



Werkbundakademie. Information 2
Juli 2004

Zusammenfassendes Protokoll der Veranstaltung

Die Rheinstraße - eine Kultur- und Wissenschaftsmeile? - Ideen, Erwartungen, Diskussion

am 26. März. 2004 in der Kunsthalle am Steubenplatz/Ecke Rheinstraße

Werkbundakademie Darmstadt zusammen mit Evangelischer Erwachsenenbildung und Bund Deutscher Architekten BDA Darmstadt/Starkenburg

mit Unterstützung des Kulturamts der Stadt Darmstadt

_ Begrüßung

Jochen Rahe dankt den Referenten für ihr Interesse und den Mitveranstaltern für die gute Zusammenarbeit bei der Vorbereitung dieser Veranstaltung.

Die Rheinstraße ist unbestritten der zentrale und wichtigste Straßenzug in Darmstadt. Durch die absehbare Entwicklung einer Weststadt - westlich der bergstraßenparallelen Bahntrasse - und in enger Verbindung zum Hauptbahnhof ergeben sich enorme Chancen zur Entwicklung eines qualifizierten öffentlichen Raumes auch für die Rheinstraße. Über ein Leitbild sollte jetzt nachgedacht und diskutiert werden.

Schon das gegenseitige Sich-Kennenlernen der kulturell und wissenschaftlich orientierten „Anlieger“ der Rheinstraße und der Gedankenaustausch ist bereits ein Ziel in sich. Wenn daraus wiederum Gespräche und ein Verfolgen von Ideen entstehen würde, wäre ein weiteres Ziel erreicht. Die Werkbundakademie bietet sich zusammen mit den anderen Veranstaltungsträgern an, diesen Prozeß zu unterstützen.

Die Diskussion und Ideenentwicklung von bürgerschaftlicher Seite sollte in einen partnerschaftlichen Dialog mit Politikern und Planern münden.

_ Einführung

Dipl.Ing. Theo Kanka

Die Rheinstraße ist nicht nur eine hochbelastete Schlagader des Verkehrs, sondern sie ist auch die herausragende Stadtachse der Wissenschaftsstadt Darmstadt, des Oberzentrums der Region Starkenburg, der klassizistischen Musterstadt Georg Mollers, des Bombenteppichs vom 21. September 1944, der Wiederaufbau- und Wachstums-Epoche der vergangenen fünfzig Jahre, und in ihrer Gesamtheit mit Luisenplatz / Universitätsschloss unser wohl einprägsamstes Stadt-Bau-Element und die hervorragende Adresse, wenn wir einmal von dem Sonderereignis Mathildenhöhe, dem „ganz Anderen“ absehen.

Die Rheinstraße umfasst, ausgehend vom konstituierenden Schlossbezirk, mehrere Abschnitte, die sich städtebaulich und funktional unterscheiden, und die sich auch in unterschiedlichen Zuständen des Umbaus oder der Stagnation, des Auf- oder Abschwungs befinden. Selbstverständlich haben wir uns dabei nicht nur mit dem öffentlichen Straßenraum der Rheinstraße und ihrer unmittelbaren Randbebauung beschäftigt, sondern wir bemühen uns, das Element Rheinstraße in einer etwas größeren Breite zu erfassen: im Norden bis zum Straßenzug Bismarckstraße - Dornheimer Weg, im Süden bis Hügelstraße, Grünzug Havelstraße, Fachhochschule Darmstadt, EUMETSAT / Telekom-City. Innerhalb dieses ca. 750 m breiten und 2,5 km langen „Stadtstreifens Rheinstraße“ ist vielerlei Erfreuliches und Unerfreuliches zu Hause. Wo aber liegen die Ursachen für das Erfreuliche und das Unerfreuliche? Wer hat die Verantwortung oder die Macht (und

das Geld) für die Entstehung und die Veränderung der Zustände – sei es durch Überzeugungsarbeit, durch Zeichen setzen, durch Verbote oder Gebote?

Gehen wir im Geiste einmal zügig unseren „Stadtstreifen Rheinstraße“ durch:

1. Um Universität und Schloss ist einiges in Planung, jedoch fehlt ein klares Zukunftsprogramm der Universität.
2. Die kompakt bebaute Einkaufs-City zwischen Marktplatz / Ludwigsplatz / Luisenplatz (mit der oberen Rheinstraße) scheint an Einzelhandels- attraktivität zu verlieren und weist vermehrt Leerstände auf. Andererseits wurde das Luisencenter auch in den oberen Geschossen zur reinen Verkaufsmaschine umgebaut und das Stadtfoyer und die Ratsstiege mit dem Großrelief zur Würde des Menschen als eine „andere Welt“ parallel zur Kommerzwelt geopfert. Die in den letzten Jahren gewachsene Gastronomie dürfte einen „Sättigungsgrad“ erreicht haben.
3. Der Cityring könnte und sollte stadtvträglicher gestaltet werden.
4. Die kompakt bebaute Mollerstadt beiderseits der mittleren Rheinstraße wird derzeit im Hinblick auf Entwicklungschancen und Stadterneuerungsmaßnahmen untersucht. (Problem wie bei fast allen derartigen Operationen: mit dem Unkraut nicht auch den Weizen herausjäten!) Die große Leerstandslücke des „Richtergeländes“ wird neu bebaut. Die mittlere Rheinstraße könnte und sollte auf Anliegerverkehr reduziert werden.
5. Am Rheintor, einem Schlüsselpunkt der Wiederaufbauplanung von 1950 (damaliger Bau- und Planungsdezernent Peter Grund), der Grenze und Nahtstelle zwischen Innenstadt und Weststadt, zwischen Neckarstraße und Albert Schweitzer Anlage, erscheinen städtebauliche und verkehrsordnende Verbesserungsmaßnahmen notwendig. Was wird längerfristig aus der Westrandbebauung des Steubenplatzes ohne Landrats- und Zollamt?
6. Die offen bebaute Südseite der unteren Rheinstraße ist baulich aus einem Guss. Die Verknüpfungen zum „dahinter liegenden“ Bereich Spreestraße / Havelstraße mit dem FHD-Campus sind zu verstärken. Die vorgelagerte Zone der Platanenallee mit Parkplätzen ist verbesserungsbedürftig. Grundlegende Veränderungen stehen nicht an. Ein städtebaulicher Rahmenplan für das Gebiet zwischen Rheinstraße und Holzhofallee ist in Vorbereitung.
7. Die offen bebaute Nordseite der unteren Rheinstraße ist baulich dispers. Die Doppelallee Rheinstraße Nord ist konsequent durchzuführen. Die Verknüpfungen zum „dahinter liegenden“ Bereich der Berufsschulen an der Mornwegstraße sind zu stärken. Zwischen Mornwegstraße und Bismarckstraße fehlt ein städtebaulicher Orientierungsplan, der eine stufenweise Umstrukturierung mit neuen Zuweisungen für Produktion, Dienstleistungen und Wohnen anstrebt und ein dichteres, besser vernetztes Wegeraster sichert. Eine bange Frage steht im Raum: welche Nachfolgenutzungen werden im Haus der Landwirtschaft, im Landratsamt, im Zollamt einziehen? Die Mornwegstraße sollte als Bahnhofs-Achse stadtgestalterisch aufgewertet werden und die Bismarckstraße wirkt auch städtebaulich unangemessen vernachlässigt.
8. Die grün bestimmte Querachse Berliner Allee – Bahnhofplatz führt zum Hauptbahnhof, der zur Zeit mit seinem Umfeld zu einer leistungsfähigen und gut gestalteten Verkehrsdrehscheibe ausgebaut worden ist.
9. Die Brücke der Rheinstraße über der Nord-Süd-Schneise der Main-Neckar-Bahn wird früher oder später total erneuert und verbreitert werden müssen. Diese Brücke markiert die eigentliche Schwelle zur Stadt. Für diese „Schlüsselposition“ sollte eine angemessene längerfristige „Vision“ entwickelt werden, auch wenn die beiden diagonal gegenüberliegenden Maritim Hotels auf lange Sicht wohl so, wie sie sind, akzeptiert werden müssen, und für den „Mercedes-Block“ noch keine neuen programmatischen Impulse erkennbar sind; das stadtseitige Hotel sollte aber bald wenigstens eine Fassadenaufwertung erfahren.
10. Beiderseits der äußeren Rheinstraße sind tiefgreifende Stadtumbaumaßnahmen eingeleitet. Sowohl auf dem ehemaligen Boschgelände als auch auf dem ehemaligen Gelände des Fernmeldetechnischen- und

Posttechnischen Zentralamtes (FTZ und PTZ) entstehen völlig neu strukturierte Stadtquartiere mit exzellenten Standortqualitäten. Längerfristig sind ähnliche Umstrukturierungen am Dornheimer Weg für Flächen der HEAG und der Bundeswehr angedacht. Freilich sind diese großen Potentiale angesichts der zögerlichen Nachfrage nicht im Schnellgang zu bebauen und zu vermarkten.

Die Werkbundakademie hat in den vergangenen Jahren zweimal versucht, die Rheinstraße zum Gesprächsthema zu machen, so etwas wie ein Bewusstsein für die Rheinstraße abzufragen. Und das zunächst primär im Expertenkreis analysierender und entwurfsorientierter Städtebau- Architekten und Planer:

- 17. November 2000: Fachbeiträge zu Entwicklungsgeschichte, stadträumlichen und städtebaulichen Strukturen, Stadtökonomie, Verkehrsfunktionen, Leitvorstellungen. (Schriftenreihe der Werkbundakademie Nr.3)
- 20. November 2002: Kolloquium zum aktuellen Stand der Dinge

– Ansatzpunkte für die weitere Entwicklung, städtebauliche Aufgabenfelder

Wir wollen diese städtebaulichen Abschnitte jetzt nicht noch einmal durchgehen, sondern ich möchte Ihnen auf der Basis der seitherigen Analysen aus der Sicht der „Stadt-Bau-Kunst“ oder der „Stadt-Bau-Kultur“ ein Idealbild vor Augen führen, an dem wir uns vielleicht auch in der Realität orientieren könnten und sollten: Können wir die Rheinstraße als zentrale Stadtachse der Kultur- und Wissenschaftsstadt Darmstadt begreifen und gestalten, die ausgehend von Universität und Schloss und seinem kulturell und wissenschaftlich geprägten Umfeld „ausstrahlt“ und die überkommene anspruchsvolle absolutistische Stadtbaukunst unserer Residenzstadt so auf eine neue Weise adäquat mit zukunftssträchtigem Anspruch ausfüllen könnte.

Allerdings ist - sympathischerweise im Gegensatz zur vereinheitlichenden absolutistischen Orientierung der Residenzstadt - unsere Stadtachse Rheinstraße ein aus unterschiedlichen Etappen zusammengesetztes differenziertes Band. Sie umfasst, ausgehend vom konstituierenden Schlossbezirk, mehrere Abschnitte, die sich städtebaulich und funktional unterscheiden, und die sich auch in unterschiedlichen Zuständen des Umbaus oder der Stagnation, des Auf- oder Abschwungs befinden.

Selbstverständlich geht es uns dabei nicht nur um den öffentlichen Straßenraum der Rheinstraße und ihrer unmittelbaren Randbebauung, sondern wir haben uns bemüht, das Stadtelement Rheinstraße in einer etwas größeren Breite zu erfassen:

Im Norden bis zum Straßenzug Bismarckstraße - Dornheimer Weg, im Süden bis Hügelstraße - Grünzug Havelstraße - FHD - EUMETSAT / Telekom-City.

Hier müssen wir uns noch zwei Feststellungen aus dem Gespräch vom 20. November 2002 vor Augen führen, denen wir uns wohl oder übel nicht verschließen dürfen:

- zur Verkehrssituation:

Die zukünftige Belastung der Rheinstraße wird sich voraussichtlich in den heutigen Dimensionen bewegen.

- zur Finanzsituation:

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. Umso wichtiger erscheint es, dass ein 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, von Fall zu Fall angegangen und eingeordnet werden.

– Dipl.-Ing. Joachim Klie: Die Rheinstraße im Bereich Europa-Viertel (Boschgelände) und Hauptbahnhof

Die Rheinstraße durchläuft zwischen ihrem westlichen Anfang bis hin zum Schloß diverse Abschnitte, in denen sich ihr Profil, Gesicht und Charakter analog der angelagerten städtischen Quartiere stark verändert.

Für die westlichen Bereiche um den Hauptbahnhof kann man im Rahmen des derzeitigen Zustands und der Planungen folgendes feststellen:

Die Einfahrt Rheinstraße Richtung Stadtzentrum ist bis Höhe Mozartturm geprägt von begleitenden waldartigem Grün, Grünstreifen und einer Eichenallee. Ein am Waldstreifen entlang führender Weg sollte in diesem Zusammenhang – ebenso, wie auf der gegenüberliegenden Seite - von der Fahrbahn aus einsehbar sein, um das gesamte Straßenprofil in den Straßenraum optisch einzubeziehen. Dabei sind bzw. sollen bereichsweise, vor allem aber im letzten Drittel bis zum Mozartturm, ähnlich wie am Telekom-Gelände, die Gebäude des Europa-Viertel sichtbar sein bzw. werden. Für die Grünbereiche in diesem Abschnitt liegen durch Beschluß gesicherte Planungen vor, die diese konzeptionellen Ansätze beinhalten.

(Anmerkung: Südlich des Straßenabschnitts wird sich eine ausgedehnte Neubebauung der Telecom/T-Online entwickeln.)

Die Stadt selbst beginnt also trotz waldartiger Kulisse erkennbar bereits hinter der Brücke "Eifelring" mit Blick auf das Stadtzentrum und den "Langen-Ludwig". Dieser Abschnitt der Rheinstraße ist einerseits Ausfallstraße und Autobahnzubringer, andererseits schon städtischer – wenn auch nicht innerstädtischer – Straßenraum. Bei allmählicher Abnahme des Grünanteils und gleichzeitiger Zunahme (Verdichtung) des baulichen Anteils markiert die Brücke über die Gleisanlagen den nächsten Abschnitt im engeren, der "Weststadt" zugehörigen Teil der Rheinstraße mit neu gestalteter Bahngalerie, Europa-Platz und Europa-Viertel. Dies alles sollte von der Rheinstraße aus erkennbar sein.

Im Falle der Anbindung Darmstadts an das neue ICE-Netz der Bahn AG (z.Z. im Raumordnungsverfahren) wird dies im Brückenbereich Rheinstraße/Bahngleise zu Veränderungen führen. Voraussichtlich ergeben sich hieraus Umgestaltungen des gesamten Bahnböschungsbereiches im Zusammenwirken mit einer Untertunnelung für ICE-Gleise unter Rheinstraße und Maritim-Hotel. Das ist jedoch nicht vor 2008 zu erwarten.

Bei allen Maßnahmen zur Verbesserungen der Rheinstraße und insbesondere auch hier des Tors zur Stadt sollte berücksichtigt werden, daß die Masse des Straßenverkehrs in absehbarer Zeit kaum zu reduzieren ist, und daß die finanzielle Situation der Stadt keine umwälzenden Maßnahmen zur Rheinstraße erwarten lassen. Um so wichtiger ist das Bewußtsein für die Notwendigkeit einer längerfristigen Perspektive als rahmenhafte Vorgabe für die unterschiedlichen Straßenabschnitte und für Einzelmaßnahmen entlang der Rheinstraße und der sie begleitenden Bebauungen.

_ Prof. Wolfgang Christ

Die Bedeutung der Rheinstraße für Darmstadt ist geeignet, ihre zukünftige Entwicklung zu einem Gegenstand bürgerschaftlicher Erörterung und Einflußnahme direkt betroffener Institutionen zu machen. Dazu gehören nicht allein die kultur- und wissenschaftsorientierten Institutionen, sondern auch der Einzelhandel, die Verwaltungen, die Banken etc. Es wäre gut, wenn sich in der Konsequenz dieser und folgender Veranstaltungen der Werkbundakademie eine Art Zusammenschluß bilden würde, um auf die Qualität der Entwicklung Einfluß zu nehmen.

In den USA ist diese Art kommunaler Planungskultur, wie sie sich ähnlich hierzulande in den 70er Jahren auch schon entwickelt hatte, besonders bei der Wiedergewinnung von Innenstadtqualitäten zur Zeit besonders dynamisch und auch anregend. So haben sich in den USA beispielsweise Zusammenschlüsse zur Mitwirkung und Steuerung in business improvement districts etwa in Form von Planungsworkshops mit allen Beteiligten, organisiert durch die Interessensgruppen selber. Die Planungsämter haben dann die ihnen zukommende Aufgabe der Planung und Umsetzung in die Realität übernommen.

Ein ähnlicher Erneuerungsprozeß vom Bestand ausgehend und Fehlentwicklungen der jüngeren Vergangenheit vermeidend ist für die Rheinstraße denkbar. Gerade dieser so sichtbar in die Innenstadt führende Straßenzug könnte sich in Funktion und Gestaltung u.a. mit einer Kultur des Ankommens in der Wissenschaftsstadt qualifizieren.



_ Die Rheinstraße

_ Ideen, Erwartungen, Diskussion

Evangelische Fachhochschule - Prof. Bernhard Meyer

Die Ev. Fachhochschule liegt etwas abseits nördlich der Rheinstraße und westlich der Gleisanlagen, damit aber im engeren Bereich der zukünftigen Weststadt. Verkehrlich ist sie mit der Nähe zum Bahnhof gut angebunden, eine Fachhochschule „mit Gleisanschluß“. Man muß die Rheinstraße nicht als Linie, sondern als Korridor verstehen, dessen Struktur und Anlage man gut sichtbar machen muß. Die Themen liegen mit den Gebäuden sozusagen an der Straße, man muß sie visualisieren. So könnte die grüne Einfahrtsstrecke bereits eine ganze Reihe von Informationstafeln z.B. zwischen den Leitplanken in der Straßenmitte anbieten und die Wissenschaftsstadt ankündigen.

_ Fachhochschule Darmstadt - Frau Prof. Dr. Maria Overbeck-Larisch

Die angestoßene Diskussion zur Rheinstraße paßt sehr gut in die Überlegungen und Wünsche der Fachhochschule, von der Rheinstraße aus besser wahrgenommen zu werden. Immerhin studieren hier 10.000 Studenten. Das ist ein bedeutender Teil der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Durch den Architekten und Professor der FHS, Prof. Funke wird dazu im Auftrag des Stadtplanungsamtes und in Zusammenarbeit der Planer mit der FHS ein Rahmenplan erarbeitet, der kürzlich auch Gegenstand eines Werkstattgesprächs war. Man erwartet von diesem Gutachten Anregungen und Vorschläge zur Anbindung der FHS an die Rheinstraße.

Auch Herr Prof. Volker Freischlad betont das große Interesse an dieser Entwicklung, sich aus der zweiten Reihe heraus an der Hauptstraße bemerkbar machen zu können und präsent zu sein. Die kammartige Struktur der Nachkriegsbebauung hin zur Rheinstraße scheint Möglichkeiten zuzulassen.

Nur in der „kahlen“ Jahreszeit und nur von diesem Standpunkt aus ist die Fachhochschule an ihrem Hochhaus zu erahnen. Im Vordergrund die Rheinstraße und ein Teil der kammartigen Randbebauung.

_ Cinemax - Marcel Kurth

Wichtig ist die Erkenntnis des Korridorcharakters der Rheinstraße mit Einrichtungen jeweils in die Tiefe der Seitenstraße und -plätze hinein. Das Cinemax im Vorbereich des Hauptbahnhofs jedenfalls wird jährlich von 900.000 Besuchern genutzt und ist damit ein ganz gewichtiger Faktor zukünftiger Planungen auch für die Rheinstraße. Die gute Erreichbarkeit ist ein Vorteil, das Parken hingegen ein Problem. Eine bessere Wahrnehmbarkeit, Information und Lenkung von Interessierten und des Publikums schon an der Rheinstraße wäre zu wünschen.

_ Fraunhofer Institut SIT Oliver Küch

Das Fraunhofer Institut Sichere Telekooperation (SIT.Fraunhofer) befindet sich in dem Gebäude des ehemaligen Hochschulrechenzentrums direkt an der Rheinstraße. Mit dem Standort ist man wegen der guten Erreichbarkeit zufrieden. Eine bessere Wahrnehmung von der Straße her ist zu wünschen. Der Bau einer Mensa lockt auch Angehörige anderer Institutionen an, insbesondere natürlich die Studenten der beiden Fachhochschulen. Hier bietet sich eine Chance der Vernetzung. Das Gebäude des Fraunhofer Instituts mit großem Gelände fällt städtebaulich kaum ins Gewicht.



_ Die Rheinstraße

_ Deutscher Gewerkschaftsbund - Jürgen Planert

Es finden im Haus des Gewerkschaftsbundes viele Veranstaltungen und auch Beratungen von Mitgliedern statt, die aus dem städtischen und regionalen Umfeld kommen. So gibt es mehr Publikumsverkehr, als dem sachlichen Bürogebäude anzusehen ist. Eine Verbesserung des Umfeldes ist sehr zu wünschen. Der Vorbereich des Hauses korrespondiert dem Vorbereich der gegenüberliegenden Kunsthalle. Der in der Nachkriegsplanung vorgesehene Platzcharakter könnte wieder deutlicher werden. Die Vision einer Fußgänger-straße zumindest in Teilbereichen der Rheinstraße ist denkbar, auch wenn man heute noch darüber lächeln mag.

_ Industrie- und Handelskammer - Gerlinde Weber

Die IHK bietet im Haus an der Rheinstraße eine Fülle von Weiterbildungs-veranstaltungen für Fachleute und Führungskräfte an. Es handelt sich um einen großen regionalen Kammerbezirk. So entsteht ein umfangreicher Publikums-verkehr. Im Hause finden auch Fremdveranstaltungen statt. Die Kunstsammlung der IHK wird ständig präsentiert.

Mit der Lage und der Erreichbarkeit ist man sehr zufrieden. Parkmöglichkeiten hat man auf dem Gelände geschaffen, auch mit einer Tiefgarage. Die Architektur des Gebäudes repräsentiert die IHK angemessen. Eine stärkere Wirkung nach außen wäre jedoch durchaus denkbar und wünschenswert.

_ Kunsthalle - Dr. Peter Joch

Die Kunsthalle (erbaut 1956) ist von dem Architekten Prof. Theo Pabst, TU Darmstadt als ein transparentes Gebäude entworfen worden, als eine Art Membran zwischen Straßenraum und Ausstellungshallen. Daraus ist ein architektonisch hervorragendes Gebäude entstanden, nur als Membran funktioniert es überhaupt nicht. Fußgänger gibt es hier kaum, die Autofahrer nehmen das Gebäude kaum wahr. Von einer „Laufkundschaft“ kann man so schon gar nicht sprechen. Die magische städtebauliche Grenze liegt beim Kennedyhaus.

Vielleicht sollte man das Prinzip umkehren, eine hohe Mauer zur Straße hin errichten, um so die Neugier von Passanten zu wecken. Plakate und Transparente jedenfalls seien nicht ausreichend. Nur die Attraktivität der Ausstellungsthemen kann Menschen in die Kunsthalle bringen.

Hilfreich ist eine gewisse Vernetzung mit der „Nacht der Musen“ oder kürzlich mit dem Internationalen Musikinstitut Darmstadt (IMD) zu Musikthemen. Möglicherweise könnte auch eine Art Heinerfest die Rheinstraße gelegentlich beleben und ins Bewußtsein bringen. Auch die Einrichtung einer „Werbegemeinschaft“ für die Rheinstraße durch die betroffenen Institutionen, wie sie auch in dieser Veranstaltung versammelt sind, sollte überlegt werden.

Gewerkschaftshaus und Kunsthalle liegen sich gegenüber, der gesamte Bereich war städtebaulich als Straßenplatz konzipiert – und könnte es auch werden.

_ Kennedyhaus (ehemals Amerika-Haus) - Cornelia Artinger

Das Kennedyhaus/ Literaturhaus ist ein erfolgreiches Kulturzentrum für ca. 20 verschiedene Kulturinstitutionen ganz unterschiedlicher Ausprägung, jedoch in der Mehrzahl mit literarischen Aufgabenschwerpunkten. Anzuführen wäre z.B. das Literaturprogramm des Literaturhauses mit einer Reihe von Lesungen, Literaturwerkstatt und Lesebühne, Bibliothek 'Literarisches Gedächtnis', Luise-Büchner-Bibliothek, Alexander-Hass-Bibliothek, das Kunst Archiv Darmstadt ebenfalls mit Veranstaltungen, mit Ausstellungen, auch mit Exkursionen und Treffen, die Chopin-Gesellschaft mit Konzerten und Wettbewerben. Diese Institutionen haben hier ihre Geschäftsstelle oder Archivräume zu



günstigen finanziellen Bedingen und einer guten Infrastruktur. Die Angebote des Hauses werden sehr gut angenommen.

Das Haus wirkt nach außen eher unscheinbar. Eine gewisse Ablesbarkeit und Transparenz dieser institutionellen Fülle wäre im Rahmen von Überlegungen zum öffentlichen Raum der Rheinstraße natürlich wünschenswert.

(Der Darmstädter Architekt Hans Henning Heinz weist auf den Beginn des Hauses als Amerika-Haus in den 50er Jahren hin. Damals hätten die Darmstädter hier viel von der bislang verschlossenen westlichen freien Welt erfahren. Im Haus seien ständig Veranstaltungen gewesen, „es brummt“.

_ Chopin-Gesellschaft im Kennedyhaus - Maciej Lukaszczyk

Die Institutionen des Kennedy-Hauses sind zum Teil so speziell, daß sie wie ein Geheimtip anmuten. Das heißt, sie sind zu wenig bekannt. Eine andere Barriere ist natürlich die Rheinstraße mit dem lauten Verkehr. Ein weiteres Handicap ist die problematische soziale Umgebung. Man muß nicht ängstlich sein, aber man fühlt sich auch nicht wohl. Das Parken in der Nähe, gerade auch für Ein- und Ausladen, z.B. bei Veranstaltungen, ist ein Problem.

Eine Selbstdarstellung des ganzen Hauses zur Straße hin wäre sicher gut.

_ Haus der Kirche - Ernst Wiederhold

Nach langer Vorbereitungszeit ist der Beschluß des Dekanats gefallen, im Bereich der oberen Rheinstraße (ehemaliges Gelände Möbel Franz) ein Haus der Kirche zu errichten. Im rückwärtigen Teil wird ein Seniorenheim von einem Nürnberger Bauträger errichtet. Diese Planung ist geeignet, auch über den unmittelbaren kirchlichen Aspekt der Gemeinde und -Sozialarbeit hinaus einen kulturellen Ort zu schaffen, der auch für das Umfeld anregend sein könnte. Insbesondere wird im Erdgeschoßbereich mit dem Angebot von Kulturräumen und einem allgemein zugänglichen Cafe die Vermittlung zum Straßenraum gefördert.

_ Einige Stichworte aus der Diskussion

Der Gedanke einer Art „Werbegemeinschaft“ wird noch einmal angesprochen. Dazu würden dann neben Kultur und Wissenschaft auch Einzelhandel, Verlage, Banken (mit Foyerprogrammen), Buchläden u.ä. gehören. Es wird daran erinnert, daß der Hessische Rundfunk ein Studio am oberen Ende der Rheinstraße eingerichtet hat.

Wer sich als Anliegerinstitution für die Rheinstraße engagiert, muß sich davon für seine eigene Situation einen Gewinn, eine Verbesserung versprechen. Sonst sind Anliegergemeinschaften auf längere Frist kaum zu halten. Eine Situation professioneller Interessenvertretung in Stadtentwicklungsfragen, insbesondere in Entwicklungsfragen für die Wiedergewinnung von Innenstadtqualitäten, wie in den USA ist hierzulande nicht gegeben.

Der unterschiedliche Charakter der verschiedenen Abschnitte der Rheinstraße muß berücksichtigt werden.

Zur Urbanität gehört als ein ganz wesentliches Element auch das Wohnen an der Rheinstraße. Insofern ist auch eine mögliche Umnutzung des Landratamtes für Studentenwohnen zu begrüßen.

Es müssen alle Anstrengungen gemacht werden, den Verkehrsdruck zu mildern.

Das gilt besonders auch für den Durchgangsverkehr. Die Führung des Durchgangsverkehr durch das innere Stadtgebiet und durch das Zentrum war ein schwerer Fehler der Entwicklung im Wiederaufbau und ist heute eine Hypothek für die Stadt.



Die Rheinstraße könnte ähnlich wie eine Messe funktionieren. Die Anlieger-institutionen wären dann wie Messestände, die auch mit geeigneten Mitteln auf sich aufmerksam machen. Zur Zeit hat jeder seine Nische gefunden, wird aber nicht wirklich wahrgenommen.

Es handelt sich bei der Frage Zukunft der Rheinstraße nicht primär um ein Architekten- und Städtebauproblem mit der damit verbundenen Einseitigkeit der Sichtweise, sondern mehr um ein umfassendes soziales und ökonomisches Problem und muß politisch und planerisch entsprechend angepackt werden.

Es gibt eine gewisse Übereinstimmung in dieser Versammlung, daß ein Leitbild in Richtung Kultur- und Wissenschaftsmeile durchaus entwicklungsfähig ist. Auch für Ausbildungsinstitutionen könnte die Rheinstraße ein gutes Umfeld bieten.

Trotz des hochkarätigen Charakters vieler anliegender Institutionen sind bisher erstaunlicherweise wenig Forderungen zur Verbesserung der Situation der Rheinstraße erhoben worden. Relativ kurzfristig wäre aber z.B. ein Lichtkonzept denkbar, daß die Rheinstraße mit ihren Institutionen hervorhebt und einen Zusammenhang optisch herstellt. Das könnte ein erster Schritt auch zur Bewußtmachung sein.

In der Einschätzung der Rheinstraße sollte sich in Darmstadt eine „Trendwende“ einstellen.

Schon durch kleine Verbesserungen könnte die Straße wieder in ihrer vollen Länge als fußläufig akzeptiert werden. Die Rheinstraße wird in der Folge der monotonen Abschnitte und Überlastung durch den Verkehr subjektiv als weitläufig und überdehnt wahrgenommen.

_ Wolfgang Christ zum Abschluss der Diskussion

Das ästhetische Interesse an der Rheinstraße ist wichtig und sollte zu entsprechenden Aufgabenstellungen und Planungen führen.

Es gibt im konventionellen Sinne wenig Bürger an der Rheinstraße und im Umfeld, gerade deshalb sollte man die Verwurzelung durch bürgerschaftliches Engagement stärken, Elemente der Stadt hier wieder beleben und neu gründen. Der Zusammenhang von politischem und planerischem Rahmen und ausfüllender individueller Initiative ist ein richtiger Weg des Verfahrens und mehr als Partizipation.

Durch weitere Veranstaltungen sollte die Motivation, sich mit der Rheinstraße zu befassen, aufrechterhalten und vertieft werden. Das muß nicht nur in öffentlichen Veranstaltungen, sondern kann auch in Arbeitsgruppen oder informellen Gesprächen geschehen. Es handelt sich in jedem Fall um einen langwierigen Entwicklungsprozess.

Hilfreich würde die Präsentation und Diskussion vom Umgang mit ähnlich gelagerten Stadtentwicklungsproblemen im Rhein-Main-Gebiet oder auch darüber hinaus sein.

Die in den USA praktizierte Kultur der Vermittlung zwischen vielen Disziplinen könnte sich im Fall der Rheinstraße durch ein Internet-Netzwerk entwickeln.