

Zur Zukunft der Rheinstraße in Darmstadt

Werkbundakademie Darmstadt. Information 3



Die Werkbundakademie bemüht sich seit längerer Zeit, die Rheinstraße – Stadtachse der Wissenschaftsstadt Darmstadt – zu einem Stadt-Thema zu machen. Sie hat dazu insgesamt vier öffentliche Veranstaltungen durchgeführt und dokumentiert:

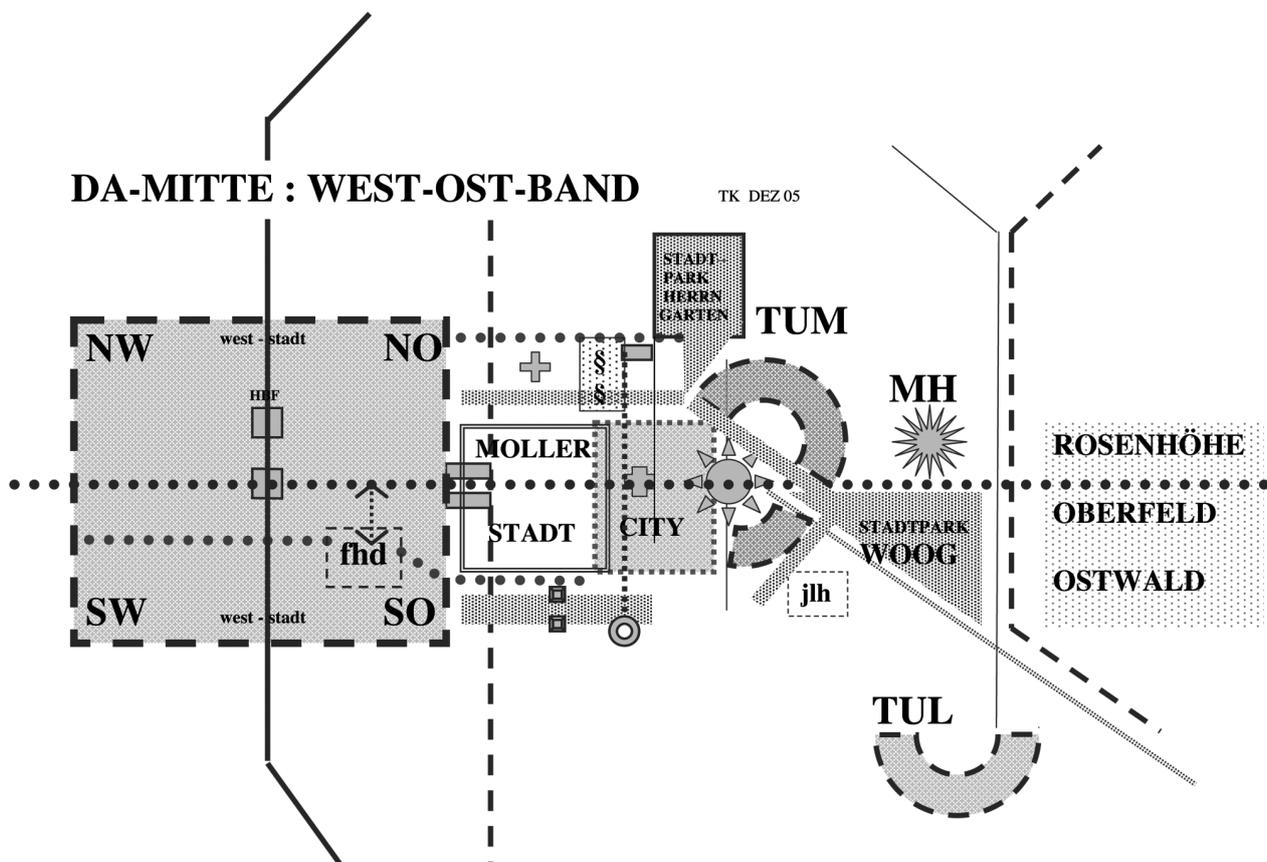
- 17.11.2000:** Fachbeiträge zu Entwicklungsgeschichte, stadträumlichen und städtebaulichen Strukturen, Stadtökonomie, Verkehrsfunktionen, Leitvorstellungen.
(* siehe Schriftenreihe der Werkbundakademie Nr. 3)
- 20.11.2002:** Kolloquium zum aktuellen Stand der Dinge aus städtebaulicher, verkehrlicher und stadtökonomischer Sicht, Ansatzpunkte für die weitere Entwicklung der Rheinstraße als Gesamtheit und in ihren klar zu definierenden Teilabschnitten vom Westwald durch die Weststadt und die Innenstadt bis zum Universitätsschloss; Auflistung der städtebaulichen Aufgabenfelder. (Protokoll des Expertengesprächs) (siehe Protokoll des Expertengesprächs auf Seite 3 ff. dieser Schrift)
- 26.02.2004:** Informations- und Meinungsaustausch mit kulturell orientierten Anliegerinstitutionen:
Kultur- und Wissenschaftsmeile Rheinstraße?
Ideen, Erwartungen, Diskussion.
(* siehe Werkbundakademie. Information 2)
- 10.09.2005:** Stadtinspektion Rheinstraße,
ein Spaziergang mit vier Zwischenstationen vom Hauptbahnhof zur Neckarstraße durch die äußere und untere Rheinstraße.
(siehe Bericht auf Seite 9 f. dieser Schrift)

Diese Bemühungen der Werkbundakademie um das Thema Rheinstraße haben mit der Stadtinspektion vom 10. September 2005 ihren offenen Abschluss gefunden; es wäre zu wünschen, dass die hier geleisteten Versuche zur Vergegenwärtigung und Aufarbeitung des Themas Rheinstraße von den politischen und privaten Akteuren vor Ort aufgegriffen und weitergeführt werden.

* zu den Veranstaltungen von 2000 und 2004 können Texte bei der Werkbundakademie Darmstadt nachbestellt werden.

Ausblick

Die Werkbundakademie plant derzeit keine weiteren Initiativen zur Rheinstraße. Sie wird allerdings unter dem »Überthema Wissenschaftsstadt« unter städtebaulichen und stadtkulturellen Ansätzen immer wieder auch auf die Rolle der Stadtachse Rheinstraße zurückkommen, die zusammen mit dem Schlossbereich als Angelpunkt und der Innenstadt-Universität im Kontext von Mathildenhöhe und dem innerstädtischen Landschaftskorridor mit dem Großen Woog für den »Stadtkörper Darmstadt« von elementarer Bedeutung ist.



Werkbundakademie Darmstadt
Im Haus für Industriekultur
Kirschenallee 88
D - 64293 Darmstadt

Telefon 0 61 51 / 67 02 50
Telefax 0 61 51 / 67 02 60
akademie@deutscher-werkbund.de

Darmstadt, April 2007

Zur Zukunft der Rheinstraße – zum Stand der Dinge

Protokoll des Expertengesprächs vom 22. November 2002

- 1. Herr Rahe und Herr Schulze** begrüßen die Runde.
Sie verweisen auf die Vorarbeit, die im Kolloquium der Werkbundakademie vom 17. November 2000 über die Zukunft der Rheinstraße und in mehreren vorangegangenen Veranstaltungen des BDA und der Stadt über die Entwicklungsaufgabe Weststadt geleistet wurde und die weitergeführt werden soll.
Die heutige Zusammenkunft ist ein Zwischenschritt, um Überblick über den Stand der Dinge zu gewinnen. Darauf aufbauend soll evtl. bis zum Frühjahr 2003 ein Kolloquium vorbereitet und durchgeführt werden, in dem Fragen eines Leitbilds bzw. der Gesamtplanung erörtert werden sollen.
- 2. Herr Dr. Kissel** gibt, von Fall zu Fall ergänzt durch Hinweise aus der Runde, an Hand von Kombinationen von Stadtkartenausschnitten mit Luftbildern und Ansichtsfotos einen Überblick über die in den letzten zwei Jahren angefallenen und betriebenen Projekte entlang der Rheinstraße zwischen Schloss und Autobahnkreuz.
 - 2.1 Die Planungen für das Schloss-Umfeld:**
Haltestelle am Markt und Neuordnung Ernst Ludwigs Platz (Entwurf Nieper).
Konzept zur Neugestaltung des Friedensplatzes (alternativ Schössler / Trojan).
Vorbereitung des Wettbewerbs zur Modernisierung und Erweiterung des Landesmuseums. Stand des Vorentwurfs für das Kongresshaus der Wissenschaftsstadt und der TU Darmstadt.
 - 2.2 Die neuen Bauten in der mittleren Rheinstraße:**
Sparkasse, Dresdner Bank, Office-Tower Ecke Rhein-Neckar-Straße, im Eisenrichter-Block:Neubebauung mit Altenwohnungen, medizinischem Zentrum und Haus der Kirchen, .
 - 2.3 Die Mollerstadt** beiderseits der mittleren Rheinstraße soll als Stadterneuerungsaufgabe untersucht und gefördert werden; für die städtebauliche Voruntersuchung (Rittmannsperger) wurde der Auftrag erteilt. Die Prüfung und Erörterung der Entwicklungsziele wird sowohl mit dem agenda-Prozess als auch mit der Verkehrsentwicklungsplanung und ihren Schlüsselprojekten Cityring und mittlere Rheinstraße verknüpft (Stete).
 - 2.4 Am Marienplatz / Neckartor** im Anlagenring der Mollerstadt soll einer der im Investoren-Architekten-Wettbewerb prämierten Entwürfe verwirklicht werden.
 - 2.5 In der unteren Rheinstraße** wurde eine neue Haltestelle eingerichtet, um am Verkehrsknoten Berliner Allee / Bahnhofsplatz die Leistungsfähigkeit zu verbessern, die Haltestellenabstände zu optimieren und eine zusätzliche Querungsmöglichkeit zu schaffen.
 - 2.6 Die Neuordnung des Bahnhofsplatzes** ist im Bau.
 - 2.7 Der Bebauungs- und Landschaftsplan Robert Bosch Straße / Westufer Hauptbahnhof** ist zur Satzung beschlossen, der Europa-Platz wird ausgebaut. Der weitere Fortgang der Bebauung ist wegen des Zögerns potentieller Investoren derzeit noch nicht konkret absehbar. Das gilt auch für die Option Cybernarium neben dem Mozart-Turm.

- 2.8 Für das Telekom – Gelände** wurde ein Rahmenplan erstellt, der eine erhebliche Intensivierung der Büronutzung, eine Öffnung des Areals mit einer Neuordnung der Erschließung und eine Sicherung des parkartigen Charakters vorsieht (Lengfeld/Wielisch u.a.); der Bebauungsplan (W 42) steht zum Satzungsbeschluss an; er ist mit einem städtebaulichen Vertrag verbunden, der Folgekosten und Maßnahmen regelt, darunter eine Fußgängerbrücke am Mozart-Turm und die Beteiligung am Ausbau des W-O-Grünzugs Kavalleriesand-FHD.
- 3. Frau Stete** berichtet über die Analyse der Verkehrssituation in der Rheinstraße und über die Szenarien zur Verkehrsentwicklungsplanung 2015 und beantwortet Rückfragen.
- 3.1 Die Rheinstraße ist die Hauptschlagader im Kfz-Netz der Stadt.** Sie dient primär als Verteiler für den Ziel- und Quell-Verkehr zwischen City und anderen Stadtteilen und dem Umland; der Anteil des stadtfremden echten Durchgangsverkehrs liegt um 10%-15% bei sehr hohem Lkw-Anteil, wobei wiederum der weitaus meiste Verkehr auf Fahrten zwischen dem östlichen Landkreis und den westlichen Autobahnen oder zwischen dem östlichen und westlichen Umland entfällt. Die Belastung der Verteilerachse nimmt von der äußeren zur unteren und mittleren Rheinstraße erheblich ab (von fast 70.000 > auf ca 30.000 im Bereich Rheintor/Neckar-Kasino-Str. > bis auf ca 10.000 Kfz/24h an der Tunneleinfahrt am Luisenplatz). Diese extreme Belastung der äußeren und unteren Rheinstraße wird sich quantitativ trotz der geplanten Netzergänzungen (NO-Umfahrung B42/B26) allenfalls nur unwesentlich reduzieren lassen.
- 3.2 Die Rheinstraße ist die höchstbelastete Straßenbahn- und Bus-Trasse im städtischen ÖPNV-Netz.** Durch die mittlere Rheinstraße und auf den Luisenplatz fahren alle Straßenbahnlinien, nach Westen nimmt die ÖPNV-Dichte ab. Dieser starke ÖPNV braucht eine eigene Trasse, die einerseits für alle sonstigen querenden Verkehre eine Barriere darstellt, andererseits für Fußgänger (und Radfahrer) eine gewisse Überquerungshilfe bieten kann. In den VEP-Szenarien 2015, insbesondere im ÖPNV-Vorrangs-Szenario, nimmt die Frequenz des ÖPNV in der mittleren und auch in der unteren Rheinstraße noch erheblich zu, sodass alle querenden Verkehre immer stärker eingeschränkt werden. Diese kritische Relation muss noch gründlich untersucht und abgewogen werden.
- 3.3 Die zukünftige Belastung der Rheinstraße** wird sich voraussichtlich in den heutigen Dimensionen bewegen. Die kritische Planungsaufgabe besteht darin, welche Verbesserungen unter diesen Bedingungen erreichbar sind, und welcher Aufwand, welche Einschränkungen und welche Vorteile für die Verkehrsteilnehmer und für die Qualität des Standorts sowie für die Stadtgestalt damit jeweils verbunden wären.
- 4. Herr Gerner** gibt Informationen über den Immobilienmarkt im Einzugsbereich der Rheinstraße und beantwortet Rückfragen.
- 4.1 Die Grundstücke** entlang der Rheinstraße befinden sich (abgesehen von wenigen speziellen Ausnahmen und dem Sonderfall Telekom) in privatem Eigentum. Die Stadt kann daher ihre Entwicklung und Nutzung nur indirekt beeinflussen. Die vorhandenen Neubau-Potentiale könnten meistens sowohl mit Wohnungen als auch mit Büros und anderen gewerblichen Nutzungen belegt werden.

- 4.2 Die Nachfrage und die Investitionsbereitschaft** bleiben wohl auf absehbare Zeit weit unter dem Angebots-Potential zurück. Der Markt macht nicht mit!
- 4.3 Neue Bürobauten** werden überwiegend für innerstädtische oder Zuzüge aus der näheren Umgebung genutzt - weniger für wirkliche Neuansiedlungen. Somit entstehen - nicht prognostizierbare - Leerstände oder weitere »Sicker- Effekte«.
- 5. Herr Professor Christ** dankt den Referenten und den Teilnehmern für das vermittelte umfassende komplexe Bild über den Stand der Dinge und der Problemlagen. Von Professor Christ moderiert, äußert sich die Runde der Teilnehmer zu Sachverhalten und zur Konkretisierung der Aufgabenstellung, teils in Fragen, teils in Feststellungen oder Einschätzungen.
- 6. Aus den Äußerungen der Runde** ergeben sich für die weitere Behandlung folgende Ansatzpunkte:
- 6.1 Die Positionen des Kolloquiums** vom 17. November 2000 über den Wert und die Mängel der Rheinstraße wurden mehrfach wiederholt und somit bestätigt; grundsätzlich neue Positionen oder Empfehlungen wurden nicht vorgetragen.
- 6.2 Der Wunsch nach einem generell besseren Gesamteindruck** mit höherer stadtbaukünstlerischer Qualität und höherem funktionalem und urbanem Wert - im Ganzen sowie in den Abschnitten des Straßenzugs und in Sondersituationen an besonderen Standorten - wurde erneut bekräftigt.
- 6.3 Für die Rheinstraße als ganzes** muss und soll gelten, dass die im November 2000 definierten Abschnitte auch Elemente eines realistischen Leitbildes für die zukünftige Entwicklung bleiben müssen und sollen, und zwar in einer Entwicklung Schritt für Schritt mit ungewisser Schrittfolge, aber nicht in »einem großen Wurf«! Dennoch soll für die Rheinstraße als ganzes versucht werden, durch gemeinsame prägende Gestaltungselemente einen zusammenfassenden Gesamteindruck aufzubauen.
- 6.4 Im Bereich Marktplatz** (mit neuer Haltestelle) und am Ernst Ludwigs Platz als Rheinstraßenauftakt (ohne Haltestelle) ist davon auszugehen, dass die von der Stadt mit Udo Nieper am Markt und in der oberen Rheinstraße begonnene Wiedergewinnung von »Stadtraum aus Verkehrsraum« in den kommenden zwei Jahren zu einem guten Abschluss gebracht werden kann.
- 6.5 Im weiteren Verlauf der Rheinstraße sind »abschnittsweise« in Grundriss, Quer- und Längsschnitt die folgenden Aufgabenfelder zu bearbeiten:**
- 6.5.1 In der mittleren Rheinstraße** – korrespondierend mit der Erneuerung der Mollerstadt – die Tunnel-Rampen, das Normalprofil, die Querungsmöglichkeiten an den Nebenstraßen, die Vor- und Nachteile einer Verlegung der Haltestelle Neckarstraße an die Schwelle der mittleren Rheinstraße
- 6.5.2 Das Innenstadt-Entree** »Rheintor/Kennedyplatz«

- 6.5.3 In der unteren Rheinstraße** – soweit möglich korrespondierend mit Überlegungen zu den Entwicklungsmöglichkeiten der begleitenden Bauzonen Rheinstraße/Spreestraße und Rheinstraße/Mornewegstraße das Normalprofil und die Querungsmöglichkeiten an den Nebenstraßen sowie an Birkenweg und Albert-Schweizer-Anlage
- 6.5.4 Die Querachse** Berliner Allee / Bahnhofplatz
- 6.5.5 Die Rheinstraßenbrücke** und ihre Brückenköpfe mit einer Fülle von inhaltlich und zeitlich nicht absehbaren Entwicklungsvariablen:
- Aufarbeitung der Außenwirkung des Maritim Konferenzhotels (bald!) und die Zukunft des Mercedes-Geländes (langfristig -insbesondere in Anbetracht anderer offener Bürostandorte!)
 - Brückensanierung und das Leitbild der grünen Ufer der Bahnschneise, Mittel- oder Seitenlage der Straßenbahn und ihrer Haltestellen, Querungsmöglichkeiten (evtl an den Bahnböschungen unter der Brücke?)
 - ICE-Trasse (unter der Straße Am Kavalleriesand oder anstelle des Maritimhotels Rhein Main, das einen besser platzierten »Ersatzbau« auf der Südseite des Europa-Platzes erhalten könnte und sollte!)
- 6.5.6 In der äußeren Rheinstraße** korrespondierend mit den Entwicklungsmöglichkeiten in den begleitenden Bauzonen Rheinstr./R.Bosch Str. und Rheinstr./H.Hertz Str. das Normalprofil (Mittel- oder Seitenlage der Straßenbahn und ihrer Haltestellen?), Querungsmöglichkeiten, Entree des Telekom-Viertels, die Balance der beiderseitigen Eichen-Allee
- 6.5.7 An der Eifelring-Brücke** das »Stadt-Tor« mit einer der Wissenschaftsstadt angemessenen Stadt-Info
- 6.6 Zum weiteren Vorgehen wurden unterschiedliche Ansätze vorgeschlagen:**
- Erfahrungsberichte aus vergleichbaren Fällen.
 - Kolloquium zur Aufgabenstellung und Erörterung von Zielkonflikten und Übereinstimmungen auf sachlicher und methodischer Ebene.
 - Entwurfs-Werkstatt-Veranstaltungen oder realitätsorientierte Studien-Stegreife oder stadtgestalterische Gutachten zu Teilbereichen oder Wettbewerbe.
 - Ideenwettbewerb für eine Gesamtkonzeption zur Gestaltung des Straßenraums.
- 6.7 Größere Investitionen in stadtgestalterische Maßnahmen** sind auf absehbare Zeit seitens der Stadt nicht zu erwarten, folglich wird sich die Stadt oftmals nur von Fall zu Fall »durchhangeln« müssen.
- Auch das »auf Vorrat entwerfen« ist unter diesen Umständen problematisch. Um so wichtiger erscheint es, dass ein stabiler Konsens entwickelt wird, welche Spielregeln und Maßstäbe für das Bewahren oder Verändern gelten sollen, und welche Optionen und Entwicklungsmöglichkeiten nicht verbaut werden dürfen. Die Maßnahmen können dann, wenn eine derartige Richtschnur bestimmt worden ist, nach und nach von Fall zu Fall angegangen und eingeordnet werden.

Fazit des Moderators Prof. Wolfgang Christ

nach dem Expertengespräch vom 22.11.2002
zur städtebaulichen Zukunft der Rheinstraße

Empfehlung zum weiteren Vorgehen

1. Strukturwandel

Die Rheinstraße wird seit dem Wiederaufbau nach dem zweiten Weltkrieg westlich der Mollerstadt von räumlich-funktionalen und architektonischen Strukturen und Elementen geprägt, die einen eindeutig suburbanen Charakter vermitteln: aus der barocken Geste der vom Schloss und Luisenplatz ausgehenden Stadtachse ist eine Ausfallstraße entstanden, die mehr den schnellen Raum der Autobahn antizipiert als die bürgerliche Stadt mit ihrem aristokratischen Kern, an dessen Stelle ja heute das »Wissen« als Produktivkraft treten soll: von der Residenz- zur Wissenschaftsstadt.

Die Rheinstraße ist Mobilitätsraum, gesäumt von Solitären, Zeilenköpfen, Grünfragmenten, Zeichen, Menschen in Bewegung ...

Die Kohärenz des 50er-Jahre-Raumgefüges mit der ihr eigenen Ästhetik schwindet, und zwar schon im Kontext der Mollerstadt (Leerstand bzw. Wertverlust des Standortes für Läden/Büros/Wohnen).

Im mittleren und unteren Teil der Rheinstraße zeichnen sich tiefgreifende Veränderungen ab: Bebauung Roedergelände; Verlagerung des Landratsamtes; Standortprobleme der Pavillons zwischen den Wohnzeilen; Aufwertung des Bahnhofumfeldes; Telekom-Bosch-Esoc-Entwicklung ...

2. Paradigmenwechsel

Die Präsentation der städtischen Planung und die anschließende Diskussion lässt aus meiner Sicht folgende Schlussfolgerungen zu:

1. Die Stadt-Raum-Konzeption der 50er Jahre ist nicht mehr tragfähig/zukunftsfähig. Autozentrierung und fließender Raum, die klare Abstufung des urbanen Milieus von innen nach außen ist angesichts einer absehbaren neuen »Citybildung« zwischen »Telekom-City« und Bahnhof überholt.

2. Die prognostizierten Veränderungen zwischen Schloss und Autobahn sind strukturverändernd und im Gegensatz zur »Aufbruchsituation« in den 50er Jahren in vieler Hinsicht schwer fassbar. Ein eindeutiges Leitbild, wie etwa die »aufgelockerte und durchgrünte«, »autogerechte« Stadt, fehlt und wird in absehbarer Zeit nicht verfügbar sein.

Da Veränderungen in der Nutzung, in der Nutzungsstruktur, in der Gestalt, in der Wahrnehmung von Raum und in den Lebensstilen jedoch unumgänglich sind, bleibt nur der Rat, die städtebauliche Planung auf Veränderung/Widersprüchlichkeit/Fragmentarisches etc. einzustellen, d. h. die Wirkungskräfte der heutigen Gesellschaft zu urbanisieren (kultivieren).

3. Die städtebaulichen Strukturen entlang der Rheinstraße sind z. Z. eher grob und wenig flexibel. Ziel sollte es daher sein, fehlerfreundliche bzw. umnutzungsfreundliche Raumstrukturen/Baustrukturen zu schaffen/zu sichern.

4. Im Kontext der »4 Quadranten« sollte die Rheinstraße ihre einstige (barocke) »führende« Rolle zurückgewinnen: d. h. die Straße und ihre Randbebauung sollten eine eindeutige, langfristig stabile (also wieder 30-50 Jahre) Rückgratfunktion ausbilden können. Aus der suburbanen Stadtfluchtallee müsste eine urbane Brücke zwischen der städtebaulichen Mitte HBF und der City werden. Urbanisierung heißt: Qualifizierung/Verdichtung, ÖPNV / Fußverkehr-Orientierung; Ortsbildung, Mischnutzung, höchste Gestaltqualität; Spiegel postmoderner Lebensstile.

5. Seit den 80er Jahren sammeln sich Ideen, Konzepte, Leitbildentwürfe, entwickelt von der Stadt, der Universität, des BDA usw., Umnutzungs- und Neuordnungsprojekte privater Investoren in großer Zahl an. Ein Mangel an Information und Konzeption existiert offensichtlich nicht.

Dagegen gibt es nach meinem Eindruck einen Mangel an Gestaltungswillen auf Seiten der Stadt, der Seite der »Planungshoheit«.

Aufgabe der Stadtplanung ist es, die notwendigen Konsequenzen aus einer Überfülle an Optionen zu ziehen und damit die Hierarchie der Kräfte in der Stadtentwicklungsplanung eindeutig wiederherzustellen, d. h. den Rahmen für private Investitionen/Initiativen setzt die Stadt. Die Stadtplanung muss selbstbewusst Spielräume eröffnen.

3. Konsequenzen für das weitere Vorgehen der Werkbundakademie

Ich schlage vor, die nächste Veranstaltung auf das Ziel bzw. die Botschaft auszurichten, daß die Zeit nun (über)reif ist für eine eindeutige »charaktervolle« Vorgabe der Stadt. Die Stadt muß handeln: indem sie ein Programm für die Rheinstraße 2030 entwirft und einen Planungsprozess initiiert, dieses Ziel in Schritten zu erreichen. Die Stadt muß als Akteur in Erscheinung treten. Anhand von 3-4 »Best Practice« Beispielen sollten wir zeigen, dass das geht! Zum Beispiel Den Haag/Manchester/New Urbanism (USA).

Stadtinspektion Rheinstraße vom 10. September 2005

Mit dieser »Inspektion« wollte die Akademie vor Ort betrachten und erörtern, wie sich die Dinge in der äußeren und unteren Rheinstraße nach dem Expertengespräch vom 22.11.2002 entwickelt haben.

Die »Stadtinspektion« war als Spaziergang mit vier Stationen angelegt:

0 Treffpunkt am Stadtmodell im Obergeschoss der Bahngalerie,

14:00 bis 14:15

Begrüßung durch Herrn Stadtbaurat Wenzel und kurze Einführung (Kanka/ Rahe); kommentierter Spaziergang zu Station 1

1. Station **km 0,6** an der Info-Bucht vor dem Telekom-Viertel

14:30 bis 15.00

der Auftakt zur Stadt

wie empfängt die Wissenschaftsstadt ihre von den Autobahnen einfahrenden Gäste? Hinweise zur Entwicklung des Telekom-Viertels durch SIREO und planende Architekten (Wielisch, Neuhann)

2. Station **km 1,6**

an der Rheinstraßenbrücke und auf dem Maritim Konferenzhotel

15.30 bis 16:15

das Stadt-Tor am Stadt-Graben

Hinweise von Jochen Klie zu Haltestelle Mozart-Turm (Steg zum Telekom-Viertel, Zugang zum Europa-Platz) sowie zum Bahnhof (Umfeld, ICE, Brücke), Vorüberlegungen für das Mercedes-Areal.

3. Station **km 1,9** an der Haltestelle FHS/IHK

16:30 bis 17.00

die untere Rheinstraße –

Hinweise zu Entwicklungen im Bahnhofsviertel zwischen Morneweg und Rheinstraße. (Ruby für Rummel / Roeder / Goebel, Klie für Berufsschule und Umgebung) und zur Rahmenplanung FHD-Viertel (Kanka/Rahe nach Rücksprache mit der FHD)

4. Station **km 2,7** Hindenburgstraße – Neckarstraße

17.15 bis 17.45 (mit Blick vom Office-Tower)

an der Schwelle von der West-Stadt zur Moller-Stadt

Fragen zur Erosion / Zukunft des Behörden-Standorts Steubenplatz nach Auszug des Landrats und des Zollamts, Hinweise auf die vorbereitenden Untersuchungen zur Sanierung der Mollerstadt.

ab 18:00

Aussprache und Ausklang bei stadtbauplan im office-tower mit »maila-push« Video-Dokumentation.

Als Ergebnis des Treffens vom 10. September 2005 ist festzuhalten:

Im Ganzen vermittelte der Spaziergang entlang der äußeren und unteren Rheinstraße ein zwiespältiges Bild:

● **Der Umfang und die Bedeutung**

der zahlreichen »Stadtumbau-Baustellen« im Zuge der Rheinstraße, die im Laufe der letzten zehn Jahre nach und nach in Einzelschritten oder in größeren Schüben begonnen und fertig gestellt wurden, ist beeindruckend. Es gibt aber auch bedenkliche Leerstände und Erosionserscheinungen, die erhöhte Aufmerksamkeit und vernetztes Denken erfordern. Wie soll der Standort Steubenplatz besetzt werden? Wie soll mit sozialen Randgrüppchen, die sich am Rand der Rheinstraße vor der Albert-Schweizer-Anlage aufhalten, umgegangen werden?

● **Die Grundvoraussetzungen**

sind hervorragend: die Stadtachse hat urbanes Format, wirkt aber in wesentlichen Details schäbig und ungepflegt. Hier fehlt ein konsequentes Reparatur- und Ergänzungskonzept, das allerdings weder personell noch finanziell einfach von der Stadt entwickelt und realisiert werden kann, sondern nur in intensiver Kooperation aller Akteure und Interessenten in den jeweiligen Straßenabschnitten.

● **Die Verkehrsbelastung**

ist und bleibt enorm. Trotz oder gerade wegen dieser Verhältnisse sind dringend Maßnahmen zu entwickeln und konsequent umzusetzen, die Gefährdungen einschränken, Trennwirkung mildern und die begleitenden Alleen zu angenehmeren Wegen für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer und zu erfreulicheren Vorzonen für die Anlieger werden lassen.

● **Die Stadtachse Rheinstraße**

ist eine exklusive Adresse für ihre Anlieger – auch für die in der zweiten Reihe wie die Fachhochschule. Aber wichtige Anlieger sind an der Straße zu wenig präsent; es wäre zu fordern, dass sie ihr Gesicht zur Rheinstraße hin entwickeln und pflegen.

Es wäre zu wünschen und zu initiieren, dass die Stadt unter diesen Aspekten bei Darmstädter Hochschulen auch diverse kleinere Rheinstraßenprojekte anstößt, die nicht nur phantasievolle stegreifartige Ideen, sondern auch durchdachte realistische Verbesserungsvorschläge entwerfen.

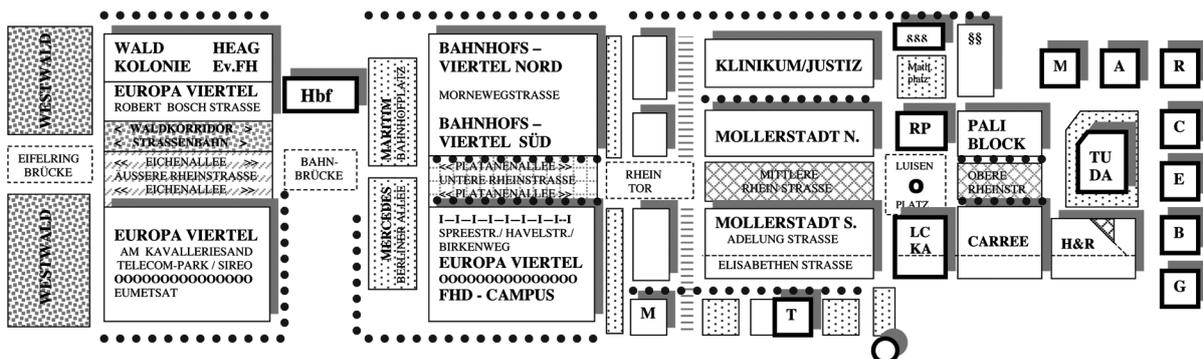
Unter solchen überschaubaren Aufgabenstellungen wären von besonderem öffentlichen Interesse:

- die Gestaltung des Stadt-Empfangs mit moderner Informationsstation im Bereich der Eifeling-Brücke,
- die Umgestaltung der Randbereiche der Kreuzung Neckarstraße / Kasinostraße zu einer anspruchsvollen Entree-Situation an der Schwelle zur mittleren Rheinstraße, die auch als ein Projekt mit Signalwirkung für Sanierungsmaßnahmen in der »Mollerstadt« zu werten sind

Dank

Die Werkbundakademie dankt allen herzlich, die an dem Spaziergang mit interessanten Berichten oder anregenden Thesen und Fragen mitgewirkt haben, sowie den freundlichen »Gastgebern« an den Stationen: Herrn Winkler von SIREO am Telekom-Park, Herrn Rubak auf dem Dach des MARITIM-HOTEL RHEIN-MAIN und auf dem OFFICE-TOWER Herrn Rico von der Hausverwaltung IFM, Herrn Lüdemann von den Wirtschaftspsychologen SLP und Herrn Rausch von stadtbauplan. Ebenso danken wir Frau Sibylle Maxheimer vom Darmstädter Echo für ihre engagierte Begleitung der 20 Spaziergänger und ihren Artikel vom 12. September 2005. Besonderer Dank gebührt auch der Präsidentin der FHD, Frau Prof. Dr. Overbeck-Larisch und ihren Mitarbeitern, die sich – weil am 10. September leider verhindert – zu einem ausführlichen Vorgespräch am 21. Juli über die Perspektiven der FHD zur Verfügung gestellt hatte.

STADT-ACHSE RHEINSTRASSE : ELEMENTE UND SEQUENZEN



„Allzu schnelles Wachstum schadet“

12.09.05
H
A

Stadtentwicklung – Bei einem Rundgang nimmt die Werkbundakademie die Rheinstraße unter die Lupe

VON SIBYLLE MAXHEIMER

Keine Frage, rund um den Hauptbahnhof tut sich allerhand, wird viel gebaut. „Zum Fahrplanwechsel ist die neue Linienführung da“, verspricht Bau- und Verkehrsdezernent Dieter Wenzel. „Kräftig“ sei man dabei, „die große Baumaßnahme an der Ostseite zu beenden“. Auf der Westseite, am Europaplatz, haben sich mit den neuen Strabag-Gebäuden weitere Lücken gefüllt. „Dennoch“, gesteht Wenzel ein, „geht uns manches nicht schnell genug voran.“ Auch sei nicht alles „priorisiert“. Doch: „Allzu schnelles Wachstum“, sagt Theo Kanka von der Werkbundakademie, „ist das Schlechteste für eine Stadtentwicklung“. Gesundes Wachstum explodiere nicht, gebe vielmehr Zug um Zug eine Chance.

Was sich rechts und links um die Stadtachse Rheinstraße befin-

det und entwickelt, darauf wollen die Mitglieder der Werkbundakademie hinweisen. Jochen Rahe und Theo Kanka luden deshalb für Samstag zu einem Rundgang ein, bei dem sich etwa 20 interessierte Bürger durch Diskussion ein lebendiges Bild von der etwa zwei Kilometer langen Hauptentfallsschneise machten. Nur mit Mühe lässt sich vorstellen, dass die von ungezählten Autos und städtebaulichem Wirrwarr beherrschte Rheinstraße einst eine prachttolle barocke Allee war.

Straßenbahnhaltestelle „in einem Urwaldstreifen“

Gleich zu Beginn, in Höhe des Mozartturms, wo die Autos mit Karacho vorbei rauschen, kommt sich die Fußgängergruppe wie Freiwild vor. Kankas Kommentare gehen gnadenlos im Kraftfahrzeuglärm unter. Auch die eigentlich nicht unbedeutende Straßen-

bahnhaltestelle verliert hier an Wichtigkeit, verschwindet sie doch „in einem Urwaldstreifen“. Bald soll diese aber in einer parkähnlichen Anlage liegen, einen Zugang zum Europaviertel bekommen – das sieht jedenfalls der Rahmenbebauungsplan des Darmstädter Architekturbüros AG 5 vor. Eine Fußgängerbrücke wird das ehemalige Boschgelände mit dem ehemaligen FTZ-Areal verbinden. „Für diese sensible Aufgabe“, erklärt Klie von AG 5, „wird es einen Wettbewerb mit renommierten Büros geben“. Auch in den Arkaden des Strabag-Gebäudes ist eine solche Verbindung von Bahnhofsvorplatz hin zur Rheinstraße abzulesen.

Dass eine doppelte Eichenallee die von der Autobahn einfallenden Gäste begrüßt, wird den meisten Darmstädtern noch gar nicht aufgefallen sein. „Wie bei einem Gebiss“, meint Kanka, „ist

hier und da ein Baum ausgefallen.“ Das „Gestoppel“ von Einfädelungen, Baumlücken und viel Gestrüpp gebe ein Bild von einer Stadt ab, die kein Selbstwertgefühl entwickelt habe, beschreibe er die Situation. Dafür zeige es aber „die Mentalität von Dattentrich-Town, in der wir uns aber alle sehr wohl fühlen“.

In dem Quartier ist der Teufel los“

Daniel Winkler, Mitarbeiter der Projektentwicklung bei Sireo, gibt einen Einblick in das Leben der Telekom-City, „im nun offenen TZ Rhein-Main-Viertel“. Auf einem Werbeschild verspricht Sireo „einen der innovativsten Technologie- und Telekommunikationsstandorte Deutschlands zu entwickeln“. Die Telekom-Allee wird als beispielhafte Verbindungssache zur Hilpertstraße gelobt: Endlich sei ein Schritt gemacht worden,

auf den weitere folgen werden. Mittags treffen sich viele Menschen in den Innenhöfen, „in dem Quartier ist der Teufel los“, sagt Heiko Reinhardt.

Insgesamt stellt die Gruppe fest, dass die Rheinstraße „glücklich durchgrünt ist“, vor allem das Verlagsviertel „stadtklimatisch von Bedeutung ist“. Doch „an einigen Stellen wurde zu wenig nachgedacht“, sagt Kanka. „Die Stadtbausteine werden sich komplizieren“, meint Rüdiger Ruby optimistisch, der gleichzeitig aber auch zu Bedenken gibt, wie viele Akzente die Rheinstraße trägt. Noch leide die ehemalige Prachtallee unter einer Anonymisierung, sagt Ruby. Dieser nötigen Balance müsse eben immer wieder nachgespürt werden: „Dafür wollen wir die Aufmerksamkeit entwickeln“, unterstreicht Jochen Rahe, das sei die „missionarische Arbeit der Werkbundakademie“.