Militärarchitekt, schaffte den nötigen Platz für die neue Hafenanlage, indem er die letzten Reste der alten Martinsburg abreißen ließ und

ihre Steine für den Bau der Kaianlage verwendete; das Kurfürstliche Schloss funktionierte er zur Lagerhalle um – in seinem Hof entstand die Zollhalle (heute Teil des Römisch-Germanischen Zentralmuseums). Im Februar 1809 wurde der neue Freihafen eröffnet. Auf Seite 13 ist der offizielle Entwurf des Komplexes „Plan der Waarenniederlage“

abgedruckt. Er wurde in dieser Form am 3. Februar 1807 von den Behörden genehmigt. Ganz links unten im Bild ist die Auffahrt zur Schiffsbrücke zu sehen. Bereits um 500 v. Chr. kannte man solche relativ beweglichen Pontonbrücken, deren einzelne Segmente nicht auf Pfeilern, sondern auf schwimmfähigen Auflagen ruhten.

**Zweistöckiges Kaufhaus am Brand im 14. Jahrhundert, mit der damals gewaltigen Grundfläche von 900 Quadratmetern. Hier gewährte König Ludwig IV. der Stadt Mainz das Stapelrecht.**

© Stadtarchiv Mainz

Rechts am Ufer ist die Ruine der Martinsburg erkennbar, daneben das alte 1877/78 entfernte Raimundtor. Dahinter der 1777 erbaute Winterhafen „Schiffswinterung“, in den die Boote über die von einer Zugbrücke überspannte „Schließ“ gelangen konnten. Er wurde 1885/86 im Rahmen der Rheinufererweiterung ebenfalls zugeschüttet.

Für die Kapitäne war eine Rheinfahrt damals keine besonders lustige Angelegenheit. Zum einen galt es immer wieder Felsriffe wie die Loreley und unzählige Untiefen zu umschiffen, zum anderen wurde man zwischen Straßburg und Holland an nicht weniger als 29 Zollstellen zur Kasse gebeten.

Im Zusammenhang mit der durch den Wiener Kongress ausgelösten Neuordnung in Europa versuchten die neuen beziehungsweise verbliebenen Anliegerstaaten nun jedoch auf Anregung Frankreichs, den Rhein zu einer attraktiven Wasserstraße zu machen, Handelsbeschränkungen zurückzunehmen und die Route sicherer zu machen.

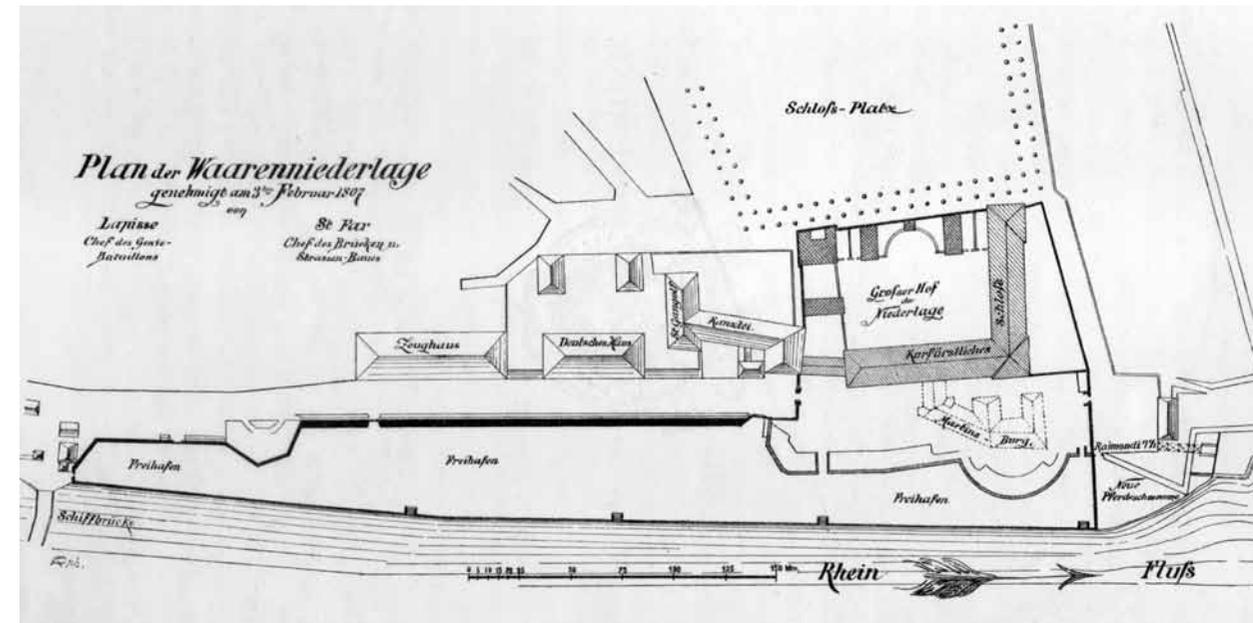
Der erste Schritt in diese Richtung war bereits die „Rheinschiffahrtskonvention“ vom 15. August 1804 gewesen, die die Zahl der Zollstellen zunächst von 30 auf 12 reduzierte. 1831 folgte die weitaus schwerwiegendere „Mainzer Akte“, die weitere Zollerleichterungen mit sich brachte

und die Stapelrechte aufhob. Um 1860 sollte die dritte und technisch anspruchsvollste Phase folgen: Eine Einengung und gleichzeitige Vertiefung des Flusses. Die nicht unerwartet gekommene Aufhebung des Stapelrechtes war für den Mainzer Handel ein schwerer Schlag. Man musste sich dem Wettbewerb nun ohne diesen Vorteil stellen. Schwer belastete auch noch eine andere Entscheidung: Der Großherzog verlangte weiterhin für alle Waren, die in Mainz verladen wurden, erhebliche Zwischenzölle. Schließlich versandete auch der Freihafen am Schloss immer mehr.

Es war unter diesen Umständen völlig klar, dass man Mainz nur noch dann ansteuerte, wenn es unbedingt sein musste. Die Wirtschaft der Stadt, durch den Festungsgürtel sowieso schon in ihren Entfaltungsmöglichkeiten stark eingeschränkt, musste tatenlos zusehen, wie Frankfurt und Biebrich immer weiter aufblühten. Der Rheinhandel hatte sich von Mainz nach Wiesbaden verlagert.

### Die Ufererweiterungen

Auch optisch machte die Mainzer Rheinfrente keinen besonders guten Eindruck. Es gab keinerlei regelmäßigen Uferbau. Laut Berichten von Zeitzeugen reiheten sich Schmutzhäufen an Schutthäufen am Ufer entlang. Dazu kamen Abfallgruben und die Pferdeschwemme am Fischtor. Die



Stadt lag stellenweise hinter turmhohen Holzstapeln und Kohlehaufen versteckt. Wenig ansehnlich waren auch die alten Batterien der Festung, die von ärmlichen Hütten und baufälligen Magazinen umgeben waren. Da die Geschütze oft ein Stück vom Ufer entfernt standen, mussten in jedem Krisenfall alle Holz- und Kohlevorräte schnellstens in die Stadt umgelagert werden, um eine freie Schussbahn zu gewährleisten.

Ein erster Anstoß zu einer grundlegenden Umgestaltung der gesamten Front kam von Johann Pientka gen. Haak, der 1837–1843 Geniedirektor (Ingenieur-Offizier) der Festung Mainz war. Der Major wies in einer Denkschrift nach, dass bei Fortdauer dieses Zustandes die Interessen der Festung wie der Stadt gleich stark gefährdet seien.

Er schlug daher vor, die Verteidigungslinie der Rheinkehle nach den neuesten Erkenntnissen des Festungsbaus zu errichten. Die alten Batterien sollten verschwinden. Die Fluss-Seite von Mainz sollte durch eine krenelierte Mauer (mit Kaponnieren) geschützt werden. Aller Raum hinter ihr, mit Ausnahme einer parallel laufenden Militärstraße, durfte der Stadt einverleibt werden. Die Ratsherren waren grundsätzlich damit einverstanden, man forderte aber, dass in einigen Sektionen die Mauer durch entsprechend befestigte Lagergebäude (mit Schießscharten in der ersten Etage) ersetzt werden sollte. Dem stimmte die Festungsverwaltung wiederum zu – mit der Auflage, dass diese Gebäude nicht höher als die Magazine sein durften. Aufgrund eines am 1. Februar 1843 abgeschlossenen Vertrages konnte mit den umfangreichen Bau-

Offizieller Entwurf des Komplexes „Plan der Waarenniederlage“. Er wurde in dieser Form am 3. Februar 1807 von den Behörden genehmigt. Ganz links unten im Bild: die Auffahrt zur Schiffsbrücke.

© Stadtarchiv Mainz

arbeiten begonnen werden: Die Rheinkehlgebäude entstanden. Keiner ahnte zu diesem Zeitpunkt, dass sie schon wenige Jahrzehnte später wieder abgerissen werden sollten. Bereits 1859 mussten die neuen Kolonnaden dem nächsten Projekt weichen. Und 1873 verschwand auch der große Rheinkehlturn am Holztor, der so genannte „Malakoff“ (nicht mit der neuen Kaponniere gleichen Namens zu verwechseln, die 1870–1875 erbaut wurde).

Zwischen Fischtor und Eisernem Tor wurde eine erste Kaianlage errichtet (etwa 10–20 Meter breit), der sich am Fischtor eine große Ufertreppe anschloss. Kritik kam nur deshalb auf, weil die Anlage so tief angelegt war, dass bei jedem Hochwasser nicht nur vom Kai, sondern auch aus den Magazinen, den so genannten Rheinkehlbögen, die Waren fortgeschafft werden mussten. Die neue Rheinkehle war kaum fertig, als der Gemeinderat am 6. März 1847 die Abtretung des Geländes oberhalb des Holztores zwischen der alten Stadtmauer und der neuen Festungsmauer für den Bahnhof der Ludwigsbahn (Mainz – Worms) bewilligte. Die Ratsherren bezeichneten den Bau als eine „Lebensfrage für Mainz“ und verlangten einen äußerst günstigen Preis. Am 23. November 1854 wurde die Strecke eröffnet.

Ein weiteres Großprojekt brachte die Verantwortlichen von Stadt und



Festung ins Schwitzen: Durch einen Vertrag zwischen den Rheinuferstaaten waren neue Normalbreiten für die verschiedenen Strecken des Stromes festgesetzt worden, die durch entsprechende Regulierungsarbeiten von Seiten der einzelnen Staaten herbeigeführt werden sollten. Von der Mainmündung abwärts bis ans Binger Loch sollte diese Breite 450 Meter betragen. Da der Rhein längs der Stadt in Folge des durch die Reste der alten Römerbrücke verursachten Aufstaus eine Breite von 500 bis 600 Meter erreichte, musste hier eine Einengung um 50 bis 150 Meter vorgenommen werden.

Die Behörden sahen das gerade fertig gestellte neue linke Rheinufer als unantastbar an und wollten die Einengung durch ein Vorschieben

des rechten Ufers erreichen. In Mainz konnte man jedoch die zuständigen Stellen davon überzeugen, dass neue Projekte (Brückenbau, Eisenbahnerweiterung) nur durch eine entsprechende Ufererweiterung möglich waren. Stadtrat Christian Lauteren forderte darüber hinaus Platz für neue Wohngebiete. Die Verhandlungen zogen sich etwa zehn Jahre lang hin. Am 13. Mai 1868 waren sich Stadt, Staat und Festungsbehörden schließlich einig und unterzeichneten die entsprechenden Verträge. Kurze Zeit später wurde mit den Aufschüttungsarbeiten begonnen.

Da die neuen Baugebiete außerhalb der 1843 erbauten neuen Anlage lagen, wurde diese größtenteils abgerissen und durch eine an das neue Ufer vorgeschobene „Rheinkehlbefes-

tigung“ ersetzt. Dieses Sicherungssystem wurde 1870–1887 erbaut und erstreckte sich vom Winterhafen bis zum neuen Zoll- und Binnenhafen. In diese Linie wurden verschiedene Tore eingebaut, von denen einige heute noch erhalten sind. Zwischen ihnen verlief eine Steinmauer mit einem Staketenzaun.

Zu den ersten Arbeiten hatte die Anlage eines neuen Hafens (dem späteren „Winterhafen“) an der neuen Eisenbahnbrücke gehört, der schon 1865 fertig gestellt wurde. Sein Vorgänger (als Schutzhafen), die 1777 im Gebiet der heutigen Stadtbibliothek erbaute Schiffswinterung, die über den von einer Zugbrücke überspannten „Schließ“ erreichbar war, wurde wenige Jahre später zugeschüttet.

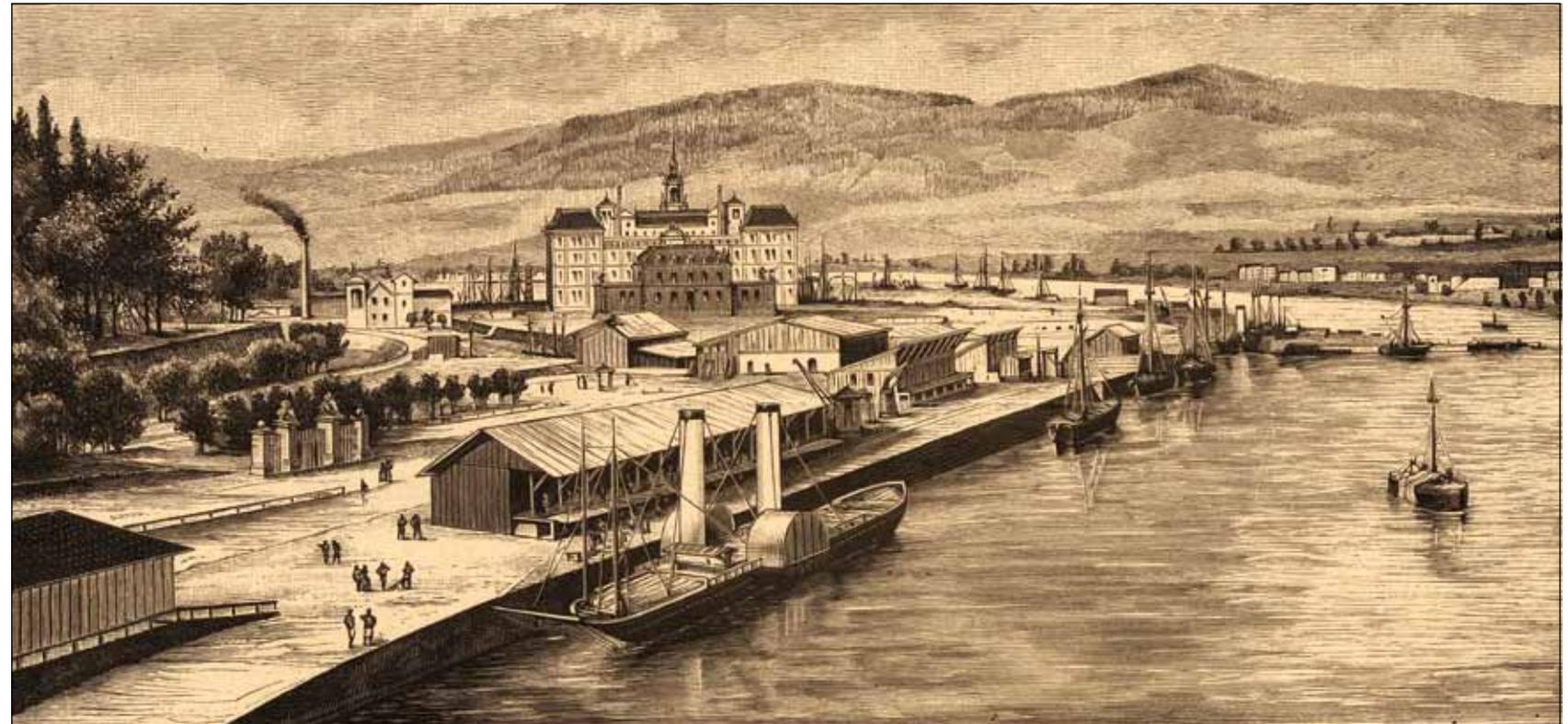
Im 19. Jahrhundert gab es verschiedene Pläne für den Zoll- und Binnenhafen – hier ist der Hessische Arm noch offen und die Ingelheimer Aue eine Insel.

© Stadtarchiv Mainz

Der Bau des neuen Beckens fand nach den Planungen von Stadtbaumeister Josef Laske statt. Es gibt Anzeichen, dass sich der Vorgänger von Eduard Kreyßig verkalkuliert hatte. Da der Strom genau an dieser Stelle seine Richtung änderte, wurde in der Kurve so viel Sand abgelagert, dass der Neubau ebenso rasch wie der Freihafen versandete.

Völlig unbegreiflich ist eine weitere Fehlentscheidung: Obwohl Oberingenieur Kramer von der Hessischen Ludwigsbahn Laske zur Seite stand, war kein Gleißanschluss für diese Bahn vorgesehen. Die Unzufriedenheit mit dem neuen Hafen war auf allen Seiten so groß, dass schon unmittelbar nach seiner Einweihung Rufe nach einem Nachfolgeprojekt laut wurden.

1873 musste sich der neue Stadtbaumeister Eduard Kreyßig mit einem ganz anderen Problem beschäftigen. Die hessische Ludwigsbahn wartete mit einem für heutige Verhältnisse aberwitzigen Plan auf: Ein gewaltiger Damm sollte Altstadt und Rhein trennen. Auf diesem Wall waren elf (!) parallele Gleise vorgesehen, das Fischtor sollte durch einen 212 Meter langen Tunnel mit dem Fluss verbunden werden. Die Bevölkerung war zunächst begeistert, lediglich Kreyßig blieb skeptisch und legte einen Alternativplan vor: Die Bahn sollte komplett vom Rhein weggenommen und an den Wallanlagen entlang verlegt werden. Im Nord-



westen der Stadt war genügend Platz für ein größeres Bahnhofsgebäude und den immer mehr anwachsenden Güterumschlag vorhanden. Kreyßig konnte die Bahngesellschaft schließlich von seinem Entwurf überzeugen, und 1874 wurde ein entsprechender Vertrag vom Mainzer Bürgermeister Carl Wallau und dem Präsident der Bahngesellschaft, Dr. August Parcus, unterzeichnet.

Die Hessische Ludwigsbahn übernahm alle Streckenarbeiten, die Stadtverwaltung legte die notwendigen Straßen an. Die Bahn musste das notwendige Gelände zum Teil durch komplizierte Enteignungsver-

fahren erwerben. Die Fläche für den neuen Hauptbahnhof erhielt sie von der Stadt direkt, wenn auch nicht kostenlos.

Es zeugt von dem gespannten Verhältnis zwischen Darmstadt und Mainz, dass man sich auch hier wieder bei den Genehmigungsbehörden außergewöhnlich viel Zeit lies und erst im April 1876 unter der Bedingung zustimmte, dass in Höhe des Neutors ein zusätzlicher Bahnhof einzurichten sei.

Bereits im nächsten Monat begannen die Arbeiten am kompliziertesten Streckenabschnitt: der Unter-

tunnelung von Zitadelle und Kästrich bis zum Binger Tor. Vor dem Tunnel entstand der Bahnhof Neutor (heute: Mainz-Römisches Theater) und dahinter der neue Hauptbahnhof. Kreyßig hatte mit diesem Gebäude und dessen Vorplatz zugleich einen wichtigen Aspekt in seinen Plänen für den Ausbau der Neustadt geschaffen.

### Der Bau des Zoll- und Binnenhafens (1880–1887)

Ein anderer Plan der Ludwigsbahn lag bereits wesentlich länger auf seinem Schreibtisch. Der Eisenbahnverkehr wuchs immer mehr, und die Gesellschaft suchte Platz für

**Gesamtansicht der Hafenanlage nach der Neueröffnung 1887. Nach Originalskizzen von Dr. J. Manefeld.**

© Stadtarchiv Mainz

neue Gleisanlagen und den Bau einer Eisenbahnbrücke nach Wiesbaden. Man plante daher, den Westarm des Rheines (den „Hessischen Rheinarm“ zwischen Ingelheimer Aue und Mainzer Stadtgebiet) aufzuschütten. Ein Gutachten vom Strombaudirektor Nobiling aus Koblenz befürwortete dieses Projekt.

Fünf Jahre später hatte Kreyßig wieder einmal einen für Mainz wesentlich günstigeren Alternativplan ausgearbeitet: Die Schifffahrt sollte auf die mittlere Rinne beschränkt, der hessische Rheinarm lediglich abgetrennt und in zwei Hafenanlagen (heute: Zoll- und Binnenhafen bzw. Industriehafen) umgeformt werden. Das zwischen den beiden Anlagen liegende Gelände war bei seiner Planung immer noch groß genug für den Bau und die Zufahrt zur Eisenbahnbrücke. Dieser neue Plan erfuhr auch bei den Festungsbehörden großes Interesse, da sich das innere Becken noch im Bereich der Festungsanlage befand.

Wieder gingen einige Jahre ins Land. Nachdem der Bremer Oberbauerrat Franzius ein abschließendes positives Gutachten über den Plan von Kreyßig abgegeben hatte, stimmte der Stadtrat 1880 dem Bau eines 750 x 135 Meter großen Beckens mit einer 40 Meter breiten, gegen die Strömung gerichteten und mit einer Drehbrücke versehenen Einfahrt zu. Waren die Planungen auch langwierig gewesen, ihre Umsetzung ging nun

wesentlich schneller vonstatten. Noch im gleichen Jahr begann man mit dem Bau des Damms, der den „Hessischen Rheinarm“ vom Fluss trennen sollte. Das Jahrhundert-Hochwasser von 1881 ließ die Anschüttung zwar stellenweise wieder zusammenbrechen, aber bereits im nächsten Jahr konnte man die Tiefbauarbeiten abschließen.

Zwei Jahre später präsentierte Kreyßig auch seine Pläne für die dazugehörigen Hochbauten.

Kernstück war das auf einer Landzunge am Südrand gelegene und so für die Schiffe von drei Seiten anfahrbare Lagerhaus des Hauptsteueramtes, das eine Grundfläche von 57 x 67 Meter hatte, vier Flügel besaß und fünf Geschosse hoch war. Vor der vierten Seite befand sich ein großer Platz, auf dem die Fuhrwerke vorfahren konnten. Weiterhin sollten ein Verwaltungsgebäude, das Maschinen- und Kesselhaus, zwei Magazinbauten und zwei Lagerhallen symmetrisch um dieses Zentrum errichtet werden.

Bei der Einweihung am 5. Juni 1887 wurde ein Freihafen präsentiert, der mit 12 Hektar Wasser- und 15 Hektar Landfläche eine der modernsten Anlagen seiner Art war. Bereits am nächsten Tag gab es nochmals Grund zu feiern: Der flussabwärts anschließende Floßhafen (heute: Industriehafen) wurde eingeweiht.



### Die Zeit danach

In den nächsten Jahren mussten die Hochbaupläne mehrfach geändert werden: Das Verwaltungsgebäude des Steueramtes und das Maschinen- und Kesselhaus wurden zwar wie geplant umgesetzt (in Letzterem fanden schließlich drei Hochdruckdampfmaschinen mit den dazugehörigen Kesseln Platz), von den Maga-

zin- und Lagerhallen wurde allerdings nur je eine errichtet. Statt ihrer ließ Kreyßig 1891–1893 einen modernen, sieben Geschosse hohen Getreidespeicher bauen. Der Bau dieses Komplexes wurde von der Mainzer Handelskammer forciert, die sich damit endlich wieder den ersten Platz unter den Häfen der Region sichern wollte. Der Plan ging auf: Bereits 1902 musste der Bau erweitert werden.

„Krahnwerk“ vor dem Lagerhaus. Nach Originalskizzen von Dr. J. Manefeld.

© Stadtarchiv Mainz

# Das Leben des Eduard Kreyßig

## Vom großherzoglichen Bau-Accessisten zum Mainzer Stadtbaumeister

von Dr. Matthias Dietz-Lenssen. **Als der Mainzer Stadtrat am 9. November 1864 Eduard Kreyßig zum neuen Mainzer Stadtbaumeister wählte, ahnten wohl auch die größten Optimisten nicht, wie positiv sich diese Entscheidung für die Stadt auswirken würde. Er plante und baute in den folgenden 30 Jahren unter anderem die Stadthalle, die Christuskirche, die neue Synagoge, den Ratssaal des Stadthauses, die Treppeanlage am Eisgrubweg, die Schillerschule, die Fürstenbergerhofschule, die Eisgrubschule, die Holztorschule, den Schottenhof, den Pfälzer Hof, die Volksbäder und die Kanalisation!**

**A**us heutiger Sicht passte einfach alles zusammen: Die schrittweise und schon lange überfällige Niederlegung der inneren Festungsanlagen und die damit mögliche bauliche Erweiterung der Stadt; der Wunsch nach einer Anbindung an das nationale und internationale Eisenbahn- und Schifffahrtsnetz; die Weitsicht des damaligen Stadtrates

und jetzt schließlich auch noch der Mann Eduard Kreyßig, der nicht nur für alle anstehenden Probleme eine – wenn auch nicht immer unumstrittene – Lösung parat hatte, sondern auch in der Lage war, die jeweiligen Entscheidungsträger von seinen Vorstellungen zu überzeugen. Wen wundert's: Es gibt heute kaum einen Teil der Mainzer Innenstadt, der



Eduard Kreyßig wurde am 30. August 1830 im oberhessischen Eichelsachsen (Kreis Schotten) als Sohn des dortigen Revierförsters Georg Heinrich geboren.

© Stadtarchiv Mainz

nicht vom Stadtbaumeister Eduard Kreyßig geprägt wurde. Er ist der Vater der kompletten Neustadt; nach seinen Plänen fiel die Gartenfronte und wurde das nördliche Stadtgebiet errichtet. Seine ursprüngliche Planung für diese Region sah noch wesentlich großzügiger aus, wie der „Boulevard“ – die heutige Kaiserstraße – erahnen lässt.

Als die Eisenbahngesellschaft einen elf (!) Gleise breiten Damm zwischen Stadt und Fluss plante, konterte er mit der Idee, die Bahn um die Innenstadt herum zu dem heutigen Hauptbahnhof zu leiten, und verhinderte so – aus heutiger Perspektive gesehen sicherlich seine größte Leistung – die Verbauung des Mainzer Panoramas.

Eduard Kreyßig wurde am 30. August 1830 im oberhessischen Eichelsachsen (Kreis Schotten) als Sohn des dortigen Revierförsters Georg Heinrich geboren. Sein Biograph Paul-Georg Custodis vermutet, dass Kontakte mit dem späteren Präsidenten der Großherzoglich-hessischen Oberbaudirektion, Johann Christian Horst, der mit einer entfernten Cousine von ihm verheiratet war, ausschlaggebend für seine Berufswahl waren.

1843–1848 besuchte er das Gymnasium in Büdingen. In den folgenden drei Jahren lebte er in seinem Elternhaus – das geplante Universitätsstudium konnte er wegen der fehlenden finanziellen Mittel seines Vaters nicht aufnehmen. Er nutzte die Zeit für private Studien. 1851–1854 besuchte er die Darmstädter Gewerbeschule. Nach erfolgreichem Abschluss trat er mit 24 Jahren in den hessischen Staatsdienst ein. In den ersten Jahren arbeitete er überwiegend für die Kreisverwaltung Biedenkopf, ab 1861 in Bensheim.

Den Aufzeichnungen des evangelischen Pfarrers von Northeim ist zu entnehmen, dass er auch dort gearbeitet hat. 1863/1864 wurde hier das Rat- und Schulhaus vom Großherzoglichen Kreisbaumeister Christian Horst aus Bensheim „unter Mitwirkung des Baukandidaten Eduard Kreyßig aus Battenberg und unter der steten Beaufsichtigung des Kreis-

bauaufseherkandidaten Heinrich Reitz aus Breidenbach“ errichtet.

Es mag verwegen gewesen sein, dass sich der junge Architekt 1864 um den ausgeschriebenen Posten des Mainzer Stadtbaumeisters bewarb. Von nicht unerheblicher Bedeutung waren dabei allerdings sicherlich die sehr positiven Zeugnisse, die ihm Johann Christian Horst ausgestellt hatte.

Vier Kandidaten kamen in Mainz in die engere Wahl: darunter neben Kreyßig noch Franz-Joseph Usinger (1829–1918), Architekt, Stadtverordneter und kommissarischer Inhaber der Stelle, und der aus St. Petersburg stammende Professor Ludwig Bohnstedt. Dieser gewann später die erste Ausschreibung für das neue Reichstagsgebäude in Berlin. Sein Entwurf konnte sich gegen 100 Bewerber durchsetzen, kam aber letztendlich – Architektenschicksal – doch nicht zur Ausführung. Bohnstedt war damals sicherlich der berühmteste Kandidat, man entschied sich jedoch für Kreyßig – vielleicht weil man in ihm eher den in Mainz dringend benötigten Praktiker sah.

Der Chronik des Mainzer Bauamtes ist die „Stellenbeschreibung“ laut Dienstinstruktion des Mainzer Stadtbaumeisters zu entnehmen:

- Planung und Bauleitung der städtischen Neubauten und Durchführung der Bauunterhaltung;



Von 1882 bis 1884 baute Eduard Kreyßig die „Gut Stubb“, die Mainzer Stadthalle.

© Stadtarchiv Mainz

- Anlage neuer Straßen und Herstellung der Wasserversorgung;
- Aufsicht über Rheinufer und Häfen;
- Betreuung der Friedhöfe und Gärten;
- Aufsicht über Feuerwehr- und Beleuchtungsanlagen und
- bauaufsichtliche Kontrolle der privaten Neubauten.

Die Praxis dürfte auf Kreyßig eher ernüchternd gewirkt haben: Das Mainzer Amt besaß nur zwei Planstellen – viel zu wenig, um die beschriebenen Aufgaben ernsthaft angehen zu können, vieles blieb unerledigt. Selbst eine vernünftige Registratur fehlte. Eine seiner dringlichsten Aufgaben war daher eine Aufwertung seines Bereiches. Als er sich aus gesundheitlichen Gründen 1896 zurückzog, hatte er zuletzt 30 Mitarbeiter.

In den ersten Jahren bestand seine Arbeit überwiegend aus Planungen, Vorlagen und Überarbeitungen. Erst später kam er dazu, auch die Gebäu-

de zu entwerfen, mit denen er das Stadtbild ebenfalls geprägt hat.

Nicht nur aufgrund seiner Studienreise zur Weltausstellung nach Paris war er ein Verehrer des französischen Präfekten und Stadtplaners Georges-Eugène Baron Haussmann.

Eduard Kreyßig war mit der 1902 verstorbenen Louise Großmann verheiratet. Sie hatten vier Töchter und einen Sohn, der als international bekannter Augenarzt in Mainz und München praktizierte. 1904 wurde er zur Behandlung von Papst Pius X. nach Rom gerufen und blieb dort.

Kurz nach seinem silbernen Dienstjubiläum, das in der Stadthalle gefeiert wurde, verschlechterte sich Kreyßigs Gesundheitszustand immer mehr, sodass er schließlich 1896 um Versetzung in den Ruhestand bat. Die Stadtverordneten-Versammlung sprach ihm Anerkennung und Dank aus für seine „in mehr als 30 Jahren mit großem Eifer, Pflichttreue und Gewissenhaftigkeit geleisteten Dienste“ und entsprach seinem Wunsch: Er wurde bei vollem Gehalt (eine große Seltenheit) vorzeitig pensioniert.

Die Bauüberwachung des neuen Schlacht- und Viehhofes führte er noch weiter. Dessen Einweihung am 13. Oktober 1898 erlebte er allerdings nicht mehr. Ein weiterer Bau wurde erst nach seinem Tod begonnen. Kreyßig hatte an der Ausschrei-

bung zum Bau der Christuskirche teilgenommen – und gewonnen. Die Bauleitung übernahm statt seiner der dänische Architekt Franz Frederiksson und setzte die Pläne – in vereinfachter Form – um.

Kritiker behaupten, Kreyßig hätte in den letzten Jahren seiner Tätigkeit eine zeitgemäße Erneuerung seines Amtes verhindert. Sicher ist, dass man mit Rücksicht auf seine Verdienste von einer Beschneidung seiner Aufgaben absah. Ein entsprechender Antrag aus dem Jahr 1892, der auf eine Reorganisation des gesamten Bereiches hinzielte, wurde verschleppt.

Nach seinem Ausscheiden wurde die Stelle des Stadtbaumeisters nicht mehr neu besetzt. Stattdessen wurde ein weiterer besoldeter Beigeordneter installiert, der über entsprechende Fachkenntnisse verfügen musste – das heißt, er sollte Architekt oder Ingenieur sein. Die immer größer gewordene Zahl der Aufgaben wurde auf vier Ämter verteilt, so waren jetzt unter anderem das Dezernat für Gas- und Elektrizitätswerk sowie für Eisenbahn- und Straßenbahnwesen hinzugekommen:

- das Hochbauamt,
- das Tiefbauamt,
- das Amt für Baupolizei und
- das Amt für Maschinenwesen.

## Eduard Kreyßig – die Chronik eines Stadtbaumeisters

30. August 1830

Eduard Kreyßig wird im Forsthaus Eichselsachsen bei Schotten (Oberhessen) geboren.

31. März 1831

„Mainzer Akte“ (u. a. verliert Mainz das Stapelrecht, das seit 1317 bestand)

1856

Der Winterhafen geht in Betrieb.

9. November 1864

Der Stadtrat wählt Eduard Kreyßig zum neuen Stadtbaumeister.

1866

Der Stadtrat stimmt dem ersten Stadterweiterungskonzept von Kreyßig zu.

1867

Studienreise Kreyßigs zur Weltausstellung nach Paris

17. Oktober 1868

„Mannheimer Akte“: Die letzten zwölf Zollstellen werden beseitigt, der Rhein zur internationalen Schifffahrtsstraße erklärt.

1868

Denkschrift Kreyßigs für die nördliche Stadterweiterung, in der der Abriss der Gartenfronte gefordert wird.

1868

Vertrag über 2. Uferanschüttung: Die Stadt braucht Platz für neue Wohngebiete.



Das Denkmal von Eduard Kreyßig steht heute in der Kaiserstraße.

© Bocom

1868

Pläne der Hessischen Ludwigsbahn für eine Eisenbahnbrücke nach Wiesbaden (Kaiserbrücke) führen zu der Idee, den Hessischen Arm zwischen Ingelheimer Aue und Stadtgebiet aufzuschütten.

1869

Neues Konzept zur Stadterweiterung: Alt- und Neustadt sollen durch ein Straßensystem verbunden und von einem Wall umgeben sein.

1872

Kreyßig beginnt mit dem Bau eines neuen Kanalsystems nach Pariser Vorbild.

21. September 1872

Unterzeichnung des Stadterweiterungsvertrages

- 1873  
Kreyßig empfiehlt eine völlige Verlagerung der Bahngleise entlang der Wallanlagen auf die Westseite der Stadt.
- 1873  
Bau der Kaimauern mit Treppen
- 1873  
Kreyßig schlägt vor, den „Hessischen Rheinarm“ abzutrennen und zu zwei Hafenbecken umzuformen. Das Gelände dazwischen kann aufgeschüttet und für die Pläne der Bahn verwendet werden.
- 1875  
Der Großherzog genehmigt den ersten Teil von Kreyßigs Stadterweiterungsplänen (Rheinufer und Bereich der zukünftigen Kaiserstraße); Teil II erfolgt 1877.
- 1876  
Die Umwallung (einschließlich der neuen Tore) ist fertig. In einem Festakt geht die alte Fronde in den Besitz der Stadt über. Mit der Bebauung des Gartenfeldes in dem bereits genehmigten Teil kann begonnen werden.
- 1876  
Kreyßig baut den Zuschauerraum des Theaters um.
1. März 1877  
Das nördliche Festungsgelände wird der Stadt übergeben.
- 1877  
Der Großherzog genehmigt den zweiten Teil von Kreyßigs Stadterweiterungsplänen; damit steht der Umsetzung des Gesamtprojekts nichts mehr im Weg.
- 1880  
Die Stadt stimmt den von Kreyßig 1873 vorgelegten Plänen für zwei neue Hafenanlagen zu.
- 1881  
Der neue Damm bricht im Hochwasser.
- 1882  
Der Damm wird wieder hergestellt.
- 1882-1884  
Bau der Stadthalle („Gut Stubb“)
- 1884  
Die Verlegung der Eisenbahn ist abgeschlossen, die systematische Wohnbebauung östlich der Rheinstraße beginnt.
- Dezember 1884  
Kreyßig präsentiert seine Pläne für die Hochbauten am Zoll- und Binnenhafen.
- 1887  
Der neue Zoll- und Binnenhafen wird in Anwesenheit des Großherzogs seiner Bestimmung übergeben, und der neue Floßhafen (heute: Industriefhafen) wird eingeweiht.
- 1891  
Kreyßig legt Pläne für Getreidespeicher vor (5 Geschosse, 7 Lagerebenen).
- 1893  
Mittel- und Südbau des Speichers sind fertig gestellt.



Die Christuskirche wurde nach den Plänen von Eduard Kreyßig nach seinem Tod fertig gebaut.

© Bocom

7. März 1895  
Auftrag zum Bau der Christuskirche geht an Kreyßig (Ausführung: 1896-1903). säule fertige) geschaffene Kreyßig-Denkmal wird eingeweiht.
- 1896  
Kreyßig tritt zurück. Das Amt des Stadtbaumeisters wird in vier selbstständige Positionen aufgeteilt.
8. März 1937  
Das Kreyßig-Denkmal wird abgetragen, um für das Horst-Wessel-Denkmal Platz zu schaffen; es wird (deutlich verkleinert) in der Nähe wieder aufgestellt.
11. März 1897  
Eduard Kreyßig stirbt in Mainz und wird auf dem Hauptfriedhof beerdigt.
27. Februar 1945  
Das Horst-Wessel-Denkmal wird zerstört.
1. Oktober 1904  
Das von Ludwig Lipp (der auch die Nagel- 13. Oktober 1993  
Die Kreyßig-Büste kommt wieder an ihren ursprünglichen Standort.

## Mainz 1887 – Wichtige Persönlichkeiten

(geschätzte Einwohnerzahl: 68.550 – davon ca. 7.000 Militärs)

Der Großherzog:

Ludwig IV., Großherzog von Hessen und bei Rhein (\* 1837, † 1892; Regierungszeit: 1877–1892) verheiratet mit Alice, Großherzogin von Hessen und bei Rhein (\* 1843, † 1878). Sie gründet u. a. den „Alice-Frauenverein für Krankenpflege“. Nach ihr sind in Mainz u. a. der Alicenplatz, die Alicenstraße und die Alicebrücke benannt.

Der Bischof:

Prof. Dr. Paulus Leopold Haffner (\* 1829, † 1899). Er wird nach rund neunjähriger Sedisvakanz am 25.7.1886 in Mainz geweiht.

Der Gouverneur:

Karl Friedrich Wilhelm Hermann Albert Alexander Graf von Schlippenbach (\* 1830, † 1908). Er ist seit 14.



August 1886 Gouverneur der Festung Mainz und reicht bereits im Herbst 1887 sein Abschiedsgesuch ein.

Der Oberbürgermeister:

Dr. Georg Oechsner (\* 1822, † 1895). Seit 1874 Stadtrat und besoldeter Beigeordneter der Stadt Mainz. Im August 1885 tritt er die Nachfolge von Dr. Alexis Dumont an. Am 6.6.1887 erhält er – am Rande der Einweihungsfeierlichkeiten – vom Großherzog den Titel „Oberbürgermeister“ verliehen.

Der Stadtbaumeister:

Geheimer Baurat Eduard Kreyßig (\* 1830, † 1897). Er ist 1865–1896 der letzte Mainzer Stadtbaumeister und prägt auf geniale Weise das Stadtbild.



Dr. Georg Oechsner wird 1887 zum Oberbürgermeister ernannt.

© Stadtarchiv Mainz

Karl Graf von Schlippenbach, Gouverneur der Festung Mainz (1830-1908).

© Stadtarchiv Mainz

Der Vorsitzende des Bauausschusses

Franz Joseph Usinger (\* 1829, † 1908). Mitglied der Stadtverordnetenversammlung 1877–1904, Förderer von und Partner von Eduard Kreyßig, Vorsitzender des städtischen Bauausschusses.

Der Leiter des Bauamtes:

Geheimer Baurat Ferdinand Kuhn (\* 1851, † 1923). Erster Ingenieur des Stadtbauamtes Mainz und Vorsteher der Tiefbauabteilung (1881–1896), besoldeter Beigeordneter und Leiter des (neu gegründeten) Bauamtes (1896–1915), Ehrenbürger der Stadt.

Gründer, Unternehmer, Geschäftsleute:

Johann Friedrich Hillebrand (1819–1890). Er gründet 1844 ein Kommissions- und Speditionsgeschäft.

Sigmar Konrad Julius Jürgen Elster (1823–1891). Gründer einer Gasmeserfabrik.

Julius Römheld (1823–1904). Gründer einer Eisengießerei in Weisenau, später Umzug ins Gartenfeld und Produktion „chemischer Apparate“.

Johann Theodor Thurn (1827–1914). Apotheker; er erwirbt 1856 für 55.000 Rheinische Gulden die Pfau-Apotheke; Mitglied des pharmazeutischen Generalausschusses.

Georg Hamm (1828–1904). 1848er, vorübergehende Emigration nach Kanada. 1857 gründet er eine Holzhandlung; 1870 Umbenennung in „Gebrüder Hamm OHG“.

Carl Strebel (1833–1893). Mitbegründer des Bauunternehmens „Usinger und Strebel“.

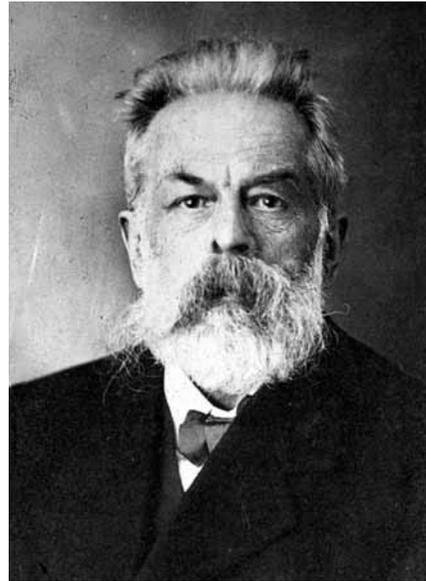
Christof Ruthof (1837–1920). Begründer der Kasteler Stammwerft des Unternehmens (1872). Das erste (von über 1500) Schiffen läuft 1884 vom Stapel.



Johann Friedrich Hillebrand, Spedition (1819-1890)

© Stadtarchiv Mainz

Johann Nikolaus Köbig (1844–1895). Er übernimmt 1868 den Marmorbetrieb seines Onkels in Kreuznach, 1890 die Mainzer Filiale der Heidelberger Ofenfabrik und gründet die „Mainzer Ofenfabrik J. N. Köbig“.



Dr. Walter Nägeli  
sen., Konserven-  
fabrikant  
(1851-1919)

© Stadtarchiv Mainz

Adolph Thomae (1848–1920). 1869 Übernahme der gleichnamigen Steinkohlehandlung seines Vaters, die sich unter ihm zu einer Reederei weiter entwickelte.

Konrad Krimmel (1850–1923). Spenglermeister; er erwarb 1886 eine Hälfte des Hauses „Zum Aschaffenberg“ am Kirschgarten, in dem sich heute die Firma Schué befindet.

Dr. Walter Nägeli sen. (1851–1919). Der Botaniker gründet in Mombach eine der ältesten Konservenfabriken des Landes und entwickelt viele Patente – u. a. das alkoholfreie Bier.

Philipp Adam Schneider (1852–1901). Er übernimmt 1887 die Wachswaren- und Siegellackfabrik der Gebrüder Lorenz und von Georg Mertz und entwickelt sie zur Schuhwachsfabrik „Erdal“ weiter.

## Mainz 1887 – Wichtige Ereignisse und Personen

Der Schwank „Ein toller Einfall“ von Carl Lauf wird in Mainz uraufgeführt und beginnt von hier aus seinen Siegeszug. 1932 wird er verfilmt – mit Willy Fritsch, Theo Lingen, Paul Hörbiger und Adele Sandrock.

Der Rosenmontagszug muss wegen der Reichtagswahlen abgesagt werden. Die Narren können nach Gonsenheim (Veranstalter: Gonsenheimer Kleppergarde) und Mombach (Veranstalter: Mombacher Carneval Verein und Garde) ausweichen, wo erstmals ein organisierter Zug stattfindet. Die im Vorjahr gegründete Mainzer Prinzess-Garde feiert große Erfolge in der Saalfastnacht.

Auch damals schon: Bei Bauarbeiten in der Hinteren Christofsgasse wird ein römischer Votivaltar freigelegt.

Johann Gebert und seine Frau Margarethe (geb. Fauth) eröffnen in der Mainzer Löhrrstraße eine Bäckerei mit Weinstube. Elf Jahre später entsteht das Weinhaus in der Frauenlobstraße 94, das auch heute noch besteht.

Die Mainzer Liedertafel beginnt auf dem Gelände der ehemaligen Löwenhof-Kaserne mit dem Bau ihres Konzerthauses. Es wird 1890 eingeweiht und 1945 zerstört. Auf dem Areal steht heute die Landesbank.

Überall in der Altstadt wird gebaut – die Stadt erhält in diesen Jahren die dringend benötigte Kanalisation.

### Es werden geboren:

Marc Chagall (1887–1985), russischer Maler und Graphiker, Ehrenbürger der Stadt Mainz.

Philipp Harth (1887–1968), einer der bedeutenden Tierbildhauer seiner Zeit; sein großer „Tiger“ am Rheinufer gehört zu den bekanntesten Plastiken, die das Stadtbild verschönern.

### Im gleichen Jahr sterben in Mainz vier „Sonderlinge“, die die Stadt auf ihre Weise geprägt haben:

Anton Ernst (1824–1887), Buchbinder und Karnevalist. Seine knallharten Vorträge waren geliebt und gehasst, 1875 geht sein Vortrag in einem großen Tumult unter. Er betritt die Bühne nie mehr, schreibt aber noch zwei sehr erfolgreiche Karnevalsposen.

Bernhard Limberger, genannt Herr Rat (1818–1887). Ein liebenswürdiger, dem Alkohol verfallener Advokat, der in den Altstadtkeipen juristischen Rat an Bauern und Bürger gibt – meist gegen Naturalien. Seine selbst erdachten Schimpfwörter („neunmal geknickter Hamsterer“) wurden Legende.

Der Matthes (1811–1887). Sein Nachname ist unbekannt – er ist ein



kleiner Schuhmacher und der größte Verehrer der österreichischen Truppen, den jeder Besucher der Altstadt kennt.

Der ehemalige Pfarrer von St. Stephan, Klaus Mayer, Marc Chagall und Jockel Fuchs.

© Stadtarchiv Mainz,  
Klaus Benz

Wendelin Weiler (1824–1887), Amerika-Auswanderer, im MCV New York aktiv. Kommt als reicher Mann zurück und lebt als Dichter und leidenschaftlicher Karnevalist. Kurz nach ihm versterben auch seine Frau und die einzige Tochter. Sie vermachen ihr gesamtes Vermögen – über 100.000 Mark – der Stadt Mainz in Form von Stiftungen.

### Berühmte Besucher:

Der „Troja-Forscher“ Heinrich Schliemann besucht im September die Generalversammlung des Gesamtvereins der deutschen Geschichts- und Altertumsvereine.

Der Arzt und Politiker Rudolf Virchow hält im Gutenberg-Kasino einen Vortrag. Er gilt als Begründer der modernen Pathologie.

# 1887 – der Hafen wird eröffnet

## Die gesellschaftliche und städtebauliche Bedeutung des Mainzer Zoll- und Binnenhafens

von Dr. Paul-Georg Custodis. **1887 wurde der Zoll- und Binnenhafen eingeweiht und es war für Mainz ein besonderes Ereignis, nicht nur weil der Großherzog zu Besuch kam, sondern insbesondere auch, weil sich die ehemals kurfürstliche Residenzstadt trotz vielfältiger Zwänge als Festungsstadt wieder zu einem blühenden Wirtschaftszentrum entwickelte.**

**A**ls die Großherzogliche Bürgermeisterei Mainz mit einer aufwendigen Festschrift die Fertigstellung des Zoll- und Binnenhafens begleitete, waren im Vorwort nachfolgende Sätze zu lesen:

„Der 6. Juni 1887 bezeichnet einen der wichtigsten und bedeutungsvollsten Abschnitte in der Geschichte der Stadt, die Krönung einer Reihe von Unternehmungen, die mit Anstrengung aller Faktoren in den letzten De-

cennien entstanden sind. Möge die Epoche, die für Mainz anbricht, eine erfolgreiche und glänzende werden, möge sie den Erwartungen entsprechen, welche die Stadt nach den gebrachten Opfern zu stellen berechtigt ist.“

Diese Worte, die aus heutiger Sicht ungeheuer pathetisch klingen, drücken ein Gefühl des Stolzes aus, von dem Stadtverwaltung und Bürgerschaft von Mainz aus Anlass der



Die Karte zum Festessen der Feier anlässlich der Einweihung des Zoll- und Binnenhafens am 6. Juni 1887. Der seinerzeit beliebte Mainzer Künstler Clemens Kissel hat hier alle Register der Repräsentation gezogen, vom Wappen über die Draperie bis hin zu den – wenn auch puttenhaft verniedlichten – Gestalten des Herolds und des Gottes Merkur ist alles bemüht, was die Reputation des prachtvoll dargestellten Zoll- und Binnenhafens zu erhöhen vermochte. Man speiste und trank: Krebs-Suppe / Pale Sherry, Gedämpftes Ochsenrippenstück mit neuen Gemüsen / 1881er Niersteiner Kranzberg und 1877er Houissant, St. Estèphe, Salm mit Kräutersauce / 1876er Hattenheimer Nußbrunnen, Italienischen Karpau / 1868er Geisenheimer Rothenberg Auslese, Salat, Gedünstete Früchte, Eispudding / Rheinischen Schaumwein (Kupferberg Gold).

Eröffnung des Zoll- und Binnenhafens erfüllt waren. Denn als 1887 dieser eingeweiht wurde, konnte sich Mainz der Öffentlichkeit als politisch bedeutende und wirtschaftlich leistungsfähige Stadt darstellen. Die ehemals kurfürstliche Residenzstadt hatte sich trotz vielfältiger Zwänge als Festungsstadt wieder zu einem blühenden Wirtschaftszentrum entwickelt.

Ganz wesentlich hatte hierzu das Wirken ihres Stadtbaumeisters Eduard Kreyßig beigetragen, der von 1865 bis 1897 das städtische Bauamt leitete. Er hatte durch seine städtebaulichen Visionen zu einer beachtlichen Entwicklung der Stadt beigetragen. Dazu gehörten vor allem die Vergrößerung des Stadtgebietes nach Norden durch Einbeziehung des bisher un bebauten Gartenfeldes und die Anlage einer großzügigen Neustadt.

Das Stadtgebiet sollte sich hierdurch auf das Doppelte seiner Fläche vergrößern. Hinzu kam der Zuwachs an neuen Bau- und Industrieflächen, die durch die Verengung und Vertiefung des Rheins gewonnen wurden. Der bisher im Bereich des Stadtgebietes mäandrierende und in mehrere Seitenarme aufgespaltene Flusslauf sollte auf nur eine Schifffahrtsrinne beschränkt werden. Es war Kreyßig, der den Vorschlag machte, den „hessischen“ Rheinarm stillzulegen und in zwei Hafenbecken umzuformen, in den innerhalb der Umwallung liegenden Zoll- und Binnenhafen und

den vor den Festungsanlagen gelegenen Industriehafen. Denn längst war dem kleinen Mainzer Hafen vor dem Schloss in den Häfen von Mannheim und Ludwigshafen sowie von Gustavsburg und Biebrich eine starke Konkurrenz entstanden. Zudem war der Mainzer Winterhafen wegen andauernder Gefahr der Verlandung kaum zu gebrauchen.

### Wasserbautechnische Meisterleistung

1880 stellte Kreyßig die Planungen für die Hafenbecken vor, 1881 folgten die Pläne für die Gestaltung der Hochbauten. Der Bremer Oberbaudirektor Professor Ludwig Franzius, der durch Maßnahmen zur Begradigung der Weser und zur Anlage des Bremer Freihafens berühmt geworden und daher vom Mainzer Stadtrat zur Begutachtung dieser Planungen gebeten worden war, lobte diese überschwänglich mit den Worten: „... so muss ich doch mein Gesamturteil dahin abgeben, dass ich das Projekt in seinem Umriss als ein sehr glückliches, wohl disponiertes und auch in seinen Details als ein sehr gründlich durchdachtes anerkenne.“

Dies war insofern nicht erstaunlich, als sich Kreyßig in Vorbereitung der ihm gestellten Bauaufgaben in den Nachbarländern über neue technische Entwicklungen informiert und im Sommer 1880 eine Studienfahrt nach Belgien und den Niederlanden



Altes Lagerhaus im Mainzer Zoll- und Binnenhafen, zerstört im Zweiten Weltkrieg. Fotoaufnahme von C. Hertel um 1890.

© Stadtarchiv Mainz

gemacht hatte. Seine Ziele waren Krananlagen in Brüssel, Antwerpen und Rotterdam, die hydraulisch betrieben wurden, wie er es für den Mainzer Hafen vorsah. Nachdem sich außerdem 1883 eine Kommission von Stadtverordneten in Bremen, Hamburg und Antwerpen über Krananlagen informiert hatte, wurden auch im Mainzer Hafen hydraulisch betriebene Portalkräne installiert.

Die Umsetzung der Planungen für den neuen Mainzer Hafen war eine wasserbautechnische Meisterleistung, die zügig durchgeführt wurde: Am 20. Juli 1880 wurde mit dem Anschütten des Damms zur Abtrennung des hessischen Rheinarmes begonnen, 1882 wurde der Wachbleicharm geöffnet, 1883 wurden die neuen Hafenkais fertig gestellt. 1884 wurde der Bau der Gebäude begon-

nen und nach drei Jahren vollendet. Das eigentliche Herzstück des Hafens war das große Lagerhaus des Hauptsteueramtes, das auf einer zentralen Landzunge errichtet worden war. Es war von drei Seiten für Lastschiffe erreichbar.

Drei schwenkbare Portalkräne auf Schienen sollten die Waren entladen. Das Haus hatte vier Lagerebenen mit gusseisernen Stützen und Stahlbetondecken, ein zu Lagerzwecken ausgebautes Dachgeschoss und eine Kellerebene. Das hohe, über Rundsäulen gewölbte Erdgeschoss enthielt Verwaltungs- und Revisionsräume. Die vier Ecken des Hauses waren bastionsartig gestaltet worden und endeten in großen Dachterrassen. Ein hoher Uhrturm mit Laterne bildete die Krönung der reich mit Obelisken gestalteten Dachlandschaft.

### Festliche Einweihung

Groß war das Aufgebot an Festlichkeiten am 6. Juni 1887 zur Einweihung des neuen Hafens, bedeutend waren Rang und Zahl der Gäste. Neben dem Großherzog und seiner Familie hatte sich auch der russische Großfürst Sergius angesagt. Die Stadtverwaltung hatte zur Information der Öffentlichkeit eigens einen Presseausschuss eingesetzt. Schon am Vortag fand um 11:00 Uhr ein Konzert in der Stadthalle statt, bei dem die Gesangsvereine „Liedertafel und Damengesangverein“, „Liederkrantz“ und „Männergesangverein“ sowie das städtische Orchester mitwirkten. Am Abend folgte um 20:00 Uhr ein Fest in der „Neuen Anlage“, dem späteren Stadtpark, bei dem die Kapelle des „2. Nassauischen Infanterie-Regimentes Nr. 88“ aufspielte.

Der eigentliche Tag der Einweihung war der darauf folgende Montag, der 6. Juni 1887. Die Festlichkeiten begannen um 9:00 Uhr mit einem Empfang geladener Gäste im großen Saal des Kasinos „Hof zum Gutenberg“. Um 10:00 Uhr setzte sich ein Festzug der Vereine, der Innungen und der Gewerbe-Korporationen von der Stadthalle in Bewegung. Sein Ziel war der Festplatz vor dem großen Lagerhaus, wo um 11:00 Uhr die feierliche Einweihung der Hafenanlagen stattfand. Um 12:00 Uhr begann eine Schiffsahrt der Ehrengäste auf dem Rhein mit den Dampfern „Hansa“ und

„Niederwald“. Die „Kölnische und Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ hatte hierzu diese Schiffe bereitgestellt.

Eine Flotte von 25 Schiffen der in Mainz vertretenen Schifffahrtsgesellschaften aus zahlreichen Rheinstädten zwischen Rotterdam und Mannheim eskortierte die Dampfer auf ihrer Fahrt von Mainz nach Walluf und zurück. Die Großherzoglich-Hessische Provinzialdirektion der Schifffahrts-Kommission hatte zum reibungslosen Ablauf ein exaktes Reglement ausgearbeitet: „Bei dem ersten Zeichen, das darin besteht, dass auf dem Hafendamm und auf der gegenüberliegenden Petersaue eine weiße Fahne aufgehisst und zweimal geschossen wird, müssen sämtliche Schiffe fahrbereit sein. Und es darf von da ab auch kein Nachenverkehr mit denselben stattfinden. Das Zeichen zur Abfahrt wird von dem dazu beauftragten Mitglied der Schifffahrts-Kommission gegeben ... Bei dem Vorüberfahren salutieren die Schiffe gegenseitig. „Niederwald“ und „Hansa“ übernehmen die Führung der Flotte ...“

Die Anwesenheit des Großherzogs Ludwig IV. von Hessen-Darmstadt verlieh der Fahrt den besonderen Glanz. Die Tatsache, dass er mit der englischen Prinzessin Alice, der zweitältesten Tochter der englischen Königin Victoria, verheiratet war, gab der großherzoglichen Hofhaltung seinen internationales Flair.



Feierliche Eröffnung  
am 6. Juni 1887.

© Stadtarchiv Mainz

Um 15:00 Uhr schloss sich ein Festbankett in der Stadthalle an. Dieses Essen war der eigentliche gesellschaftliche Höhepunkt der Festlichkeiten. An einer riesigen, u-förmig angeordneten Tafel hatten sich 218 geladene Gäste versammelt. Wiederum waren der Großherzog und Mitglieder seiner Familie anwesend. Ihm war als dem höchsten Würdenträger des Festes das Präsidium der Tafel vorbehalten. Dem Großherzog gegenüber saß der Mainzer Oberbürgermeister Dr. Goerg Oechsner. Deutlicher konnte die Stadtverwaltung ihr wiedergefundenes kommunales Selbstbewusstsein nicht zum Ausdruck bringen. Die Tischordnung, die hier nur auszugsweise wiedergegeben werden kann, war ein Spiegelbild der damaligen gesellschaftlichen Ordnung in Mainz. Der Großherzog wurde von Erbgroßher-

zog Ernst Ludwig – er sollte seinem Vater 1892 als Regent folgen –, vom Prinzen Wilhelm von Hessen, Generalleutnant Graf v. Schlippenbach, Ministerialpräsident Weber und dem General Sichart von Sichartshofen zur einen Seite sowie Prinz Heinrich v. Hessen, dem hessischen Minister Le Maistre, dem Mainzer Bischof Haffner sowie Generalleutnant v. Woyna, dem Gouverneur der Festung Mainz und Mainzer Ehrenbürger seit 1883, zur anderen Seite flankiert. Oberbürgermeister Dr. Oechsner wurde vom hessischen Staatsminister Finger und von Provinzialdirektor Geheimrat Küchler eingerahmt. Auch Stadtbaumeister Eduard Kreyßig war als Gast unter den Repräsentanten der Stadt. Zu den Merkwürdigkeiten dieses Festessens gehört – aus heutiger Sicht – die Tatsache, dass die Teilnehmer ihr Essen mit

3 RM selbst begleiten mussten, und dass keine einzige Dame anwesend war. Der Tag endete mit einem Konzert in der Stadthalle. Es spielte das städtische Orchester im Wechsel mit einer Militärkapelle.

### Repräsentativer Hafen

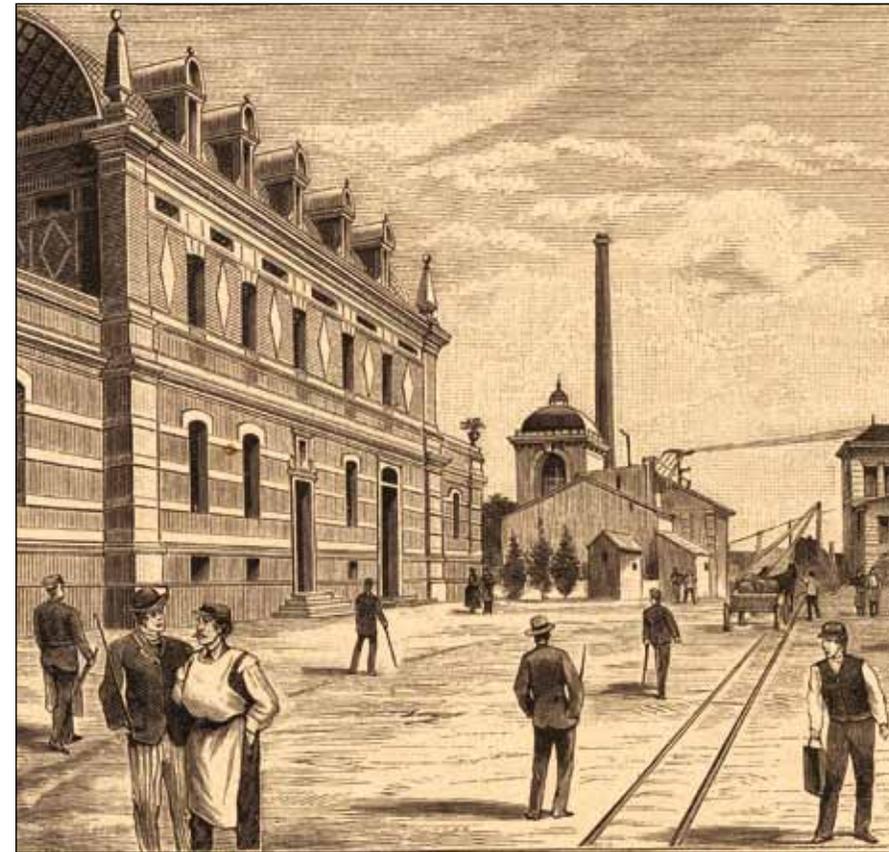
Mit dem neuen Hafen und seinen Lager- und Repräsentationsbauten hatte die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit von Mainz ihren optischen Ausdruck erfahren, besonders für Besucher, die sich der Stadt auf dem Wasserwege näherten. Das große Lagerhaus hatte mit seinem hohen Turm dabei symbolhaft die Rolle einer städtebaulichen Dominante am Rhein, einer Art Gegenpol zu den Türmen des Domes, übernommen. Das große Panoramabild von Mainz, das der Architekt Conrad Sutter gezeichnet hatte und das in der Festschrift publiziert wurde, stellte nicht ohne Grund den Mainzer Dom und die Hafenanlagen als die beiden Eckpunkte des Stadtpanoramas dar.

Nicht ohne besondere Absicht hatte Kreyßig beim großen Lagerhaus eine Repräsentationsarchitektur gewählt, die von den Dimensionen her und in der Gestaltung der Fassaden und des Uhrenturmes an niederländische Vorbilder denken ließ. Es wurde bereits berichtet, dass der Hafen von Antwerpen einer der Vorbilder für den Mainzer war. Gerade niederländische Rathäuser der zwei-

ten Hälfte des 16. Jahrhunderts, die in der Hochblüte niederländischer Weltherrschaft errichtet worden waren, mussten durch den Aufwand ihrer Fassaden als der Inbegriff von Wirtschaftskraft und kommunalem Selbstbewusstsein erscheinen.

Das 1561 bis 1566 nach Plänen von Cornelis Floris errichtete Rathaus von Antwerpen und das zeitgleich entstandene Rathaus in Den Haag mögen als Beispiele für diesen weit in das Mittelalter reichenden Bautypus niederländischer Rathäuser stehen. Aber auch für die mächtigen Eckrisalite und deren Abschlüsse durch Steildächer lassen sich Vorbilder in der französischen Barockarchitektur des 17. Jahrhunderts finden. Denn Kreyßig hatte 1867 eine Studienreise nach Paris gemacht, um die dort stattfindende Weltausstellung zu besuchen und um aktuelle kommunale Bauaufgaben zu studieren. Es waren die für die Stadtgestalt von Paris prägenden Jahre, als unter dem Präfekten Haussmann die radikale Umgestaltung der Stadt mit großen Straßenachsen vor sich ging und neue Repräsentationsbauten wie die Erweiterung des Louvre und der Bau des neuen Rathauses entstanden. Mit dem aufwendigen „flämischen“ Lagerhaus und dem „französischen“ Verwaltungsbau konnte sich Mainz somit in guter Gesellschaft wissen.

Am Ende dieses Beitrages soll noch einmal ein Auszug aus der be-



Verwaltungsgebäude und Maschinenhaus. Nach Originalskizzen von Dr. J. Manefeld.

© Stadtarchiv Mainz

reits genannten Festschrift stehen, in dem aus der Sicht des Jahres 1887 nach dem Beginn der Bauarbeiten am großen Lagerhaus die Zukunft der Stadt Mainz symbolhaft beschworen wird:

„So gruben sich denn auf dem kaum gewonnenen Gelände die Fundamente ein, und allmählich stiegen monumentale Gebäude aus dem Boden, wo vor Kurzem noch das Wasser des Rheins seine Wellen getrieben. Den Fuß auf drei Seiten von der Fluth bespült, mit der Aussicht auf den breiten Spiegel des Hafens, erhebt sich das Lagerhaus, von jetzt

ein Wahrzeichen der Stadt, dem Fremden, der aus dem weingesegneten Rheingau oder aus dem waldigen Taunus herüberblickt, ein Beweis, was Bürgersinn und Liebe zur Vaterstadt zu ermöglichen im Stande sind. Aus eigener Initiative der Mainzer und aus eigenen Mitteln der Stadt ist das Werk entstanden. Es gereicht der Aurea Moguntia zur Ehre, möge es auch die Hoffnungen, die sich an seine Entstehung knüpfen, erfüllen, auf dass der Handel der Stadt aus unserer Anlage neue Kraft schöpfe und in naher Zukunft die geplante Fortsetzung des begonnenen Werks zur Nothwendigkeit werde.“

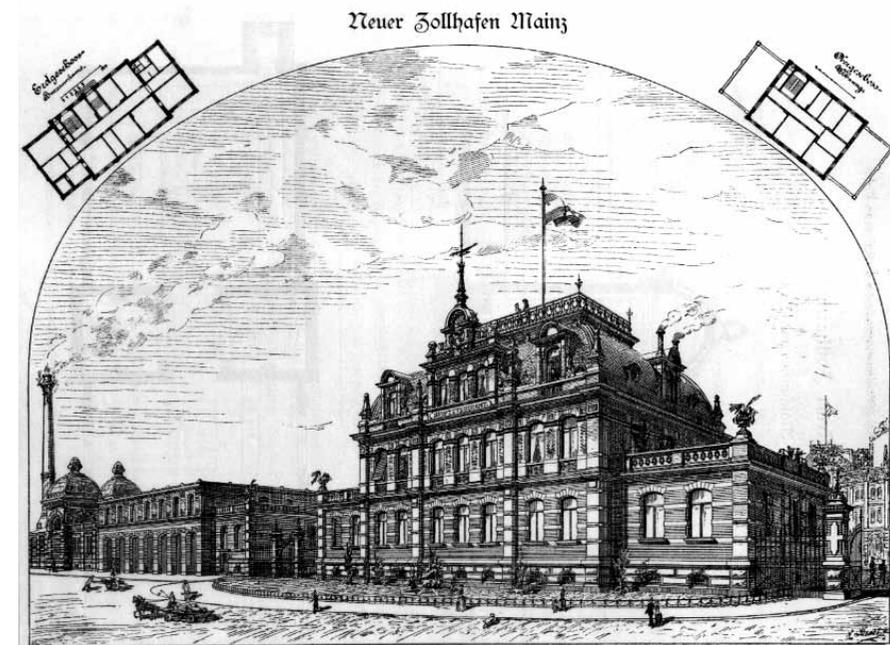
# Energiezentrale des Zoll- und Binnenhafens

## Das Kessel- und Maschinenhaus

von Prof. Dipl.-Ing. Emil Hädler und Dipl.-Ing. Rudolf Coenen. **Ob Fotografien, schriftliche Zeugnisse oder historisches Planmaterial – die Quellenlage zum Kessel- und Maschinenhaus, der einstigen Energiezentrale des Zoll- und Binnenhafens, ist vielfältig und aussagekräftig. Vor allem dann, wenn man das Material vergleichend betrachtet und es in Zusammenhang mit den Vermessungen setzt, die während der ersten Entkernungen und Abbruchmaßnahmen stattfanden. Mitarbeiter des Instituts IProD der FH Mainz haben sich dieser Aufgabe angenommen. Entstanden ist digitales Planmaterial, das in erster Linie dem Architekten einer künftigen Kunsthalle Mainz als Grundlage für seinen Vorentwurf, Entwurf und die Ausführungsplanung dienen sollte. Darüber hinaus erwies sich das Material als geeignet, um sowohl Befundbeobachtungen einzutragen als auch den Hergang eines Baugeschehens darzustellen, der von 1887 bis in unsere Tage seine Spuren hinterlassen hat.**

**H**istorische Dokumente aus der Planung von Eduard Kreyßig und später zeigen Planänderungen, Fortentwicklungen und auch Reduzierungen des ursprünglichen Bauprogramms: Nicht alles, was im Büro

von Stadtbaumeister Kreyßig mit großer Sorgfalt geplant worden war, wurde auch umgesetzt. Vieles, was im Lauf der Zeit entstand, entsprach keineswegs der Kreyßig'schen Konzeption. Einiges wurde durch bau-



Verwaltungsgebäude, Kesselhaus im Hintergrund mit zwei geplanten Akkumulatorentürmen.

© Stadtarchiv Mainz

liche Veränderungen bis zur Unkenntlichkeit verstümmelt, anderes durch Kriegseinwirkung und den folgenden Wiederaufbau beseitigt. Dennoch wirkt das Ensemble bis heute einheitlich. Dies ist zum einen der sorgfältig durchgeplanten, gebänderten Backsteinfassade zuzuschreiben, die als Motiv eine Klammer bildet. Zum anderen bewirkt die ursprünglich so nicht realisierte einheitliche Trauflinie mit einzig dem Akkumulatorenturm als vertikalem Akzent einen gewissen Proportionszusammenhang.

Tatsächlich präsentiert sich das verbliebene Fragment als Ensemble aus sieben Einzelbauteilen: Lokschuppen – Position des ehemaligen Schlotes (heute Turm der Kunsthalle) – Kesselhaus – Akkumulatorentürme – Maschinenhaus – Magazingebäude

– Pförtnerhaus. Im Kern lässt sich die Kreyßig'sche Planungsabsicht noch gut ablesen. Das Bauwerk stellt insofern ein einzigartiges – weil letztes – Zeugnis der Architektur von Eduard Kreyßig auf dem Gelände des Mainzer Zoll- und Binnenhafens dar.

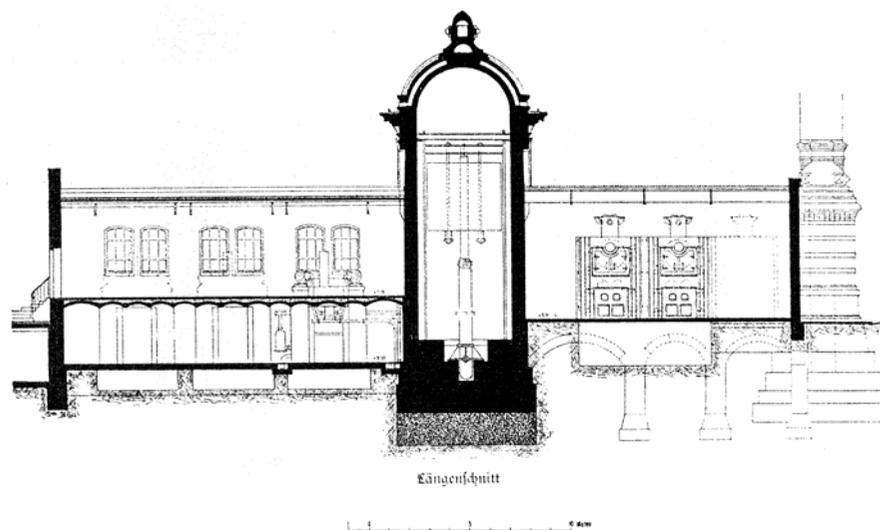
### Pläne und Zeichnungen der Kreyßig'schen Konzeption

Plandarstellungen und Perspektiven zeigen die architektonischen Absichten des Stadtbaumeisters: ein geschlossenes Ensemble im Stile einer phantasievollen Neorenaissance, die von der Palais-Architektur des zentralen Verwaltungsgebäudes aus eine doppelte Torsituation zum Hafengelände fasst und sich auf die Achse der Hafenstraße ausrichtet. Der Schlot des Kesselhauses an der Ecke

zwischen der Straße am Zollhafen und der Rheinallee markiert baulich den Anfangspunkt des Hafens mit einem dominanten, weithin wirksamen Signal.

Grundrisse und Ansichten zeigen eine ausgewogene Gruppierung von aneinander gefügten Einzelbauten, die auf Zuwachs geplant waren: Von drei vorgesehenen Kesseln sind zwei

und Binnenhafens zum Zeitpunkt seiner Entstehung 1887. Die Anlage sollte bei Bedarf baulich erweitert werden. Kräne und Aufzüge im Niederlagegebäude und in der Revisionshalle wurden hydraulisch mit Druckwasser betrieben. Eine Dampfmaschine bewegte im Akkulatorenturm eine Belastungstrommel nach oben. Der sinkende Kolben erzeugte den notwendigen Druck in den Leitungen.



Schnitt durch Akkulatorenturm, Kessel- und Maschinenhaus:  
Entwurf von Eduard Kreybig.

© Stadtarchiv Mainz

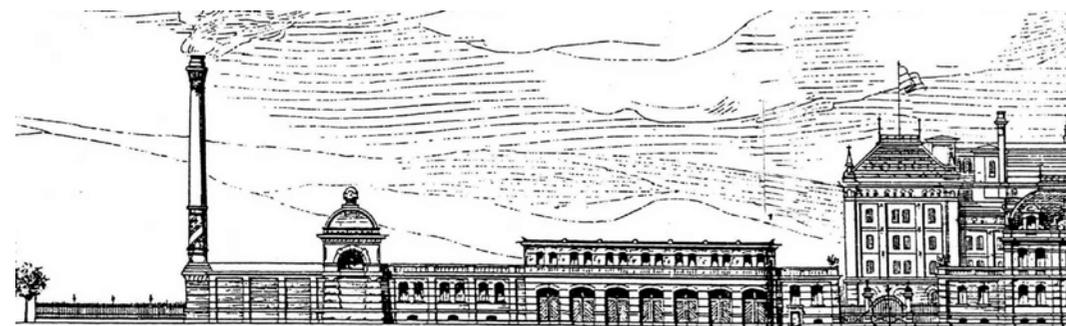
für eine erste Ausbaustufe dargestellt, von drei Dampfmaschinenpositionen sind zwei mit Fundamenten und Deckendurchbrüchen für die Schwunräder realisiert, von zwei Akkulatorentürmen wurde einer ausgeführt. Der zweite – bis ins zweite Obergeschoss „auf Vorrat“ realisiert – blieb unter einem abgeschleppten Notdach verborgen.

Die schriftlichen Quellen bieten einen interessanten Einblick in die Konzeption der Energiezentrale des Zoll-

War er unten angekommen, sprang die Maschine selbsttätig an und zog den Kolben wieder nach oben.

Die Lage der Zu- und Ableitungen für die Hydraulik vom Kesselhaus zu den entsprechenden Anlagen müssten sich im Untergrund des Geländes heute noch finden lassen und sollten bei Baumaßnahmen dokumentiert werden.

Der vorgesehene zweite Akkulatorenturm kam hingegen nie zur



Ausführung: Die Technik der druckwasserbetriebenen Hafenkräne und Aufzüge wurde um 1900 von der Kraftstromtechnik überholt.

Dem niedrigen Techniktrakt beiderseits der Akkulatorentürme folgt im Kreybig'schen Konzept ein siebenachsiges Magazingebäude, das als „vermietbarer Lagerraum/vermietbares Weinlager“ zur Straße am Zollhafen mit Toreinfahrten gegliedert den Seitenflügel einer schlossartig angelegten Architektur mit Corps de Logis im Verwaltungsgebäude flankiert. Dieses Magazin kam später in stark veränderter, weniger eleganter Form ohne Toreinfahrten und um ein Geschoss erhöht zur Ausführung. Allerdings entstand das „Octroi-Bureau“ als Pförtnerloge neben der südlichen Einfahrt zum Hafengelände in der geplanten Form.

Interessant sind die Lagepläne mit der Darstellung der Gleisanlagen und Drehscheiben. 1885 mit Ausnahme des zentralen Verwaltungsgebäudes noch ohne technische Bauten, erscheint 1886 bis 1889 erstmals das Kessel- und Maschinenhaus im Plan – jedoch in ge-

kürzter Ausführung mit einem Dampfmaschinenfundament und zwei Kesseln. Erst 1898 lässt sich das gesamte Gebäudeensemble im heutigen Umfang festmachen – vom Lokschuppen bis zum Pförtnergebäude.

Historische Fotografien sind wenige vorhanden und könnten vielleicht von Mainzer Bürgern aus ihren Privat-alben beigesteuert werden.

Aufnahmen aus dem Mainzer Stadtarchiv zeigen das Ensemble der Bauten eher zufällig im Hintergrund. Die früheste Aufnahme aus dem Jahr 1907 stellt das in veränderter Form

Ansicht von der Zollhafenstraße.

© Stadtarchiv Mainz

Fotografie um 1907.

© Stadtarchiv Mainz



realisierte Magazin in der Achse des Hafenbeckens mit zwei Risaliten und gaubenbesetztem Dach dar. 1945 brannte dieses Gebäude aus und wurde in der Folge bis auf das Erdgeschoss abgetragen. Älteren Mainzern ist es aus der Nachkriegszeit als „Zucker-Goebel“ bekannt.

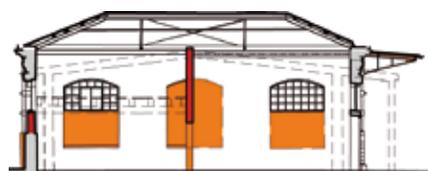


Fotografie vom Zucker-Goebel.

© Stadtarchiv Mainz

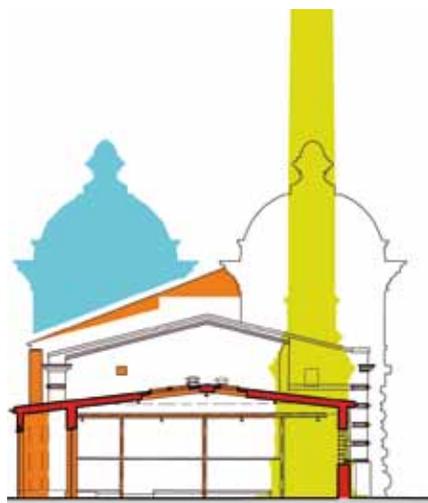
Die farbigen Darstellungen geben in Gelb Bauteile wieder, die gegenüber dem Originalzustand später entfernt, in Rot solche, die später hinzugefügt wurden. In Blau sind Bauteile dargestellt, die geplant, aber nicht realisiert wurden.

1. Der **Lokschuppen** als jüngstes Element ist in seiner Eigenständigkeit heute wieder erfahrbar. Auf der Entwurfszeichnung von Kreyßig von 1887 erscheint er nicht. Stilistisch passt er sich perfekt der Architektur an und könnte durchaus im Büro Kreyßig entwickelt worden sein. Der Abbruch



des Zwischenbaus zur Errichtung des Kunsthalle-Turmes brachte 2006 eine Überraschung: Dem Schlot des Kesselhauses gegenüber war eine reichhaltig dekorierte Fassade mit Pilastern und Diamantquadern erhalten, mit der an dieser nicht einsehbaren Stelle niemand gerechnet hatte.

2. Die **Lücke zwischen Lokschuppen und Kesselhaus** war ursprünglich nicht bebaut und Position des mächtigen Schlotes (gelb), der in den 1950er Jahren abgebrochen wurde. Das Fundament kam beim



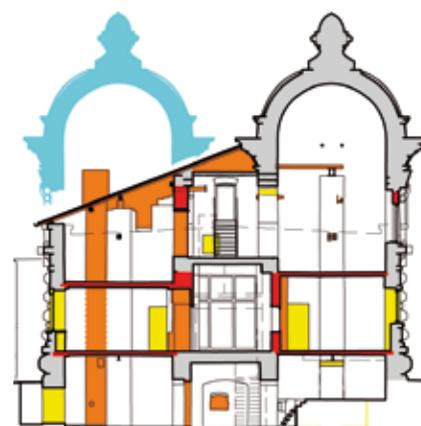
Ausschachten für den Turm der Kunsthalle zum Vorschein. Dabei konnten die gewölbten Fundamente des Kesselhauses aufgenommen werden, die tief in den weichen Untergrund des ehemaligen Rheinsandes reichen.

3. Das **Kesselhaus** ist weitgehend in seiner ursprünglichen Form erhalten. Der originale Dachbinder musste 2007 dem neuen Dach der Kunsthalle



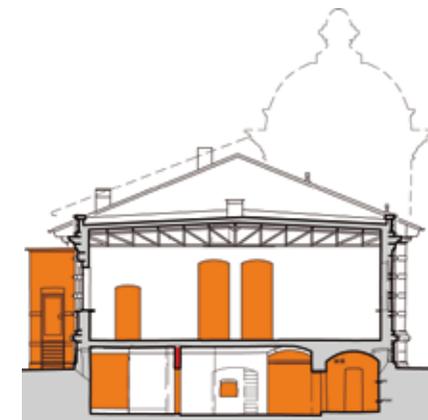
le weichen. In die Ostfassade wurden Fensteröffnungen eingebrochen und mit Glasbausteinen verschlossen. Die Halle erhielt eine Zwischendecke, die 2006 im Zuge der Entkernungen entfernt wurde. Die Schnittansicht gegen den Akkumulatorenturm zeigt links, dass eine mächtige Konsole für den Bau des zweiten Turms (blau) bereits vorgerichtet war. Im Untergrund wurde bei Ausschachtungen der Abgaskanal der Dampfessel zum Schlot gefunden und dokumentiert.

4. Der **Akkumulatorenturm** ist als einer von zwei geplanten ausgeführt worden. Der zweite Turm (blau) ist in seiner Architekturgliederung



vollständig vorgerichtet. Sein Stumpf wurde mit einem abgeschleppten Pultdach abgedeckt. Später eingezogene Zwischendecken sind mittlerweile im Zuge des Baus der Kunsthalle entfernt worden. Die Vorrichtung zum Aufhängen des beweglichen Kolbens an einem doppelten Stahlträger auf Konsolen ist noch vorhanden.

5. Die **Maschinenhalle** mit flach geneigtem Stahlbinderdach enthielt als baukonstruktive Besonderheit eine Tonröhrendecke, die im Zuge des Neubaus der Kunsthalle entfernt werden musste. Im Untergrund sind zwei



begehbare Fundamente für Dampfmaschinen nachweisbar, die die Wartung der Maschinen von unten ermöglichten. Die Gewölbe zwischen den Fundamenten sind räumlich sehr eindrucksvoll. Der Boden der Maschinenhalle war mit einem anspruchsvollen Terrazzomosaik ausgestattet.

6. Das **Magazin** wurde als Bauwerk in verschiedenen Versionen geplant und zuletzt mit reichhaltig



dekorierte späthistoristische Fassade zweigeschossig mit mächtigem Dach ausgeführt. Nach der Zerstörung 1945 erfolgte ein reduzierter Wiederaufbau mit einfachem Nagelbinderdach. Eines von zwei Treppenhäusern wurde erhalten, ebenso die ursprüngliche Struktur des Kellers. Als „Zucker-Goebel“ erfuhr dieses Bauteil die am weitesten gehenden Veränderungen des gesamten Ensembles und wurde so als Torso in das Konzept der Kunsthalle integriert.

7. Das **Octroi-Bureau** ist in der von Kreyßig geplanten Form erhalten. Ihm fehlt das Gegenüber im Seitenflügel des ehemaligen Verwaltungsgebäudes, mit dem es eine gestalterisch gelungene Torsituation bildete. Von einer Pförtnerloge aus konnte das Tor kontrolliert werden. Die Loge



auf Außenniveau ist heute vermauert. Als ehemaliges Büro am Hafeneingang ist es anspruchsvoll durchgebildet, mit Attika aus Backstein und sorgfältiger Werksteingliederung in der Bänderung der Fassade.

Die ehemalige „Central-Maschinenanlage“ des Mainzer Zoll- und Binnenhafens darf zweifellos als Schlüsselbauwerk für das Hafensensemble gelten. Sie war ursprünglich zwar nicht das signifikanteste der Hafengebäude, wurde aber bereits mit den ersten Bauten als Energiezentrale errichtet. Heute stellt sie das einzige erhaltene Original Kreyßig'scher Architektur im Hafengelände dar. Kesselhaus und Maschinenhalle sind nach der erfolgten Teilentkernung späterer Einbauten in ihrer Architektur wieder erlebbar. Die historischen Dächer mussten dem Neubau der Kunsthalle weichen. Die beiden Säle eignen sich für Veranstaltungen und öffentliche Nutzungen und wirken bereits im Rohbau bemerkenswert.

Für den östlichen Akkumulatorenturm mit seiner nachträglich durch Decken unterbrochenen, nicht mehr erlebbaren Vertikalität gilt Ähnliches: Nach dem Abbruch der beiden Deckenebenen wird er mit seiner Höhe von 14 Metern eine ungewöhnliche Raumqualität bieten, die heute kaum herstellbar wäre. Dasselbe trifft für den westlichen, nur als Stumpf realisierten Turm zu, der in seiner Unvollendetheit ein Stück Technolo-

giegeschichte transportiert: Die Ablösung der hydraulischen druckwasserbetriebenen Mechanik der Aufzüge und Hafenkräne durch flexiblere elektrische Antriebssysteme. Er ist insofern gerade in seiner Unfertigkeit ein Dokument der Hafengeschichte.

Der Bau, besser das Ensemble von aneinander gefügten Einzelbauten, steht zeichenhaft für die gesamte industriell geprägte Kulturlandschaft von der Ingelheimer Aue bis zur Hafestraße. Diese Zeichenhaftigkeit kam ursprünglich in der Architektur des (nicht mehr existierenden) Schlotesturms zum Ausdruck und in den mächtigen Rustikaquaderungen der Akkumulatorentürme, die als „Kraftmaschine“ pars pro toto für die Energieversorgung im Hafen standen. Besondere Aufmerksamkeit kam deshalb in der Diskussion von Architektur und Denkmalpflege der Lücke zwischen Lokschuppen und Kesselhaus zu. Als neues Wahrzeichen für die Kunsthalle und das Zollhafenprojekt insgesamt sollte hier der „Schräge Turm von Mainz“ entstehen, der die frühere Zeichenhaftigkeit des Schlotesturms als Symbol der Kraftzentrale wiederholt. Als auffälliges modernes Bauteil greift er an dieser Stelle nur minimal in die vorhandene Bausubstanz ein und erhebt damit den Anspruch einer denkmalverträglichen Intervention.

Der etwas später realisierte Lokschuppen für die Hafenbahn, unvollständig an der Ecke zwischen Zoll-

hafenstraße und Rheinallee gelegen, gehört seiner Funktion nach nicht zu diesem Ensemble, passt sich aber hinsichtlich Fassadengestaltung und Gliederung perfekt ein. Auch hier sind die historischen Dächer und der Innenraum unverfälscht erhalten. Er eignet sich gut für Sondernutzungen, die mit dem übrigen Ensemble in Verbindung stehen, aber eine gewisse Eigenständigkeit wahren.

Die stärkste Veränderung erfuhr das Fragment des ehemaligen Magazingebäudes, das – kriegszerstört und unvollständig wieder aufgebaut – erhebliche Spielräume für Um-



gestaltungen bietet. Ohne fiel dieses Bauteil gestalterisch aus dem Rahmen durch eine unpassende Höhenentwicklung, die die ursprünglich geplante, niedrige Gebäudelinie als Seitenflügel des ehemaligen Verwaltungsgebäudes störte. Die Entfernung der Obergeschosse nach der Kriegs-

Lücke zwischen Lokschuppen und Kesselhaus.

© Hädler



Das Lagerhaus  
und der Kran an  
der Schulz'schen  
Werft. Nach  
Originalskizzen  
von  
Dr. J. Manefeld.

© Stadtarchiv Mainz

zerstörung wirkt insofern eher beruhigend. Im Inneren sind erhebliche Möglichkeiten geboten, durch die Entfernung der rezenten Kellerdecke und Entkernung von Raumtrennwänden ein großes zusammenhängendes Raumvolumen zu schaffen, das sich multifunktional nutzen lässt. Das Pfortnerbauwerk als – heute etwas isoliertes – Fragment des Kreyßig'schen Gesamtkonzepts ist nur noch schwer in seiner ursprünglichen Funktion als Torbau zu erkennen. Das Gegenüber fehlt, und im Inneren ist es erheblich verunstaltet. Eine behutsame Entkernung späterer Einbauten und eine Neugestaltung sind erforderlich.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass dieses heterogene Ensemble aus sieben Einzelbauteilen eine überraschende Einheitlichkeit und Geschlossenheit aufweist, die seine Entstehungsgeschichte im Grunde nicht nahe legt. Durch permanente Nutzung auch in der Zeit des Niedergangs des Hafens kam es gestalterisch und baukonstruktiv gut über die Zeit und stellt heute mit seiner bemerkenswerten Architekturqualität einen Eckpunkt dar. Es erscheint nahe liegend, die künftige Entwicklung des Hafens an dieser Stelle unter Verwendung der vorhandenen Bauten mit einem markanten Akzent zu beginnen.

# Wie das Weinlager zu seinem Namen kam

## Zigaretten, Damenhüte und Fernmelder beherrschten über Jahrzehnte das Weinlagergebäude

von Michael Bonewitz. **Das imposanteste und herausragende Gebäude am Zoll- und Binnenhafen war sicherlich das Lagerhaus am Zungenkai. Die bebaute Grundfläche betrug 2776 Quadratmeter. Das Gebäude kam mit Keller, Erdgeschoss, drei Obergeschossen und Speicher zusammen auf fast 12.000 Quadratmeter Lager- und Bürofläche. Geplant und entworfen wurde das Lagerhaus vom Stadtbaumeister Eduard Kreyßig. Doch leider fiel dieses großartige Bauwerk den Bombenangriffen Ende des Zweiten Weltkriegs zum Opfer. Allerdings wurde das große Speichergebäude bereits ab 1910 um einige Gebäude erweitert. Die zusätzlichen Läger nannte man Revisionshallen, dazu zählt auch die Revisionshalle 6, die heute als Weinlagergebäude bekannt ist.**

**R**evisionshallen waren Niederlassungen oder Dependancen am Zoll- und Binnenhafen, um vor allem das Hauptlager zu entlasten. Rückblickend betrachtet wurde im Weinlagergebäude alles Mögliche gelagert und fabriziert, allerdings kurioserweise am wenigsten Wein. In den ersten Jahrzehnten war das Gebäude fast vollständig von der Zigarettenfabrik

„Makedon“ belegt. Die Zigaretten des griechischen Unternehmens entwickelten sich übrigens kurz nach Ende des Zweiten Weltkriegs zur beliebtesten Tauschware in Mainz. Die im Umlauf befindlichen Zigaretten waren allerdings nicht immer legalen Ursprungs, so wurden Ende der 1940er Jahre zwei Arbeiterinnen der Zigarettenfabrik „Makedon“ erwischt, die



Bau der Revisionshalle 6 um 1912, die Halle wurde später Weinlagergebäude genannt.

© Stadtwerke Mainz AG

über einen längeren Zeitraum eine halbe Million Zigaretten entwendet hatten – zu dieser Zeit ein wahres Vermögen.

Nach den Luftangriffen vom 27. Februar 1945 zählte der Zoll- und Binnenhafen zu den am stärksten betroffenen Stadtteilen mit einem Zerstörungsgrad von 85 Prozent. Keines der betroffenen Lager- und Betriebsgebäude blieb verschont. In den Hafenbecken und auf der Mainzer Reede lagen über 20 Wracks auf Grund. Erst im August 1945 konnte wieder zaghaft mit dem Hafenumschlag begonnen werden. Die Bestrebungen, den Mainzer Hafen wieder funktionsfähig zu machen, fanden auch bei der französischen Besatzung Anklang. So

bestimmte man zum Beispiel den Zoll- und Binnenhafen zum zentralen Sitz aller die Rheinschiffahrt betreuenden Dienststellen. Im Zoll- und Binnenhafen saßen zwei französische Dienststellen, die einzig dafür gegründet wurden, einen Plan zu erarbeiten, wie man mit Mainz als Landeshauptstadt die linke Rheinseite annectieren und an Frankreich anschließen könne. Eine weitere Besitzer-Institution war damals verantwortlich für die zentrale Leitung der gesamten Rheinschiffahrt unter französischer Führung. Es gab einen französischen Hafenkommandanten, Monsieur Duruth, der sein Büro im Erdgeschoss des Weinlagergebäudes hatte. Der oberste Kommandant der „Navigation du Rhin“, Monsieur Mayer, hatte hier ebenfalls sein Büro, in



dem später dann der Hafenbetriebsleiter untergebracht war. Noch heute befindet sich der Schreibtischstuhl des Kommandanten im Besitz des derzeitigen Hafenleiters Klaus Kuhn.

Anfang der 1950er Jahre bis in die 1990er Jahre hinein war das Weinlagergebäude zu zwei Dritteln vom Ausbildungszentrum der Post belegt, die in den Räumen ihre Fernmelder ausgebildet hatten. Zwischenzeitlich befand sich im Weinlagergebäude auch mal eine Mode-Fabrik, die Damenhüte und -terwäsche schneiderte. Außerdem nutzen vor allem in den 1960er Jahren zahlreiche Speditionskaufleute kleinere Parzellen, in denen sie sowohl ihr Büro als auch einen angeschlossenen Lagerraum unterbrachten.

Aber wer lagerte eigentlich Wein, in dem als Weinlager bekannten Gebäude? Da war zum einen die Firma J. F. Hillebrand, die ein Weinlager im dritten Obergeschoss unterhielt. Zum

anderen die Firma Beaury, die im Keller ein Fasslager errichtet hatte, in dem vorwiegend Importweine aus Frankreich gelagert wurden. Sie wurden im Zoll- und Binnenhafen abgefüllt und weiter verkauft. Angeliefert wurden gelegentlich auch Waggons mit Weinen aus Algerien. Algerien hatte vor allem während der französischen Kolonialzeit seine Weinproduktion entwickelt. 1938 erreichte der Weinanbau in Algerien mit 21.000.000

Über viele Jahrzehnte war im Weinlagergebäude die Zigarettenfabrik „Makedon“ untergebracht.

© Stadtwerke Mainz AG

Überbleibsel aus vergangenen Tagen: Vorrichtung zur Zeiterfassung.

© Donald Unter Ecker





**Das Weinlagergebäude heute.**

© Donald Unter Ecker

Hektolitern seinen Höhepunkt. Dies stellte gleichzeitig ein Drittel der gesamten französischen Weinproduktion und ein wichtiges Segment in der algerischen Wirtschaft dar. Die Weine wurden vornehmlich nach Frankreich transportiert, um den Wein zu verschneiden. Seit der Unabhängigkeit Algeriens (1962) ist der Weinbau allerdings stark zurückgegangen. Viele Rebflächen wurden zu Anbaugeländen für Getreide umgewandelt. Zurückzuführen ist dieser Trend vor allem auf das muslimische Alkoholverbot, das in Algerien gilt. Neben Portugal und Spanien ist Algerien übrigens noch heute der drittgrößte Korkproduzent der Welt.

Am Zoll- und Binnenhafen war die Ankunft der Waggonen aus Algerien immer ein großes Ereignis. Viele Hafendarbeiter, so erinnert sich der heutige Hafendarbeiter Klaus Kuhn, leerten mit besonderem Eifer den Inhalt der Waggonen in Fässer um. Wenn etwas beim Umfüllen verschüttet wurde, stand meist zufälligerweise der blankgeputzte Eimer eines Hafendarbeiters daneben und fing das kostbare Gut auf. So kam es wahrscheinlich, dass die Hafendarbeiter von der Revisionshalle 6 stets mit sehr viel Wehmut und Respekt vom Weinlager sprachen, auch wenn Weine auf den 10.000 Quadratmetern Lagerfläche nur den kleinsten Raum einnahmen.

# Auf der Suche nach neuen Lösungen

## Ideenwettbewerb Weinlager

von Prof. Emil Hädler und Prof. Rainer Pagel. **Im Zuge der Neugestaltung des Mainzer Zoll- und Binnenhafens sieht der Rahmenplan der Stadt Mainz eine „Kulturspange“ zwischen dem ehemaligen Kessel- und Maschinenhaus als künftiger Kunsthalle und dem einstigen Weinlagergebäude vor. Nach Kriegszerstörungen und zahlreichen Abrissen von Speicherbauten ist das Weinlagergebäude das markanteste historische Bauwerk in diesem Bereich. Zum Auftakt der Neubebauung im Hafengebiet sollte über einen Ideenwettbewerb ermittelt werden, welche Nutzungen in diesem Bauwerk vorstellbar sind und wie sich diese baulich und gestalterisch manifestieren lassen.**

**D**ie Südmole des Mainzer Zoll- und Binnenhafens ist vergleichsweise spät bebaut worden, obwohl bereits in der Planung des Stadtbaumeisters Eduard Kreyßig von 1880 hier eine zweite Revisionshalle vorgesehen war. Realisiert wurde lediglich die Kreyßig'sche Rheinufer-

Befestigung, die mit drei Rheintoren zwischen der Straße Am Zollhafen und der Drehbrücke zur Nordmole einen räumlichen Abschluss nach Norden bot.

Diesseits des Befestigungszauns verlief eine Fahrstraße mit beidersei-



Im Mittelpunkt des Ideenwettbewerbs stand das Weinlager.

© Donald Unter Ecker

tigen Fußwegen bis zur Drehbrücke. Jenseits des Zauns in der Achse des „Hafentores“ befand sich etwa an der Stelle des 2007 abgebrochenen Rheinus-Gebäudes die Zollabfertigung für die Köln-Düsseldorfer Dampfschiffe. Früh entstand ein Petroleumlager am Hafenbecken. Nach eher provisorischer Nutzung und Errichtung einiger Kräne begann erst 1920 die dominante Bebauung der Südmole mit einem ersten Bauabschnitt des Weinlagergebäudes.

Insgesamt wurde das heutige Bauwerk in drei Bauabschnitten nach dem so genannten Hennélique-System realisiert, zwischen 1910 und 1912, zwischen 1912 und 1913 sowie, mit Unterbrechung durch den Ersten Weltkrieg, zwischen 1919 und 1920.

Im Juni 2006 lagen dem Preisgericht des Ideenwettbewerbs 43 Entwürfe aus ganz Deutschland vor, die nach den vier typologischen Gruppen „Kultur“ – „Hotel“ – „Gewerbe“ – „Wohnen“ unterschieden und beurteilt wurden. Die vorgeschlagene Nutzung reichte von „Kulturkammer“ über „Klangkörper“ bis hin zum Wohnen am Wasser, Hotel und Gastronomie. Auch für Markthalle, Gewerbe und Ateliers wurden Ideen präsentiert.

Bezüglich der Eingriffe in die vorhandene Bausubstanz (Fassade, Tragwerk, Innenräume), Erweiterungsbauten (Anbau, Aufstockung, Überformung) und Gestaltung des Umfeldes (Rheinseite, Hafenseite, Kulturspange) lassen sich die Ergebnisse ebenfalls nach Gruppen unterscheiden.

Das Preisgericht aus Vertretern der Stadtwerke Mainz AG, der Stadt Mainz, Architekten, Ingenieuren und der Denkmalpflege wählte unter dem Vorsitz von Professor Jochem Jourdan aus den Arbeiten zwei Preisgruppen mit jeweils drei Prämierungen

#### 1. Preisgruppe: netzwerkarchitekten, Darmstadt



© netzwerkarchitekten  
Donnersbergring 20  
64295 Darmstadt  
www.netzwerkarchitekten.de

#### Kreativspeicher

Büro / Gewerbe, Gastronomie, kulturelle Aktionsfläche, Gewerbe, Ruderclub und Bootsverleih

Kellergeschoss (KG): Ruderclub, Bootsverleih

#### 1. Preisgruppe: +studio moeve architekten, Frankfurt/Main



© +studio moeve architekten  
Bockenheimer Anlage 2  
60322 Frankfurt am Main  
www.moeve-architekten.de

#### Kulturkammer

Museum + Archive  
Kulturelle / museale Aktionsfläche, Gastronomie

KG: Tiefgarage, Nebenräume, Technik sowie kulturelle Ergänzungsfläche

## 1. Preisgruppe: raum &amp; architektur, Christiane Jeromin, Worms



© raum & architektur  
Christiane Jeromin  
Paulusstraße 12  
67547 Worms

**Klangkörper**

Musikschule, kulturelle Aktionsfläche, Bibliothek, Gastronomie

KG: Tonstudio, Übungsräume, Nebenräume, Technik

## 2. Preisgruppe: cma cyrus/Moser/architekten, Frankfurt/Main



© cma-architekten  
Hanauer Landstrasse 50  
60314 Frankfurt/Main  
www.cma-arch.de

**Wissens- und Kulturspeicher**

Kulturelle / museale Aktionsfläche, Mediathek / Stadtbibliothek, Büro, Gastronomie

## 2. Preisgruppe: Kister Scheithauer Gross Architekten und Stadtplaner, Köln



© kister scheithauer gross  
architekten und stadtplaner  
GmbH, Köln/Leipzig  
Agrippinawerft 18  
Rheinuhafen  
50678 Köln

**Wohnturmspeicher**

Wohnen, kulturelle / museale Aktionsfläche, Gewerbe / Büro, Erziehungseinrichtung, Gastronomie

## 2. Preisgruppe: AK+W Architekten und Ingenieure, Susanne Krätschmer, Wiesbaden



© AK+W Architekten  
Krätschmer + Würfel  
Biebricher Allee 31  
65187 Wiesbaden

**Wohnen am Wasser**

Wohnen, Gewerbe / Büro, Gastronomie

Alles in allem wurde eine Fülle gut durchdachter kreativer Ideen vorgelegt – vom „Low-Budget-Projekt“ für Kultur und Start-Up-Initiativen bis zum eleganten Wohnen in der Loft. Auf die Entscheidung und Umsetzung darf man gespannt sein. Gerade durch die Offenheit des Ide-

enwettbewerbs zeigte sich die Bandbreite möglicher Nutzungen und Gestaltungen, die das Weinlager auf der Südmoile in der Zeit des Umbruchs für die Zukunft bietet. Nirgendwo sonst im Areal des Zoll- und Binnenhafens hat das „Hafenambiente“ so sehr eine Chance wie hier.

# Projekt: Zollhafen

## Pioniere für ein modernes Stadtquartier am Hafen

**Seit 1995 ist ein Teil der Studenten der FH Mainz im Weinlagergebäude des Zoll- und Binnenhafens untergebracht. Die Räume wurden auf einem äußerst günstigen Mietpreisniveau von der Stadtwerke Mainz AG zur Verfügung gestellt.**

Für die Studenten war die Situation an der Fachhochschule bis 1995 ziemlich unbefriedigend. Der Standort Holzstraße bot ihnen keine Umgebung zum Austausch, zum Gespräch, zum gemeinsamen Arbeiten sowie Raum zur Entwicklung von Diskussions- und Kritikfähigkeit. Stattdessen nur enge Hörsäle, eine zu kleine Werkstatt und ein ab 19:00 Uhr geschlossenes FH-Gebäude. Zu studieren hieß, nach der Vorlesung nach Hause zu gehen und meist alleine weiter zu arbeiten. Dabei benötigt ein gestalterisches Studium nicht nur den Austausch untereinander, auch der Platzbedarf zum Arbeiten ist mit anderen Studiengängen nicht zu vergleichen. Da stapeln sich Berge von Skizzenblättern und Probeplots. A0-Formate müssen begutachtet wer-

den, der Modellbau alleine verschlingt mindestens einen Schreibtisch, und Platz für eine Zeichenplatte muss man auch noch finden.

Das Weinlagergebäude im Zoll- und Binnenhafen wurde bei einer Freihandzeichenübung entdeckt. 1994 bot sich schließlich für die FH Mainz die Möglichkeit, dort eine Teilfläche zu günstigen Konditionen von der Stadtwerke Mainz AG anzumieten. Nun begannen sechs Monate praktischer Arbeit für die Studenten. Wände wurden abgebrochen, Rohrleitungen verlegt und die freigelegten Bauteile verputzt und gestrichen. Im Labor für Baustoffprüfung wurden dabei unter Anleitung von Prof. Edelmann experimentelle Betonsorten entwickelt. Be-

geistert schrieb Prof. Emil Hädler 1995 zur Gründung des Projekt:Zollhafen über das „Studentenorchester“, bestehend aus 15 Vorschlagshämmern, zwei Hiltis, zehn Pickeln und zwei Schuttcontainern. Eine Lehrbaustelle in Sachen Betonsanierung, Estrich-, Trockenbau-, Klempner- und Elektroarbeiten entstand. 700 Quadratmeter Arbeitsräume wurden so in überwiegender Eigenleistung der Studenten geschaffen. Seitdem stehen rund 70 Arbeitsplätze mit umfangreicher Infrastruktur für Studierende der Fachrichtungen Architektur, Innenarchitektur, Design und Medien-Design zur Verfügung – von den Studenten selbst verwaltet und 24 Stunden am Tag und sieben Tage die Woche zu nutzen.

Im Laufe der Zeit ist in den Arbeitsräumen eine kleine Bibliothek gewachsen, die mit ihren Büchern und Zeitschriften eine gute Quelle zum Selbststudium bietet. Eine Modellbauwerkstatt mit den notwendigen Maschinen und verschiedenen Werkzeugen ermöglicht den Bau von vielfältigen Architekturmodellen bis hin zum Möbelbau im Maßstab 1:1. Küche und Sitzecke fördern dabei nachhaltig die Gemeinschaft. Der Fortschritt blieb nicht aus. Der Computer hat nach und nach die Zeichenmaschinen abgelöst und die Zeichentische in Computerarbeitsplätze verwandelt. Ein zentrales Netzwerk ermöglicht jedem Benutzer den Zugriff auf gemeinschaftliche Drucker und einen modernen Großformatdrucker.

Dass es sich in einer interdisziplinären Gemeinschaft besser arbeitet, zeigt sich spätestens bei der Abgabe der Diplomarbeiten; die Arbeiten aus dem Zoll- und Binnenhafen belegen seit Bestehen der Arbeitsräume traditionell die vorderen Plätze. Gerade der fächer- und semesterübergreifende Austausch macht den Zoll- und Binnenhafen zu dem, was er ist: ein Ort, an dem man gerne arbeitet.



Neben der Organisation der Arbeitsplätze ist die Vortragsreihe Dienstag:Zollhafen ein Schwerpunkt der Aktivitäten des Projekt:Zollhafen. Renommiertere Architekten, Innenarchitekten und Designer aus dem ganzen deutschsprachigen Raum berichten über ihre Arbeit und geben den Studenten somit einen Einblick ins Berufsleben, wie es die Fachhochschule niemals bieten könnte. Doch nicht nur die Studierenden der Fachhochschule Mainz profitieren von den Arbeitsräumen. Über die Hochschule hinaus ist das Projekt:Zollhafen zu einem kulturellen Faktor geworden.

**Rund 70 Arbeitsplätze stehen den Studierenden der Fachrichtungen Architektur, Innenarchitektur, Design und Medien-Design zur Verfügung.**

© FH Mainz

# Zwischen Vergangenheit und Zukunft

## Die Kunsthalle wird gebaut

von Prof. Günter Zamp Kelp. **Es ist der Weitsicht und Großzügigkeit der Entscheidungsträger der Stadtwerke Mainz AG zu danken, dass das erste fertig zu stellende Bauwerk im Zoll- und Binnenhafen der Kunst gewidmet wird.**

Jens Beutel, der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Mainz, meinte anlässlich des Richtfestes für den Turm der Kunsthalle im Ensemble des historischen Kesselhauses am Zoll- und Binnenhafen, dass die Neigung dieses neuen Bauteiles keinesfalls als Reminiszenz an den Schiefen Turm von Pisa zu verstehen sei. Vielmehr handle es sich um ein Identität bildendes stadträumliches Signal für den Beginn eines neuen städtebaulich geprägten Zeitabschnittes im lokalen Umfeld. Sozusagen ein richtungsweisender Leuchtturm für künftige, kultu-

relle und soziale stadträumliche Entwicklungen im Zoll- und Binnenhafen.

Türme waren und sind strategische Bauten. Sie dienen seit jeher der Orientierung. Zum einen als unverwechselbares Landmarken im Gefüge der Stadt. Zum anderen schaffen sie Überblick über eine bestimmte Situation. Auch der um sieben Grad geneigte Turm der Kunsthalle erfüllt diese beiden Funktionen. Seine Neigung verschafft ihm Unverwechselbarkeit, und aus dem vierten und obersten Geschoss des Turmes öffnet

sich der Blick über das Hafengelände und die Landschaft rechts und links des Rheins. Unbestritten gibt es jedoch Parallelen zum Schiefen Turm von Pisa. Wie der Turm von Mainz, steht der Turm in Pisa auf ehemaligem Hafengelände. Als Glockenturm für den Dom der Stadt wurde er im Bereich eines verlandeten antiken Hafenbeckens um 1370 fertig gestellt. Aus dem unterschiedlich gefestigten Boden des Standortes ergab sich im Laufe der Zeit die Schiefelage, die den Turm zum Wahrzeichen der Stadt gemacht hat.

Beim „Schrägen Turm von Mainz“ liegen die Dinge anders. Zwar erhält er vor allem durch seine Neigung Profil, doch entsteht diese Neigung in einem vollständig anderen konstruktiven und metaphorischen Zusammenhang. Sie ergibt sich nicht aufgrund konstruktiver Fehler bei der Herstellung der Turmfundamente wie in Pisa, sondern ist Konzept.

Die Neigung des Kunsthallenturmes löst beim Betrachter zunächst Irritation und Aufmerksamkeit aus, da er sich durch seine Schräglage von der üblichen lotrechten Bauweise des Bestandes und der Gebäude im Umfeld unterscheidet.

Seine Neigung macht ihn zugleich zum Synonym für die besondere Position der Kunst im Raumgefüge der Gesellschaft. Kunstwelten als Potenzial der Bewusstseinsbildung werden



Ein neues Wahrzeichen und sichtbarer Hinweis auf die Kunsthalle – der um sieben Grad geneigte Turm.

© Donald Unter Ecker

zunehmend zum populären Faktor, der gesellschaftliche Entwicklungen reflektiert.

„Kunst als Stimulans des Lebens, Alarmsystem der Gesellschaft und Sonde der Wirklichkeitsforschung“ (Norbert Bolz aus „Die Welt als Chaos und als Simulation“, München, 1993) wird durch Positionierung im sozialen Gefüge unserer Städte zum Impuls gebenden Element, das aus der Vergangenheit in die Zukunft weist.

Dieser Aufgabe entsprechend ist der „Schräge Turm von Mainz“ in seiner Funktion als Eingang zur Kunsthalle das zeichenhafte Bindeglied zwischen außen liegender urbaner Alltäglichkeit und innen liegenden Kunstwelten, indem er den Übergang zwischen



Die Kunsthalle verbindet alte Bau- substanz mit neuen Elementen.

© Donald Unter Ecker

beiden durch seine eigenständige Erscheinung markiert. Wie alle Räume im sieben Grad geneigten Turm ist das Foyer ein Raum, der als dreidimensionales Parallelogramm wahrgenommen wird. Es entwickelt eine Höhe von sieben Metern und entspricht somit einem Drittel der Gesamthöhe des Turmes von 21 Metern.

Von hier erreicht man alle für die Öffentlichkeit bestimmten Räume. Kunstwelten benötigen Räume, in denen sie sich entfalten können. In der Kunsthalle Mainz stehen Ausstellungsräume mit unterschiedlichen Raumqualitäten zur Verfügung. Ein großer Teil dieser Ausstellungsflächen liegt im denkmalgeschützten Altbau. Es entstehen Räume von unterschiedlicher Größe und Höhe, die vielfältige Möglichkeiten bieten, Kunst in Szene zu setzen.

Da diese Räume weitgehend ohne Tageslicht auskommen, kann mittels artifiziellem Licht jede Beleuchtungssituation zwischen „Whitebox“ und „Blackbox“ erzeugt werden. Basis für die Variabilität der Beleuchtungstechnik ist eine in große Felder gegliederte, hinterleuchtete, dimmbare Membrandecke, die mit flexibel positionierbaren Punktleuchten ergänzt werden kann.

Eine große Herausforderung für die ausstellenden Künstler und Künstlerinnen wird im Bereich des Altbaus der etwa zwölf Meter hohe ehemalige Transformatorenraum im historischen Kuppelturm darstellen. Besucher können diesen Raum nur von einem kleinen Innenbalkon aus einsehen. Seine Vertikalität steht im Gegensatz zum lagerhaften Charakter der großen Ausstellungsflächen in unmittelbarer Nähe. Zugleich entsteht hier durch

Vertikalität Beziehung zum Neubau des um sieben Grad geneigten Turmes, mit seinen drei übereinander angeordneten rhombischen Ausstellungsräumen.

Die modifizierte historische Gebäudeanordnung des Stadtarchitekten Eduard Kreyßig hatte die Funktion einer Energiezentrale, die über ein hydraulisches System die Verladekräne entlang des Hafenbeckens mittels Druck steuerbar machte. In der neuen Konstellation mit dem neuen Inhalt entsteht eine Energiezentrale der Kunst, die den soziokulturellen Raum der Stadt Mainz mitgestalten wird. Das zur Zeit entstehende, der Kunst

gewidmete Gebäudeensemble aus historischen und neuen Gebäudeteilen, reiht sich aufgrund seiner unverwechselbaren Erscheinung in das Netzwerk aus historischen Wahrzeichen im Stadtraum von Mainz ein, wozu ja auch das Gonsenheimer Tor oder die Nagelsäule, die gerade restauriert wird, gehören.

Besonders die Tatsache, dass die Identität der Kunsthalle nicht nur durch ihre historischen Gebäudeteile, sondern auch durch den Neubau des „Schrägen Turmes von Mainz“ geprägt wird, ist ein Statement dafür, dass im Zoll- und Binnenhafen die Zeichen auf Erneuerung stehen.

Fachkundige Diskussion beim Richtfest zur Kunsthalle: Prof. Zamp Kelp, Hanns-Detlev Höhne, Jens Beutel und Prof. Dr. Joachim Hofmann-Göttig.

© Donald Unter Ecker



# Ein Ort für interessante Begegnungen

Wie Natalie de Ligt die Kunsthalle  
mit Leben füllen will



von Michael Bonewitz. **Kuratorin der Stiftung Kunsthalle Mainz am Zoll- und Binnenhafen ist Natalie de Ligt. Die 1968 in Frankfurt geborene künstlerische Leiterin studierte an der Johann Wolfgang Goethe-Universität Kunstgeschichte und Kunstpädagogik. Von 1990 bis 2002 war sie Mitarbeiterin am Museum für Moderne Kunst in Frankfurt. Neben dieser Tätigkeit betrieb sie den „Ausstellungsraum de Ligt“ in Frankfurt, wo sie Einzel- und Gruppenausstellungen organisierte.**

**Natalie de Ligt, was ist das Besondere an der Mainzer Kunsthalle?**

Es ist immer außergewöhnlich, wenn man als Erste einen leeren Raum betritt und sich Gedanken machen darf, wie man diesen mit Leben füllen kann. Die Kunsthalle ist ja nicht nur für Mainz neu, sondern für ganz Rheinland-Pfalz. Es gab ca. 20 Jahre lang Bestrebungen, in Rheinland-Pfalz eine Institution für moderne und zeitgenössische Kunst zu etablieren. Nun ist es gelungen.

**Wie wollen Sie die Kunsthalle mit Leben füllen?**

Wir haben eine Vielzahl von Spannungsbögen, die interessante Begegnungen versprechen. Auf der einen Seite wollen wir Künstler aus aller Welt nach Mainz holen, gleichzeitig aber auch der regionalen Szene ein Forum bieten, wobei sich der Begriff regionale Szene nicht allein auf Mainz bezieht, sondern auf ganz Rheinland-Pfalz.

**Ist auch das Umfeld ein Spannungsbogen?**

In jedem Fall. Der Wunsch ist es ja auch, das Areal mit einzubeziehen. Die Kunsthalle bedeutet eine Aufwertung für die Neustadt, nicht zuletzt durch die künftig geplante Nachbarschaft zur Stadtbibliothek und zum Stadtarchiv.

**Was bekommen die Besucher zu sehen?**

Zeitgenössische Kunst und zwar aus allen Medien – vom Holzschnitt bis zur Computeranimation, stille und laute Werke, eingängige und irritierende, kalte und heiße. Da Kunstwerke von Menschen geschaffen werden, findet man darin die ganze Spanne dessen, was den Menschen in seiner sozialen, emotionalen und mentalen Dimension ausmacht – das Scheitern wie die Kompetenz inbegriffen. Unser Kerngeschäft sind Ausstellungen und ihre Vermittlung. Hier werden wir Führungen, Vorträge und ein kunstpädagogisches Programm anbieten

**Was wird die Kunsthalle zur Eröffnung präsentieren?**

Wir wollen nicht zu viel im Vorfeld verraten. Es wird eine themenbezo-

Pressekonferenz zur  
Kunsthalle: Dr. h.c.  
Peter Krawietz,  
Hanns-Detlev  
Höhne, Prof. Dr.  
Joachim Hofmann-  
Göttig und Natalie  
de Ligt (v.l.).

© Donald Unter Ecker

gene Gruppenausstellung mit etwa zehn Künstlern sein. Wir werden in der Kunsthalle aber auch die vielen Ecken und Nischen nutzen, eventuell mit Objekten, die auch mal über einen längeren Zeitraum die Besucher sozusagen von Ausstellung zu Ausstellung begleiten.

Zeit auch noch sehr viel im Land umschauen. Aber wir sind schon jetzt an Kooperationen mit rheinland-pfälzischen bzw. Mainzer Institutionen dran.

**Wann geht es los, und wie sehen die Öffnungszeiten aus?**



**Haben Sie schon regionale Künstler im Blickfeld?**

Wir bekommen in der Tat viele Angebote zum Kennenlernen von Galerien und Künstlern, von Vereinen und Akademien. Ich selbst komme ja nicht aus Rheinland-Pfalz, so gesehen werde ich mich in nächster

Wir möchten in jedem Fall noch in diesem Jahr starten. Das Interesse der Presse und der Bevölkerung insgesamt war ja schon im Vorfeld sehr groß. Bei den Öffnungszeiten orientieren wir uns an den schon bestehenden Museen in der Region.

**Vielen Dank für das Gespräch**

# Von Pénichen und Privilegien

**Seit über 40 Jahren arbeitet  
Klaus Kuhn am Mainzer Hafen**

von Michael Bonewitz. **Klaus Kuhn ist Hafensbetriebsleiter und hat in unterschiedlichen Funktionen vier Jahrzehnte lang den Zoll- und Binnenhafen erlebt, geprägt und die Veränderungen mitgestaltet. Er ist sich sicher: „Solange der Rhein Wasser führt, werden hier Waren transportiert, und solange wird es in Mainz auch einen Hafen geben.“**

**A**ls 14-jähriger begann Klaus Kuhn im Mainzer Zoll- und Binnenhafen seine Lehre zum Speditionskaufmann. 1966 war das. 21 Jahre später wurde er stellvertretender und 1995 schließlich Hafensbetriebsleiter, er hat damit das höchste Amt im Hafen inne.

„Mein Vorgänger Franz Josef Drach hat mir immer erzählt, dass die Hafensmeister zur Kaiserzeit jeden Morgen mit der Kutsche abgeholt worden sind, um zum Frühstück in

die Altstadt kutschiert zu werden, sie hatten reichlich Privilegien und manche wohnten sogar auf dem Hafengelände.“

In den Genuss der frühmorgendlichen Spazierfahrt in die Altstadt kam Klaus Kuhn allerdings nicht mehr. Sein Reich hatte sich zwar von der Gebietsausdehnung her kaum verändert, aber doch deutlich von der Mitarbeiterzahl. Denn heute managt er den Hafen in einer „One-man-Show“. Alle Leistungen, die erbracht



**Klaus Kuhn (oben) fuhr auf dem Zoll- und Binnenhafengelände mit dem Gabelstapler und zu Wasser mit dem Stadtwerke-Boot.**

© Stadtwerke Mainz AG



werden müssen, kauft er sich über Dienstleister ein.

Dass in den letzten Jahrzehnten in Spitzenzeiten bis zu 60 Arbeiter unter der Regentschaft des Hafenmeisters dienten, kann sich heute kaum jemand vorstellen. Und es waren raue Gesellen dabei, die im Umkreis der Binnenschiffe und Lagerhäuser unter Planen campierten, bis das nächste Schiff anlegte und entladen werden musste. Rotten nannten sich die Gruppen so genannter unständiger Arbeiter, die schon morgens ihr erstes Bier tranken, um dann im Akkord ein Schiff zu entladen, das seine tonnenschwere Last im Schiffskörper bei Raumtemperaturen um die 80 Grad nur mühsam freigab. „Da brauchte keiner von denen ein Fitnessstudio“, erinnert sich Kuhn.

In den ersten Jahren seiner Lehrzeit war der Hafen noch ein spektakuläres Erlebnis mit Waren aus aller Herren Länder. „Und dann die Gerüche, wenn

man an der Lagerräumen vorbei ging. Ich habe heute noch den Duft in der Nase von Weinfässern, Kaffee, Kakao, Gewürzen, Pflanzen, Holz.“

Lehrreich war es für den Jungspund Kuhn, der vieles lernte: Den Umgang mit Menschen aus allen Gesellschaftsschichten, das korrekte Ausfüllen von Frachtpapieren, und immer wieder musste er selbst Hand anlegen, ob beim Lkw-Ausladen, beim Gabelstaplerfahren oder beim Lagerumräumen. Zeit war schon damals Geld. Nach einigen Jahren war er so versiert, dass er anhand der Ladepapiere sehen konnte, ob ein Lkw voll beladen war oder noch Platz für eine weitere Fuhre hatte.

An Péniche erinnert sich Kuhn noch sehr gut. Das waren französische Binnenschiffe, die über Kanäle von Südfrankreich bis zum Rhein fahren und im Zoll- und Binnenhafen oft in großen Verbänden entladen wurden. Sie transportierten Saatgut oder

Raps und waren oft Wochen unterwegs. Péniche gibt es seit 1879. Der französische Minister für öffentliche Arbeiten, Charles Louis de Saulces de Freycinet, erhob damals ihre Größe zur Norm für die Schleusenabmessungen der Ende des 19. Jahrhunderts in Frankreich erbauten Kanäle.

Die ungewöhnlichen Transportschiffe waren 38 Meter lang, fünf Meter breit und hatten einen Tiefgang von 1,80 Meter, das entsprach einer Ladekapazität von etwa 300 Tonnen. Die ursprünglichen Pénichen hatten einen Holzrumpf und wurden getreidelt, später wurden die Holzrümpfe durch Stahlrümpfe ersetzt und die Schiffe mit einem Motorantrieb ausgestattet. Die Pénichen-Schiffer waren oft Aussteiger und Lebenskünstler, die fast immer nur dann arbeiteten, wenn ihnen das Geld ausging. Für heutige Transportanforderungen sind Pénichen bei weitem zu klein und werden nur noch im begrenzten Umfang auf his-

torischen Kanälen eingesetzt. Viele dieser Schiffe wurden verschrotet oder zu Restaurantschiffen und Wohnschiffen umgebaut.

Binnenschiffe können heute, beispielsweise als Schubverband, bis zu 6000 Tonnen transportieren. Wehleidig schaut Kuhn allerdings nicht zurück. Die Anfangsjahre waren spannend und vielseitig, aber auch sehr rau und nur selten romantisch. Die Veränderungen im Hafenablauf waren ohnehin nicht aufzuhalten.

Vor allem mit dem Aufkommen der Container änderte sich der gesamte Verlade- und Umladeprozess zu einem Güterumschlagsplatz. Man brauchte keine Lagerhallen mehr, keine Schlosser und Werkstätten, keine Kräne und Kranführer. Der moderne Hafen läuft nahezu automatisiert und dank der versiegelten Container sogar geruchsfrei. Niemand weiß mehr, was sich hinter den riesigen Stahlwänden verbirgt.

**Zoll- und Binnenhafen um 1967 nach Ausbau des Westufers.**

© Stadtwerke Mainz AG



Lösch- und Baggerarbeiten an der Zollhafen-Einfahrt. Aufgenommen um 1966.

© Stadtwerke Mainz AG

So ist der Alltag des Hafenmeisters inzwischen mehr und mehr zum Schreibtischjob geworden: Heute geht es um Mietverträge, um Ufergeld und Liegegebühren, zudem müssen Kontakte zu Verbänden, Institutionen und Behörden gepflegt werden.

Eine wichtige Aufgabe heute: die Schadensbearbeitung. Denn wechselnde Pegelstände machen fast jedem Material zu schaffen, und sogar der Lauf des Flusses muss ständig überprüft und korrigiert werden. „Seit 120 Jahren hat sich das nicht geändert“, erklärt Kuhn, „denn der Zugang zum Hafen muss für die Schiffe frei zugänglich sein.“ Regelmäßig muss dafür die Wassertiefe über Peilungen gemessen werden. Eine Arbeit, die der Bootsführerscheininhaber gerade im Sommer auch gerne mal selbst vornimmt.

Fast 50.000 Tonnen an so genanntem Geschiebegut werden pro Jahr aus dem Rhein geschaufelt, um die Fahrrinnen in den Häfen frei zu halten. Früher durften die Stadtwerke den Sand, den sie mühsam herausbaggern mussten, weiterverkaufen. Heute legen Gesetze und Auflagen exakt fest, was wo dem Rhein entnommen wird und wie viel Sand an welcher Stelle wieder dem Rhein zugeführt wird – allerdings auf Kosten der Stadtwerke.

Dass ein Binnenhafen auch in Zeiten von Hightech und Datenautobahnen noch eine Zukunft hat, da ist sich Kuhn sicher. Von den 74 wichtigsten Wirtschaftszentren in Deutschland liegen 56 am Wasser und „solange der Rhein Wasser führt, werden hier Waren transportiert, und solange wird es in Mainz auch einen Hafen geben.“

# Leben am Rheinufer

## Vom Zoll- und Binnenhafen zum Stadtquartier am Hafen

von Michael Bonewitz. **Der Mainzer Zoll- und Binnenhafen ist seit mehr als einem Jahrzehnt Gegenstand umfangreicher Untersuchungen und Gutachten mit unterschiedlichen Entwicklungsüberlegungen. 1993 gab das Land Rheinland-Pfalz eine Standortuntersuchung für ein Güterverkehrszentrum Mainz/Rheinhessen mit dem zentralen Hafensstandort Zoll- und Binnenhafen in Auftrag. Das Ergebnis des Gutachtens war ernüchternd: Man bewertete das Hafengelände als trimodale Lösung für ein Güterverkehrszentrum als höchst problematisch – aufgrund der immissionsrechtlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen. Zeitgleich entstand die Diskussion um die Umnutzung und Umstrukturierung des Areals. Die Lösung lag zwar nicht auf dem Areal selbst, aber zumindest nahe: Der Containerumschlag soll in den Bereich des Industriebahnhofs verlegt werden, und aus dem Zoll- und Binnenhafen wird ein modernes Stadtquartier.**

**E**benso ehrgeizig wie Stadtbau-  
meister Eduard Kreyßig, der im  
19. Jahrhundert mit dem Zoll- und  
Binnenhafen einen der modernsten  
und zweckmäßigsten Häfen seiner  
Art konzipierte und realisierte, treten  
die Stadtplaner von heute in seine  
Fußstapfen. Fest steht: Der Zoll- und

Binnenhafen ist ein wichtiger Wirt-  
schaftsfaktor für die Stadt. Ohne ihn  
war und ist die Ansiedlung bestimm-  
ter Betriebe und Industrien nicht  
denkbar. Außerdem zählt der Contai-  
nerumschlag von Mainz zu den leis-  
tungsfähigsten in ganz Deutschland.  
Zu diesem Ergebnis kommt ein von

der Stadtwerke Mainz AG beauftragtes Gutachten. Die Anforderungen an einen neuen Hafen sind für die Planer von heute eine ebenso große Herausforderung wie damals, allerdings haben sich die Rahmenbedingungen

fen“ befürwortet wurde, war man einvernehmlich der Überzeugung: Idealer Standort für den Containerbetrieb ist nicht weiter das Gebiet des jetzigen Zoll- und Binnenhafens, sondern der Industriehafen nord-



**Der Zoll- und Binnenhafen aus der Vogelperspektive.**

© Sascha Kopp

geändert. Massengüter wie Kohle, Stahl und Getreide, die am besten mit dem Schiff transportierbar sind, haben hinsichtlich des Umschlages an Bedeutung verloren – der Containerumschlag und eilige Stückgüter dafür umso mehr gewonnen. Statt kleiner Hafenbecken und Lagerhäuser werden am Fluss größere Stell- und Umladeflächen benötigt, an denen die Schiffe kurzfristig be- und entladen werden können.

Wie sich in der Stadtratssitzung zeigte, als der Masterplan des Stadtplanungsamtes „Neustrukturierung Zoll- und Binnenhafen/Industrieha-

westlich der Kaiserbrücke, begrenzt im Norden durch das Gelände der Kraftwerke Mainz-Wiesbaden und im Süden durch die Hafenbahn und das Werksgelände von Werner & Mertz.

Mit 13,7 Hektar besitzt dieses Areal ausreichendes Flächenpotenzial für ein neues Container-Terminal mit langfristigen Erweiterungsoptionen, gleichzeitig werden vorhandene Nutzungsstrukturen nicht beeinträchtigt. Geeignete Voraussetzungen bieten bereits freigeräumte, brachliegende und wenig genutzte Grundstücke. Die Uferzone mit einer Länge von

rund 700 Metern ist durch die parallel verlaufende Hafenbahn hervorragend für eine neue Kaianlage geeignet, die sowohl den zukünftigen neuen Schiffgrößen (JOWI-Klasse) Rechnung trägt als auch beste Vorausset-

zung und Umbau werden zudem die Gleise der Hafenbahn gebündelt und zugleich die für einen trimodalen Containerumschlag erforderlichen 600 Meter langen Ladegleise geschaffen.



zungen für einen trimodalen (Bahn – LKW – Schiff) Anschluss bietet. Ein neues stabiles Verkehrskonzept, das eine direkte Anbindung des gesamten Industriehafengebietes an das übergeordnete Straßennetz ermöglicht, ist eine weitere entscheidende Voraussetzung für die langfristige Umsetzung.

Geplant ist bereits der Bau einer neuen Brücke, die das Industriehafengebiet an die Rheinallee nahe des Autobahnanschlusses anbindet. Dies führt zur Entlastung der Innenstadt, ohne angrenzende Stadtteile zusätzlich zu belasten. Durch Ergän-

So weit die logistischen Vorteile der Verlagerung des Containerhafens. Gleichzeitig schafft die Verlagerung beste Voraussetzungen, das als Hafen „ausgediente“ Areal nachhaltig städtebaulich aufzuwerten und als vielseitiges, lebendiges Quartier in das Stadtgefüge zu integrieren. Bedingt durch seine zentrale Lage direkt am Rhein entsteht hier eines der attraktivsten Wohnviertel in ganz Mainz – mit eigenständigem Charakter. Das Quartier profitiert von der Lage am Wasser und eröffnet den Zugang zum Rheinufer für den bevölkerungsstärksten Stadtteil von Mainz, die Neustadt.

**Wo sich einst Container stapelten, sollen ab 2011 Wohngebäude stehen.**

© Donald Unter Ecker

Der große Vorteil: Man sichert vorhandene städtebauliche Strukturen und Qualitäten wie das Hafenbecken, siedelt attraktivere Nutzungen an und bildet einen sinnvollen Übergang vom angrenzenden Stadtquartier zur Uferzone. Eine der ersten Baumaßnah-

Vorausgegangen waren den aktuellen Planungen jahrelange Diskussionen in unterschiedlichen Foren und Zusammensetzungen. Am Anfang stand das RheinUferForum, ein ganzheitliches Gestaltungskonzept, das 2000 vom Mainzer Stadt-



Außenbewirtschaftung soll es auch in Zukunft auf dem Hafengelände geben.

© Klaus Eckert

men: Das 1887 von Kreyßig entworfene Kesselhaus wird zur Kunsthalle Mainz. Die Stadtwerke Mainz AG baut das denkmalgeschützte Gebäude schlüsselfertig um und stellt es miet- und betriebskostenfrei zur Verfügung – und schafft damit ein Zugpferd für das gesamte Areal. Daneben sollen weitere historische Anlagen, die noch existieren, nämlich das Weinlagergebäude auf der Südmole und mehrere alte Ladekräne, eine ihnen würdige Bestimmung finden.

rat beschlossen wurde. Es definierte die ersten Leitlinien zur Gestaltung und Nutzung des Rheinufer von Weisenau bis Mombach – also auch des Zoll- und Binnenhafens. Das wesentliche baugeschichtliche Merkmal des Rheinufer sollte in jedem Fall erhalten bleiben, nämlich einerseits als Rheinkehlbefestigung, andererseits als Uferpromenade.

Einmal mehr ist es die Planung von Eduard Kreyßig, die der durchge-

henden Gestaltung des Rheinufer im letzten Jahrhundert zu Grunde liegt. Das neue Konzept soll an das historische Erbe anknüpfen und dennoch eine historisierende Haltung vermeiden. Konkret bedeutet dies, dass die über die Jahrhunderte ausgebildete

elemente wie Tore und Anlegerpontons rhythmisiert werden.

Beispielnehmend am RheinUferForum bildete man in der Folge das HafenForum unter Einbeziehung einer breiten Beteiligung von Fachleu-



Licht.Blick.Hafen setzte zur „Luminale“ im Jahr 2006 bereits in der Planungsphase zum neuen Zollhafen einen kulturellen Akzent.

© Stadtwerke Mainz AG

Schichtung der Stadt parallel zum Rheinufer sichtbar bleiben und weiterentwickelt werden soll. Die städtebaulichen Achsen der Stadt zum Rhein sollen stärker als bisher betont und Kreuzungspunkte zwischen Alt- und Neustadt mit dem Rheinufer gestalterisch hervorgehoben werden. Insgesamt soll eine bessere Anbindung zwischen Stadt und Rheinufer entstehen. Das Rheinufer selbst soll übersichtlich und klar gestaltet und durch wiederkehrende Gestaltungs-

ten, Grundstückseigentümern und interessierten Bürgern. Betrachtete das RheinUferForum noch das gesamte Mainzer Ufer, so konzentrierte sich das HafenForum auf den Bereich des Zoll- und Binnenhafens. Für die Erarbeitung nachhaltiger Lösungsansätze bei der Neustrukturierung des Zoll- und Binnenhafens wählte man ein sogenanntes Workshopverfahren. Dies war auf Grund der komplexen Situation zwischen städtebaulichen Randbedingungen, sozialen, kulturellen

und ökonomischen Zielsetzungen sinnvoll. Dank dieser Vorgehensweise war eine intensive, offene Diskussion möglich, bei der man auch zu ungewöhnlichen Lösungen gelangen konnte.

Die Auftaktveranstaltung des HafenForum fand am 7. Oktober 2004 unter der Leitung von Dipl.-Ing. Carl

ne, stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Stadtwerke Mainz AG, sowie die mit der Projektentwicklung und Projektorganisation betraute Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung (GIU) aus Saarbrücken.

In seinem Schlusswort bemerkte Dipl.-Ing. Carl Fingerhuth: „Wir hat-



Das Zollhafengelände wurde in den vergangenen Jahren vielfältig genutzt: hier beim Harley Davidson-Treffen im Jahr 2006.

© Sascha Kopp

Fingerhuth aus Zürich statt. Neben der Öffentlichkeit waren verschiedene Interessensgruppierungen, die betroffenen Grundstückseigentümer sowie Repräsentanten aus der Politik und der Fachbehörden eingeladen, darunter Oberbürgermeister Jens Beutel, Bürgermeister Norbert Schüler, Wirtschaftsdezernent Franz Ringhoffer und Hanns-Detlev Höh-

ten hier insgesamt eine spannende Diskussion quer durch die Vielfalt von diversen Teilaspekten gehabt. Ihre Anregungen, Ideen, Redebeiträge und Fragen nehmen wir ernst und sie werden in unsere Arbeit einfließen. Ganz wichtig ist es, dass der begonnene Dialog nicht abreißt und über den ganzen Prozess aufrechterhalten wird.“

Der nächste Schritt bestand in der Weiterentwicklung dessen, was auf dem Zoll- und Binnenhafengelände tatsächlich Form annehmen soll, dem so genannten „Kooperativen Gutachterverfahren“. Betraut wurde damit die international renommierten Architekturbüros KCAP/ASTOC, Rotterdam/Köln, Prof. Carsten Lorenzen, Kopenhagen, Allmann Sattler Wappner Architekten, München mit Prof. Neumann, realgrün, München und planquadrat, Darmstadt.

plan „Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen“ den interessierten Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt.

Mit der Veranstaltung HafenForum II wurden zugleich die Ergebnisse des Planungsprozesses der Öffentlichkeit präsentiert, gemeinsam erörtert und überprüft. Die im ersten HafenForum vorgetragenen Anregungen aus dem Publikum wurden in diesen Prozess aufgenommen.

# ZOLLHAFEN

## Mainz in Rheinkultur

In dem „Kooperativen Gutachterverfahren“ wurde die Grundidee des Masterplans „Zoll- und Binnenhafen/Industrieafen“ in der ersten Jahreshälfte 2005 konkretisiert.

Die Ergebnisse dieses Gutachterverfahrens wurden bis zum Herbst 2005 vom Stadtplanungsamt in einem Rahmenplan zusammengeführt und den politischen Gremien vorgelegt. Während einer zweiten Veranstaltung „HafenForum II Mainz“ wurde im Rathaus der Stadt Mainz am 30. November 2005 der Rahmen-

Nach dem Rahmenplan, der zunächst noch eine grobe Aufteilung der verschiedenen Areale wie Wohnen, Freizeit, Kunst oder Gewerbe aufzeigt, wird anschließend ein detaillierter Bebauungsplan erarbeitet, der aus den bisherigen Plänen und Ideen ein rechtsverbindliches Planwerk macht. Erst dann geht es an die Umsetzung.

Läuft alles nach Plan, könnten im Jahr 2011 die ersten Bürgerinnen und Bürger im dann neuen Zollhafen einziehen.

Das neue Logo des Zollhafens. Es läutet zugleich eine neue Ära ein, die Wohnen, Leben und Arbeiten in einem attraktiven Umfeld ermöglicht.

© Stadtwerke Mainz AG

# Spannungsfeld zwischen Alt und Neu

Einblicke und Ausblicke rund um den künftigen  
Zollhafen / Interview mit Hanns-Detlev Höhne,  
Vorstand der Stadtwerke Mainz AG

von Michael Bonewitz

**Herr Höhne, was glauben Sie, wie war die Stimmung vor 120 Jahren zur Hafeneröffnung?**

Es herrschte Feierlaune. Außerdem waren die Verantwortlichen damals sehr stolz, weil sie mit dem Bau des modernsten Hafens seiner Zeit einen städtebaulichen Akzent gesetzt, aber auch für die Entwicklung von Mainz viel getan haben. Erhofft hatten sie sich ganz bestimmt wirtschaftlichen Aufschwung, der dann auch kam.

**Dass aus dem Hafenareal 120 Jahre nach Kreyßig ein Wohngebiet wird, war sicherlich nicht vorgesehen?**



© Stadtwerke Mainz AG



Es ist und war zu allen Zeiten gleich schwer gewesen, Prognosen über künftige Entwicklungen abzugeben, zumal über einen Zeitraum von über 100 Jahren. Es ist ja auch nicht so, dass wir von vornherein daran gedacht haben, den Hafen in ein Wohngebiet umzuwandeln.

**Hatten Sie andere Pläne?**

Das Gelände wurde in den letzten Jahrzehnten ohnehin nur zum Teil genutzt. Tatsächlich bemühen wir uns schon sehr lange um alternative Konzepte. Unsere ersten Gedanken waren noch sehr nah an den Hafen gebunden. Wir haben versucht, Baufirmen, Reparatur- und Dienstleistungsunternehmen rund um den

Container anzusiedeln. Aber solche Firmen brauchen nicht nur viel Platz und eine entsprechende Infrastruktur, sondern auch niedrige Mietkosten.

**Man könnte ja auch sagen, lieber günstig vermietet als gar nicht...**

Das schon, aber wir sind bei all diesen Gedankenspielen immer mit einem Umstand in Konflikt geraten – mit der Innenstadtlage des Hafens. Als wir eines Tages das Angebot hatten, einen Teil des Geländes an einen Schrottplatz zu vermieten, der mit einer riesigen monströsen Schere tagtäglich Autos klein schneiden wollte, da war mir klar, dass wir in andere Richtungen denken mussten.

**Auf Anregung der Stadtwerke haben sich in den letzten Jahren viele kreative Köpfe mit der Zukunft des Zollhafens beschäftigt.**

© netzwerkarchitekten,  
Darmstadt

### Wohnen am Rhein?!

Das war einer meiner ersten Gedanken. Sehen Sie, ich bin in Köln am Wasser groß geworden. Am Wasser habe ich einen Teil meiner Jugend verbracht. Ich weiß aus zahlreichen Gesprächen, dass viele Mainzerinnen und Mainzer eine Sehnsucht verspüren, direkt am Fluss zu wohnen. Das Besondere am Zollhafen ist dabei, dass man nicht nur am Rhein wohnt, sondern fast schon im Rhein. Denn durch das Hafenbecken hat man ja gleich auf zwei Seiten Wasser um sich.

### Zudem sind die Mainzer nicht gerade verwöhnt, wenn es um attraktive Angebote am Rheinufer geht...

Es ist besser geworden. Als ich nach Mainz kam, habe ich mit meinen Kindern im Sommer mühsam schöne Stellen am Rhein gesucht. Da gab es den Campingplatz in Laubenheim, die Rhoischnook und die kleine Wiese am Winterhafen. Deswegen war meine Idee mit dem Wohnen am Rhein von Anfang an mehrschichtig, denn ich wollte in jedem Fall auch eine Rheinwiese, aber auch Bereiche für Gastronomie und für Kultur.

### Entstand so die Idee mit der Kunsthalle?

Es war in der Tat bei einem Spaziergang am Rhein mit dem OB. Ich erzählte Jens Beutel von meinen Vorstellungen, und er sagte plötzlich,

wie wäre es mit einer Kunsthalle. Naja – und jetzt ist es das erste Projekt am Zollhafen, das wir konkret umsetzen.

### Was unterscheidet den Zollhafen von anderen Bauprojekten am Rhein?

Das Reizvolle ist sicherlich das Spannungsfeld von Altem und Neuem. Also das, was letztlich die Stadt Mainz ausmacht. Im Zollhafen finden wir alte Mauern, historische Gebäude, wir werden auch einige erhaltenswerte Spuren wieder zurückbauen. Das, was wir hier im Zollhafen entstehen lassen können, sollte typisch Mainz sein, unverwechselbar.

### Was ist für Sie dabei die größte Herausforderung?

Wir haben eine ganze Menge an Herausforderungen zu meistern – mal abgesehen von den rechtlichen, planerischen, behördlichen und genehmigungspflichtigen Fragen. Aber schauen Sie beispielsweise mal auf die Verkehrsströme. Wir werden mit dem Umbau des Hafens den Schwerlastverkehr aus der Innenstadt herausholen. Dafür werden wir mit einer Brücke über das Industriehafenbecken die Lkws direkt an den Autobahnanschluss führen, zum anderen bauen wir eine Fußgängerbrücke über das Zollhafenbecken und verbinden damit die Nord- und Südmole wieder miteinander. Die Brücken baut übrigens nicht die öffentliche Hand,



sondern die Stadtwerke als privater Investor, mit Zuschüssen des Landes.

### Welchen Einfluss haben Sie auf die architektonische Gestaltung?

Wir haben unsere klaren Vorstellungen, damit meine ich jetzt nicht nur den Mix aus Freizeit und Gewerbe, aus Wohnen und Kultur, sondern auch den Mix an Wohnangeboten. Denn wir wollen ja hier kein Millionärsviertel aufbauen. Also wird es Eigentumswohnungen, Genossenschaften, aber auch Mietwohnungen geben, und das in einem Preissegment, das auch bezahlbar ist.

### Lassen Investoren mit sich reden?

Das Areal gehört schließlich den Stadtwerken, wir sind Grundstücksentwickler, wir erschließen das Gelände mit Strom, Gas und Wasser, das ist ja unser Kerngeschäft. Danach suchen wir uns die Investoren

aus, die am ehesten unseren Vorstellungen entsprechen. Natürlich müssen wir Kompromisse machen, aber wir haben auch einen klaren Qualitätsanspruch, den wir durchsetzen werden.

### Und gewisse Eckpfeiler sind ja auch schon eingerammt.

Richtig, nehmen Sie die Kunsthalle, die bauen wir ja schon, oder denken Sie an die Verlegung der Stadtbibliothek und des Stadtarchivs in den Hafen, das ist ja ebenfalls bereits beschlossen.

### Wie sieht der weitere Zeitplan aus?

Viele Genehmigungen stehen noch aus, da ist es immer schwierig, einen Termin vorzusagen, aber schön wäre es, wenn im Jahr 2011 die ersten Mieter einziehen könnten.

Der Zoll- und Binnenhafen soll neben dem „Wohnen am Rhein“ auch künftig Bereiche für Freizeit und Erholung anbieten.

© Jens Gerholdt

## Was ist mit Parkplätzen?

Es ist auf der Südmole eine Tiefgarage geplant, und es wird auch Parkhäuser geben. Insgesamt ist dabei natürlich der Hochwasserschutz zu beachten. Wir sind insgesamt mit dem Land Rheinland-Pfalz eine Hochwasserpartnerschaft eingegangen, wir sind ein Modellprojekt für hochwasserangepasstes Bauen – ich bin mir sicher, auch da werden wir Maßstäbe setzen.

## Wie wird das Leben am Zollhafen in zehn Jahren aussehen?

Wir werden dann ein attraktives neues Stadtviertel haben, auf der Rheinwiese spielen Kinder Fußball, am Wochenende wird abends gegrillt, die Wasserfläche wird gelegentlich für Theateraufführungen genutzt, auf den Terrassen sonnen sich die Bewohner, Pärchen flanieren am Ufer. Es herrscht eine respektvolle und rücksichtsvolle Atmosphäre. Kleine Sportboote legen an der Kaimauer an, die Cafés und Eisdielen sind gut besucht. Es wird ein lebendiges und sehr idyllisches Fleckchen werden in einem architektonisch reizvollen Ambiente – das ist meine Vision.

### Impressum

#### Herausgeber

Stadtwerke Mainz AG  
Rheinallee 41  
55118 Mainz  
Tel. 0 61 31 - 12 8  
Fax 0 61 31 - 12 78 77  
info@stadtwerke-mainz.de  
Vorstände: Dr.-Ing. Werner Sticksel und  
Hanns-Detlev Höhne

#### Projektleitung

Tanja Heidecker und Klaus Kuhn

#### Verlag, Layout und Redaktion

Bonewitz Communication GmbH  
55294 Bodenheim  
www.bonewitz.de

#### Druck

gzm – Grafisches Zentrum Mainz  
55129 Mainz

Copyright: Stadtwerke Mainz AG – Juni 2007

www.zollhafen-mainz.de  
www.mainzerhafen.de

#### Literatur

Der Zoll- & Binnenhafen zu Mainz.  
[Zur Erinnerung an die Eröffnung des neuen  
Zoll- & Binnenhafens in Mainz am 5./6. Juni  
1887.] Mainz: J. Diemer

#### Stadtwerke-Publikation zum Hafen

75 Jahre Hafen der Stadt Mainz  
100 Jahre Mainzer Zoll- und Binnenhafen

Diese Ausgabe ist ein Sonderdruck zum  
120-jährigen Hafenjubiläum des Mainzer  
Zoll- und Binnenhafens und zugleich eine  
Publikation der MAINZ Vierteljahreshefte.

Die Rechte an den Texten liegen bei den Au-  
toren, ein Nachdruck und jegliche Reprodu-  
ktion bedarf der Genehmigung des Herausge-  
bers. Namentlich gekennzeichnete Beiträge  
geben die Meinung der Verfasser wieder.

Preis dieser Ausgabe: 5 Euro  
Auflage: 10.000 Exemplare

ISBN 978-3-9811-5900-4

*Wir schaffen Lebensqualität.*

