DA
2030+

DARMSTADTATLAS

Wie soll die Stadt in 15 Jahren aussehen? Hintergründe und Kernfragen zur Zukunft der Wissenschaftsstadt Darmstadt

Wissenschaftsstadt
Darmstadt

//// INHALT

//// VORWORT 3

//// 2030+ IM BLICK 4

//// DARMSTADT CHRONIK 10

//// DARMSTADT HEUTE 16

//// ZUKUNFTSTHEMEN 19

//// 5 ARBEITSFELDER IM FOKUS 25

//// WOHNSTADT 26

//// QUARTIERSSTADT 32

//// WISSENSCHAFTS- UND ARBEITSSTADT 40

//// FREIE STADT 46

//// MOBILE STADT - MOBILITÄTSKONZEPT DA2030+ 56

//// WER STEHT HINTER DA2030+? 64

//// ANFORDERUNGEN AN DIE TEAMS 66

//// DARMSTADTS SCHÄTZE GESUCHT 68

//// WIR FRAGEN DARMSTADT... 8 22 54 62

//// Quellen 70

//// Impressum 71

//// VORWORT

Die Stadt Darmstadt will mit dem Masterplan 2030+ ein integriertes Gesamtkonzept entwickeln, mit dem sie die vielfältigen und komplexen Auswirkungen des Wachstums aktiv steuern kann.

Aufbauend auf der intensiven Bürgerbeteiligung, wie sie sich in der Stadt in den letzten Jahren etabliert hat, wollen wir gemeinsam definieren, wie wir "Wohnraum für alle", Standorte für Unternehmen und Forschung, eine nachhaltige Mobilität und ein attraktives Stadtbild erzeugen.

//// DR. BARBARA BOCZEK

Dezernentin für Planung, Mobilität, Grünraum und Tiefbau

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt zieht Talente an, wächst und entwickelt sich. Aus diesem ungeahnten dynamischen Wachstum ergeben sich neue Fragen nach einer zukunftsfähigen Entwicklung der Stadt in Bezug auf Nachhaltigkeit und soziale Gerechtigkeit, auf Atmosphäre und Identität. Um die steigenden Flächenkonkurrenzen zwischen Gewerbe, Wohnungsbau, Freiraum und Verkehr bewältigen zu können, bedarf es mutiger Entwicklungsszenarien und integrierter Lösungen.

Diese Entwicklung wollen wir aktiv und gemeinsam mit der Fachöffentlichkeit, mit Expertinnen und Experten, mit der Politik, mit der Region und insbesondere mit den Bürgerinnen und Bürgern Darmstadts gestalten. Um den damit einhergehenden planerischen und zivilgesellschaftlichen Herausforderungen konstruktiv mit einer übergeordneten Strategie zu begegnen, hat die Wissenschaftsstadt Darmstadt beschlossen, den dialogischen und partizipativen Planungsprozess „Masterplan DA2030+ //// Darmstadt weiterdenken“ zu starten.

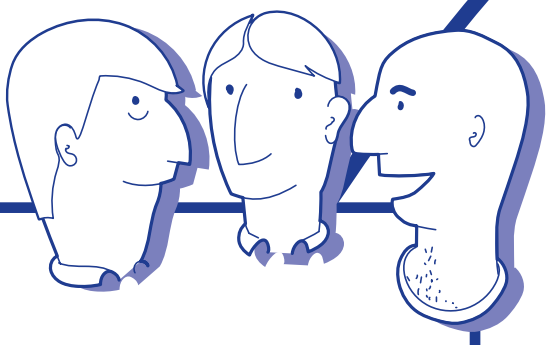
Mit dem vorliegenden Darmstadtatlas, zusammengetragen von der Verwaltung der Wissenschaftsstadt Darmstadt, angereichert mit den Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aus den beiden Auftaktveranstaltungen vom Frühjahr 2016 und zusammengeführt durch das beauftragte Büro Urban Catalyst GmbH aus Berlin, ist ein Dokument entstanden, das eine wichtige Informationsgrundlage für die weitere Mitwirkung von Bürgerinnen und Bürgern bei der Erarbeitung des Masterplans darstellt und auch den externen Planungsteams als Arbeitsgrundlage für den weiteren Prozess dient. Es wirft einen ersten Blick auf wichtige Themenbausteine und drängende Fragestellungen der Stadtentwicklung.

Ich freue mich, gemeinsam mit den Darmstädterinnen und Darmstädtern einen konstruktiven Weg zur Gestaltung der Zukunft unserer Stadt zu beschreiten.

Darmstadt weiterdenken – das geht uns alle an!

//// 2030+ IM BLICK

Der Masterplan DA2030+ nimmt Fahrt auf. Es geht um die Zukunft der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Bis Ende 2018 wird die Erarbeitung durch einen Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern fortgesetzt. Gesucht werden Perspektiven und Strategien für die Zukunft.



1.

AUFTAKT 2016

2016 fiel der Startschuss zu DA2030+ mit einem öffentlichen Auftakt und Planer-Slam. Die Ergebnisse und Zukunftspostkarten waren Grundlage für die heutige Ausrichtung des Dialogs.

//// WORUM GEHT ES BEI DA2030+?

DA steht für Darmstadt. DA steht für „Zeigen“ und „die Richtung weisen“. 2030+ steht für Zukunft. DA2030+ ist ein Blick in die Zukunft der Wissenschaftsstadt. Wie soll Darmstadt 2030 und darüber hinaus aussehen? Wo und wie können sich Stadt und Quartiere verändern? Welche Grenzen für das Wachstum gibt es? Welche Voraussetzungen müssen geschaffen werden, damit sich Darmstadt nachhaltig entwickelt? Um diese und weitere Fragen zu beantworten, erarbeitet die Wissenschaftsstadt eine Strategie für die Stadtentwicklung: den „Masterplan DA2030+ ////Darmstadt weiterdenken“. Der Plan soll ein Gesamtbild und eine gemeinsame Zukunftsvorstellung für Darmstadt zeichnen. Er soll die unterschiedlichen Interessen in der Stadt zusammenführen und Schwerpunkte für die Entwicklung bis 2030 und darüber hinaus aufzeigen.

//// WIE ENTSTEHT DER MASTERPLAN?

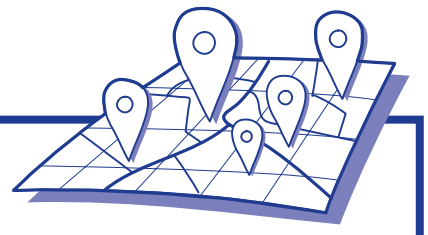
DA2030+ lädt alle Bürgerinnen und Bürger, Vereine, Institutionen und Unternehmen ein, sich mit ihren Ideen in die Gestaltung der Zukunft Darmstadts einzubringen. Der Erarbeitungsprozess zum Masterplan wird daher kooperativ und mit Bürgerbeteiligung fortgesetzt. Im Mittelpunkt stehen Bürgerforen, auf denen Planungsteams ihre Zukunftsideen zu fünf Arbeitsfeldern präsentieren: „Wohnstadt“, „Quartiersstadt“, „Wissenschafts- und Arbeitsstadt“, „Freie Stadt“ sowie „Mobile Stadt“. Am Ende werden die Ergebnisse gebündelt und zum Masterplan DA2030+ zusammengeführt. Dieser soll als städtebauliches Leitbild und Kompass für Entscheidungen in Politik und Verwaltung durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen werden. Parallel zum Masterplan wird ein „Mobilitätskonzept DA2030+“ erarbeitet.

2.

DARMSTADTATLAS

Wo steht Darmstadt? Der Darmstadtatlas beschreibt die Ausgangslage der Stadt und die Herausforderungen für die Zukunft. Für das kommende Planungsverfahren benennt er zentrale Fragen sowie Möglichkeiten zur Bürgerbeteiligung.

4.



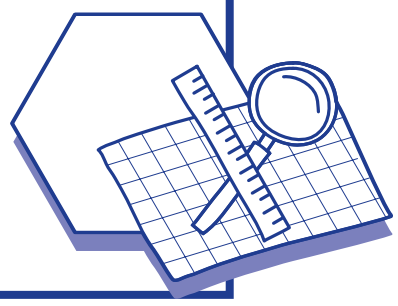
DARMSTADTS SCHÄTZE FORUM: 16.11.2017

Das kooperative Planungsverfahren startet und fragt die Bürgerinnen und Bürger nach den großen und kleinen Qualitäten und Schätzen der Stadt. Was soll bleiben? Was kann verändert werden?

3.

KOOPERATIVES PLANUNGSVERFAHREN

Fünf Planungsteams wurden ausgewählt, sich bis zum Sommer 2018 in einem kooperativen Planungsverfahren mit der Zukunft der Wissenschaftsstadt zu beschäftigen.



//// WIE KANN ICH MICH BETEILIGEN?

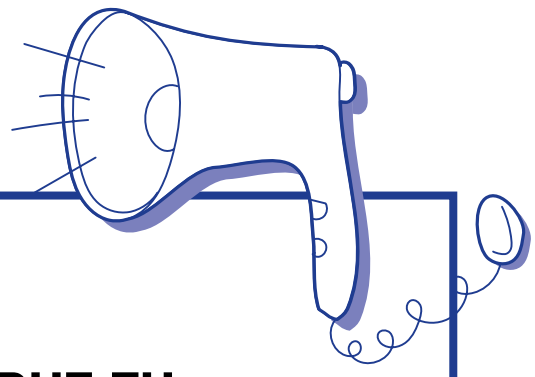
Sie haben Interesse an der Entwicklung Ihrer Stadt? Sie sind neugierig, wie sich Darmstadt weiterentwickeln kann? Sie möchten Ihre Ideen einbringen? Alle Darmstädterinnen und Darmstädter sind eingeladen, sich an dem öffentlichen Dialog zu beteiligen. Kommen Sie zu den Bürgerforen und sprechen Sie mit uns über die Zukunft der Wissenschaftsstadt. Machen Sie mit beim Ideenaufruf zu „Darmstadts Schätzen“ und zeigen Sie uns, wo Darmstadt heute schon fit für die Zukunft ist. Alle Informationen und Termine finden Sie hier sowie auf der Onlineplattform. Zusätzlichen Raum für weitere Kommentare und Beiträge bieten zudem Online-Dialoge zum Masterplan DA2030+. Über die Termine werden wir rechtzeitig berichten.

//// WAS PASSIERT MIT MEINEN HINWEISEN?

Die Ergebnisse aller Bürgerforen, Online-Dialoge und Aufrufe werden ausgewertet. Als Protokolle fassen sie zusammen, „wohin die Reise geht“ und formulieren Kernbotschaften für den Arbeitsprozess. Konsens, Konflikt und offene Fragen aus den Diskussionen sowie Anregungen aus den Bürgerforen werden dabei sichtbar. Als Auswertung werden die Protokolle an die Planungsteams zurückgespielt und auf der Onlineplattform veröffentlicht. Ein Lenkungskreis aus Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung, Politik und Fachöffentlichkeit unterstützt bei der Auswertung und spricht Empfehlungen für die Arbeit aus.

//// WER STEHT HINTER DA2030+?

Die Erarbeitung des Masterplans DA2030+ wurde 2015 in der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Das Stadtplanungsamt und das Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung unter Federführung des Planungsdezernats steuern den Prozess. Durch mehrere verwaltungsübergreifende Gremien sowie den Lenkungskreis wird er fachlich und politisch begleitet. Mit der Erarbeitung des Masterplans DA2030+ sowie der Bürgerbeteiligung ist eine Arbeitsgemeinschaft unter Leitung des Planungsbüros Urban Catalyst GmbH aus Berlin beauftragt. Das Büro koordiniert auch die fünf Planungsteams, die an dem kooperativen Planungsverfahren teilnehmen.

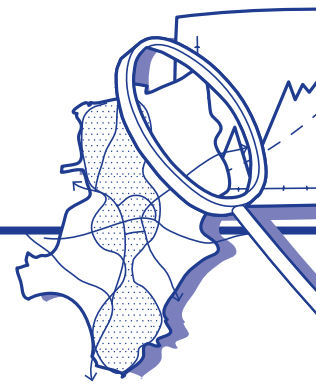


5.

IDEENAUFRUF ZU DARMSTADTS SCHÄTZEN

Damit DA2030+ noch mehr ein Thema für die Stadtgesellschaft wird, sucht ein Ideenaufruf nach Orten, Projekten, Initiativen und Menschen, die Darmstadt heute vielfältiger, lebenswerter und innovativer machen.

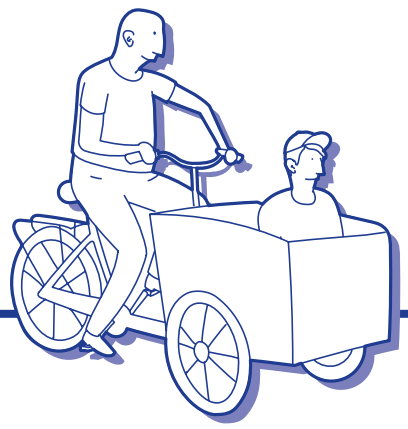
Info unter: www.da-bei.darmstadt.de



6.

TRENDS + DYNAMIKEN FORUM: 08.02.2018

Welche Impulse das wachsende Darmstadt braucht und welche Trends und Dynamiken die Stadt kennzeichnen, präsentieren die Planungsteams hier.



9.

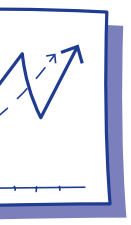
STRATEGIEN + SCHLÜSSELRÄUME FORUM: 15.06.2018

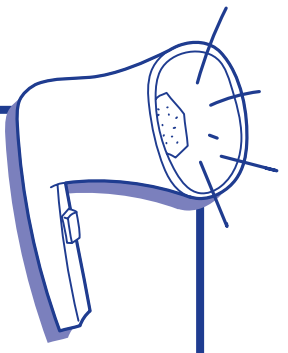
Die Planungsteams präsentieren Strategien, damit Darmstadt auch 2030 eine lebenswerte und nachhaltige Stadt ist. Gemeinsam geht es auf Stadtsafari.

10.

ZUKUNFT IM ENTWURF FORUM: HERBST 2018

Aus den Ergebnissen des Planungsverfahrens entsteht ein Entwurf für DA2030+. Sind die Schwerpunkte richtig gewählt und wie können die Vorschläge ein Gewinn für Darmstadt werden?

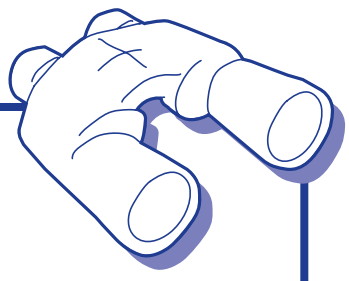




7.

STADTAKTIONEN ZU DARMSTADTS SCHÄTZEN

Die Schatzsuche geht in Runde 2: Gesucht werden Ideen für Stadtaktionen, die helfen, damit Darmstadt noch besser wird. Ausgewählte Beiträge erhalten eine Unterstützung für die Umsetzung.



8.

ZUKUNFTSBILDER + SZENARIEN FORUM: 26.04.2018

Welche Zukunft ist denkbar und wie könnte sie die Wissenschaftsstadt verändern? Mögliche Szenarien für Entwicklung der Stadt diskutieren wir hier.

12.

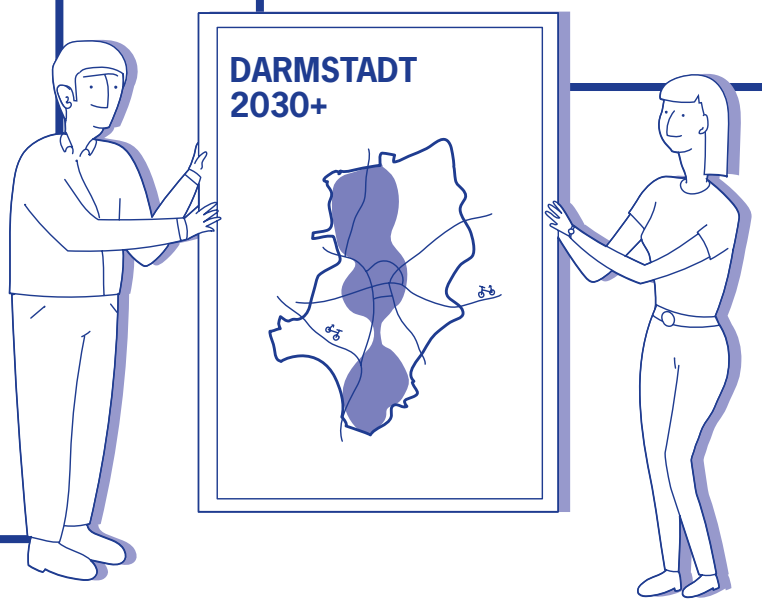
MOBILITÄTSKONZEPT DA2030+

Parallel wird ein Mobilitätskonzept DA2030+ als Grundlage für die nachhaltige Entwicklung der Mobilität in der Wissenschaftsstadt bearbeitet.

11.

MASTERPLAN DA2030+

Am Ende wird der Masterplan DA2030+ als integriertes Leitbild für die Entwicklung Darmstadts fertiggestellt und der Stadtverordnetenversammlung vorgelegt.



//// WIR FRAGEN DARMSTADT...

//// DR. MONIKA MEYER

Geschäftsführerin des Instituts Wohnen und Umwelt in Darmstadt

WAS MACHT DARMSTADT FÜR SIE HEUTE BESONDERS?

Darmstadt hat viele Potenziale, die besser ausgeschöpft werden sollten. Es gibt eine Vielzahl von wissenschaftlichen Einrichtungen, deren Expertise für die Entwicklung genutzt werden sollte. Ich sehe viele Orte in der Stadt, die erst auf den zweiten Blick ihre Schönheit entwickeln, wie die gassenartigen Durchwegungen in der Innenstadt, aber auch stark vernachlässigte Bereiche wie bspw. die Rheinstraße, die für Fußgänger zum Unort wurde. Darmstadt stellt sich als offene und bunte, relativ wenig segregierte Stadt mit einer interessierten Stadtgesellschaft dar.

WIR SIND IM JAHR 2030: WIE SOLL SICH DIE STADT BIS DAHIN VERÄNDERT HABEN?

Darmstadt hat seine baulichen Potenziale gehoben: die öffentlichen Räume sind gestaltet, das bauliche und künstlerische Erbe in Wert gesetzt, Neubauten qualitätvoll. Im Bereich Wohnen vollzog sich ein Bewusstseinswandel: Aufgrund ökologischer Erkenntnisse und der Grenzen des Geldbeutels nimmt der persönliche Konsum an Wohnfläche ab. Durch Wohnungsbau in der Innen- und Außenentwicklung ist der Wohnungsmarkt entspannter.

Die Menschen bewegen sich zu Fuß, mit Rad, ÖPNV oder Sharing-Angeboten. Der öffentliche Raum ist durch weniger Autoverkehr attraktiver geworden. Die Zusammenarbeit mit den umliegenden Landkreisen und Gemeinden ist in allen diesen Bereichen enger geworden. Die Verbindung zwischen den wissenschaftlichen Einrichtungen, den Hochschulen und dem produzierenden Gewerbe sind weiterhin gestärkt.

IN DIE FLÄCHE ODER IN DIE HÖHE: WO SOLL DARMSTADT „HINWACHSEN“?

Auch bei einem sparsamen Umgang mit Flächen und unter Ausnutzung aller Potenziale für Wohnen, Gewerbe und Verkehr wird ein wachsendes Darmstadt sich sowohl in die Höhe als auch in die Fläche vergrößern müssen. Die Beachtung von (klein)klimatischen Erfordernissen sowie einem lebenswerten Wohnumfeld lassen eine hohe Nachverdichtung nicht zu.
Nur ein Teil der benötigten Flächen kann in der Innenentwicklung bereitgestellt werden. Beim Wachstum sollte gemeinsam und koordiniert mit den Umlandgemeinden vorgegangen werden.

WELCHEN STELLENWERT HAT DIE GESTALTUNG UND NUTZUNG VON GRÜN- UND FREIZEITFLÄCHEN FÜR DAS ERHOLUNGSPOTENZIAL DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER?

Der Stellenwert ist sehr hoch, da eine starke Innenentwicklung eine erhöhte Qualität von Grün- und Freiflächen verlangt. Zum einen geht es um die Kompensation von reduzierten individuellen Wohnflächen durch attraktive Freiflächen, zum anderen haben Grünflächen eine hohe Bedeutung für Klimaschutz und Klimaanpassung.

////

KEMAL ÖZMAN

DJ

WAS MACHT DARMSTADT FÜR SIE HEUTE BESONDERS?

Es ist eine grüne und dem Grünen nahe Stadt mit kurzen Wegen. Man braucht kein Auto, um in Darmstadt gut und schnell voranzukommen. Man ist schnell in der Stadt und im noch grüneren Umland. Auch dies ist ohne Auto gut möglich. Ich sehe Darmstadt als Familien- und weltoffene, von Kulturen durchflutete Stadt, in der meiner Meinung nach Integration gut klappt. Es ist mittlerweile auch eine lebendige Stadt geworden.

WIR SIND IM JAHR 2030: WIE SOLL SICH DIE STADT BIS DAHIN VERÄNDERT HABEN?

Die Lilien spielen in der Bundesliga und haben sich erneut für die Europa League qualifiziert ;-) Zudem wäre es schön, wenn der Autoverkehr in und um Darmstadt abnimmt und die Stadt somit autofreier, noch grüner und lebenswerter wird. Die Innenstadt sollte viel begrünter werden, sodass sie nicht nur zum Einkaufen einlädt und so zu einem zentralen Lebensmittelpunkt wird – und das für Jung und Alt.

WIE BLEIBT DARMSTADT LEIDENSCHAFTLICH?

Die in Darmstadt lebenden Menschen sollten in Veränderungen eingebunden werden. Überalterung könnte man mit familienfreundlichen Ideen entgegenwirken wie z.B. Mehrgenerationenwohneinheiten, Rentner betreuen Kinder, Familien übernehmen Oma- und Opa-Patenschaften. Kleine, unabhängige Händler, Handwerker etc. sollten unterstützt werden. Es sind nämlich eben diese, die eine Stadt bunter, individueller, attraktiver, nachbarlicher und leidenschaftlicher machen.

////

WOLFGANG KOEHLER

Präsident Heinerfest

WAS MACHT DARMSTADT FÜR SIE HEUTE BESONDERS?

Darmstadt empfinde ich als eine ausgesprochen vielseitige Stadt. Man spürt allerdings heute noch den Bruch durch die Zerstörung 1944 und den Verlust der Rolle als Landeshauptstadt 1945. Die (wieder aufgebauten) Monumentalbauten aus der Vergangenheit passen so gar nicht zu den tristen Zweckbauten, die ab den 1950ern aus Trümmern entstanden sind und die heutige Innenstadt prägen, die zwar das tägliche Leben als Verkehrsdrehscheibe, Einkaufsziel und Verwaltungsmittelpunkt dominiert, ab 19.00 Uhr aber nahezu tot ist. Das Unterhaltungs- und Gastronomieangebot liegt eindeutig in den Stadtvierteln.

WIR SIND IM JAHR 2030: WIE SOLL SICH DIE STADT BIS DAHIN VERÄNDERT HABEN?

Vornehmlich muss die Straßenverkehrssituation verbessert werden. Die Konversionsflächen im Süden der Stadt bieten die einmalige Chance für einen ausgewogenen Mix an Wohnbebauung. Die Bewerbung um die Anerkennung als UNESCO-Weltkulturerbe für die Mathildenhöhe ist mit allem Nachdruck zu verfolgen; diese ist ein wesentlicher Identifikationsfaktor für die Darmstädter und auch über die Grenzen der Stadt hinaus imagebildend.

WELCHE ROLLE SPIELT DAS STADTBILD FÜR DAS LEBENSGEFÜHL UND DIE LEBENSQUALITÄT DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER?

Das Stadtbild spielt eine große Rolle für die Lebensqualität der Bürger wie auch für die Anziehungskraft für Besucher. Sowohl die ca. 50.000 Studenten wie auch die Dauerbewohner müssen sich hier wiederfinden. Es muss klare Abgrenzungen zwischen den einzelnen Lebensbereichen wie Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit geben.

//// DARMSTADT CHRONIK

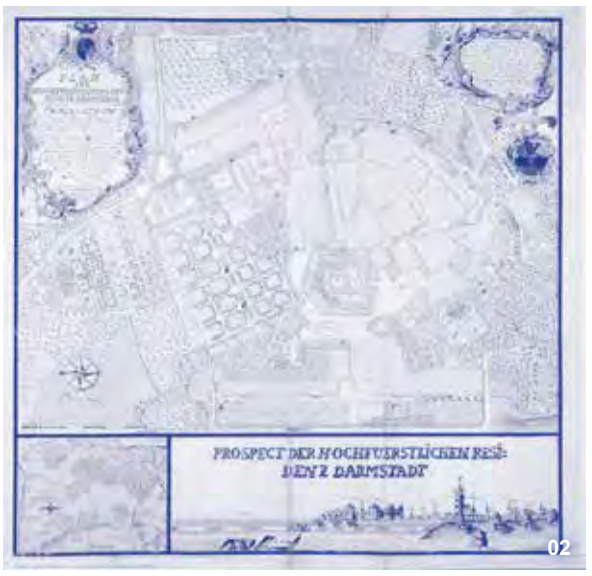
1567
GRÜNDUNG UND RESIDENZSTADT

01

////

Die älteste erhaltene Erwähnung des Namens „Darmstadt“ stammt aus dem 11. Jahrhundert. Der genaue Ursprung des Namens scheint ungeklärt. 1567 wird Darmstadt zur Residenzstadt der hessischen Landgrafen erhoben. Damit beginnt eine Blütezeit für die Stadt. Unter Georg I. wächst die Stadt jenseits der mittelalterlichen Stadtmauer um Wohnraum für Hofbeamte und Handwerker zu schaffen. Mit dem Herrngarten und dem Großen Woog entstehen zwei bedeutende Grünanlagen.

Im 17. und 18. Jahrhundert wird die Residenzstadt im Sinne des Barock weiterentwickelt. Die Orangerie in Bessungen ist Zeugnis dieser Epoche.



02

03

01 - Stadtansicht nach Merian
02 - Bettenhäuser Plan 1759
03 - Bessunger Orangeriegarten mit Brunnen, Orangerie und Biedermeier-Staffage, kol. Stich 1830/40

1810 - 1900
ZEIT DER INDUSTRIALISIERUNG

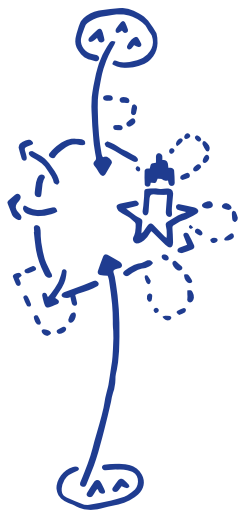
////

Darmstadt profitiert als Großherzogtum durch Gebietserweiterungen vom Napoleonischen Rheinbund. Dem massiven Wachstum wird ab 1810 mit der Planung einer Stadterweiterung entlang der Rheinstraße begegnet, der „Mollerstadt“. Durch die auf einem rechtwinkligen Raster beruhende Stadterweiterung wurde das Zentrum der Stadt von der Altstadt auf den neu entstandenen Luisenplatz verlagert.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts schlägt sich die Industrialisierung immer stärker in Form von größeren Fabrikgründungen wie z.B. den Firmen Merck und Schenk in Darmstadt nieder. Die Eröffnung der Main-Neckar Bahn 1846 sowie Gas- und Stromversorgung legen den Grundstein für eine Blütezeit der Stadt. Den steigen-

1900

FRÜHES 20. JAHRHUNDERT UND ZEIT DES JUGENDSTILS



01

02

03

01 - Mollerstadt Zeichnung von Rudolf Grote, 1902
02 - Fa. Röhm und Haas, idealtypische Ansicht auf einem Briefkopf
03 - Main-Neckar-Bahnhof, Bahnsteighalle

den Wohnungsbedarf decken das Johannesviertel (ab 1877) und das stark verdichtete Martinsviertel (ab 1880) ab. 1888 wird Bessungen in Darmstadt eingemeindet. Die Bevölkerung wächst von 10.000 Einwohnern um 1800 auf über 88.000 zu Beginn des Ersten Weltkriegs.

04

05

////

Die Stadtentwicklung steht zu Beginn des 20. Jahrhunderts im Zeichen des architektonischen Aufbruchs. Die von Großherzog Ludwig propagierte „Ästhetisierung des Lebens“ findet eine konkrete Umsetzung in der Künstlerkolonie auf der Mathildenhöhe im Jugendstil. Abseits der dichten Arbeiterquartiere entstehen großzügige Villengebiete mit Gartenstadt-Charakter wie im „Tintenviertel“ und am Hohlen Weg im Osten der Stadt.

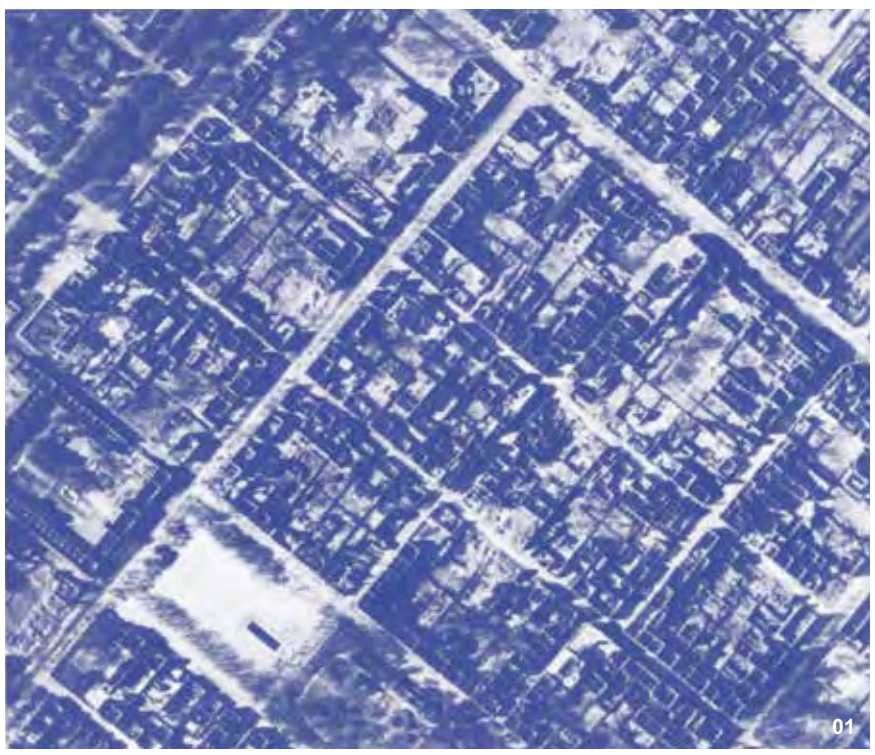
06

07

Dem weiterhin steigenden Wohnungsbedarf wird nach dem Ersten Weltkrieg durch neuen Wohnungsbau im Westen und Südwesten begegnet. Hier entsteht neben der Waldkolonie in den 1930er Jahren auf dem ehemaligen Pulverdepot als zweiter neuer Siedlungsteil westlich der Bahnlinie die Heimstättensiedlung im Eigenbau von Arbeitslosen, denen je 1.000 Quadratmeter Land in Erbpacht überlassen werden.

04 - Plan der Haupt- und Residenzstadt Darmstadt mit Bessungen, 1894
05 - Künstlerkolonie Ausstellung, Eröffnungsfeier „Ein Dokument Deutscher Kunst“, 1901
06 - Mathildenhöhe mit Hochzeitsturm und Russischer Kapelle, Postkarte
07 - Komponistenviertel „Gartenstadt Hohler Weg“, perspektivische Entwurfszeichnung aus dem Nachlass des Stadtbaumeisters August Buxbaum

1933 - 1945
ZERSTÖRUNG IM ZWEITEN WELTKRIEG


01

////

1933 kommt die NSDAP an die Macht. Zu ihrem Wahlsieg trägt auch die hohe Arbeitslosigkeit in Folge der Weltwirtschaftskrise bei, die auch in Darmstadt zu beklagen ist. Unter der NS-Herrschaft werden in Darmstadt die Orte Arheilgen und Eberstadt 1937 eingemeindet. Dadurch wächst die Stadt als Siedlungsband entlang der Verbindungsstraße zwischen Frankfurt und Heidelberg. Vom Zweiten Weltkrieg wird Darmstadt auf dramatische Weise in Mitleidenschaft gezogen. Während eines Bombenangriffs am 11. September 1944 werden fast 80 Prozent der Innenstadt und der angrenzenden Wohnviertel sowie 99 Prozent der westlichen

02

Innenstadt zerstört. Vergleichbar stark wird das Woogsviertel im Osten getroffen. Über 11.000 Menschen verlieren durch den Bombenangriff an diesem Tag ihr Leben. Zudem prägen die Spuren der Zerstörung die Stadt bis heute. Ein halbes Jahr nach dem Tag des Bombardements wird Darmstadt von amerikanischen Truppen befreit.

01 - Zerstörte Altstadt, Schloss, Mollerstadt, St. Ludwig, 1944
02 - Truppenfahrzeug der US-Army am Ernst-Ludwig-Platz, 03.1945
03 - Heinerfest, 1952
04 - Heimstättensiedlung „Unter den Golläckern“

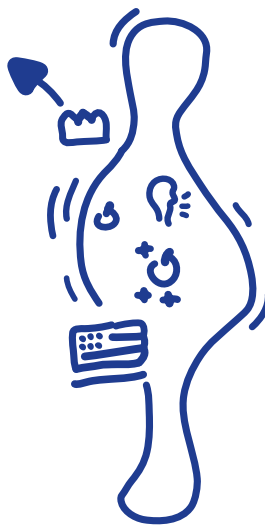
1946 - 1960
NACHKRIEGSZEIT UND WIEDERAUFBAU

03

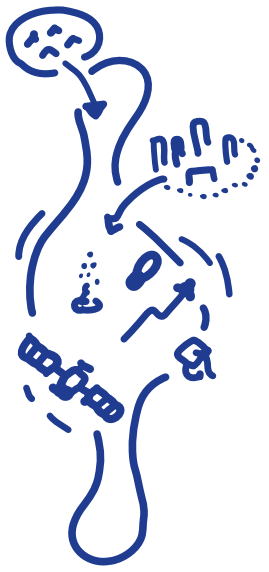
04

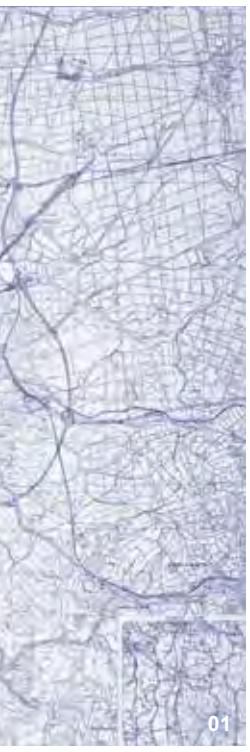
////

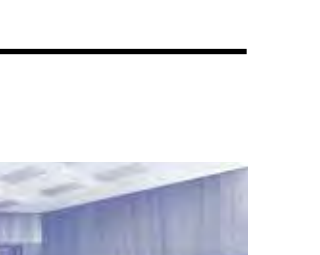
Unmittelbar nach dem Kriegsende verliert Darmstadt den Hauptstadtstatus und damit Regierung und Ministerien an Wiesbaden. Geprägt von großen finanziellen, materiellen und personellen Verlusten beginnen daraufhin die Wiederaufbauarbeiten. Bereits 1945 werden die ersten Vorschläge zur Wiederherstellung der Innenstadt und zum Erhalt prägender Bauten gemacht. Bis 1959 werden wesentliche Teile der Stadt wieder hergestellt. Die ab 1949 nach Planung der Wiederaufbau GmbH als Reaktion auf die Wohnungsnot errichteten Siedlungen am Stadtrand sind überwiegend traditionell und einfach realisiert. Mit der Ansiedlung „rauchfreier Industrie“ wird in den 1950er Jahren die



1960 - 1980
WIRTSCHAFTSWUNDER







////

Ab ca. 1960 steht Darmstadt im Zeichen des Wirtschaftswunders. Bis auf die Rekonstruktion bedeutender Großbauten (Landesmuseum, Schloss) wird dabei von einem Wiederaufbau der Altstadt abgesehen.

Der Generalverkehrsplan 1968 sieht umfangreiche Autobahnplanungen vor, der anhaltende Wohnungsbedarf soll durch den Bau von Großwohnsiedlungen am Stadtrand gedeckt werden. Nachdem die Autobahnplanungen bei Weitem nicht realisiert werden, scheitern auch einige der Neubauplanungen. Nur ein Teil der Großsiedlung Kranichstein im Nordosten sowie Eberstadt-Süd werden ab den späten 1960er Jahren realisiert. Das neue Zentrum wird zunehmend nach dem Leitbild der autogerechten Stadt geplant. Zentrum der neu belebten Innenstadt wird 1977 das Luisencenter. Gleichzeitig wird mit dem City-Tunnel eine Unterfahrung der Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr geschaffen. Wirtschaftlich wächst die Stadt und profiliert sich zudem mit der Ansiedlung europäischer Weltrauminstitute (ESOC und EUMETSAT).

Als letzter Darmstädter Stadtteil wird 1977 Wixhausen eingemeindet. 1980 ist der Wiederaufbau weitgehend abgeschlossen. Innerhalb von 30 Jahren ist die Stadtinfrastruktur überwiegend wiederhergestellt worden, sind 30.000 neue Wohnungen und 20.000 neue Arbeitsplätze entstanden. Neue ikonenhafte Bauten wie das Staatstheater (1972) haben Darmstadt ein neues, modernes Gesicht gegeben.

städtische Wirtschaft gestärkt und wiederbelebt. Auf der Fläche des alten Exerzierplatzes westlich der Mollerstadt entsteht das Verlegerviertel. Bis 1959 werden allein durch die Ansiedlung von Verlagen, Druckereien und Kosmetikbetrieben 10.000 neue Arbeitsplätze geschaffen.

Besondere Aufmerksamkeit erlangt Darmstadt mit den „Darmstädter Gesprächen“ von 1951, dem Versuch neue geistige und kulturelle Positionen zu diskutieren. Als Folge dieser Gespräche beauftragt die Stadt elf renommierte Architekten mit Entwürfen für Gemeinschaftsbauten. Von den sogenannten Meisterbauten, die beispielhaft für den modernen Wiederaufbau stehen sollen, werden fünf realisiert.

01 - Generalverkehrsplan 1968
02 - Studenten beim Wiederaufbau der TH, 1950
03 - Großbaustelle des Luisencenters, 1975
04 - ESOC, Satellitenkontrollzentrum, ca. 1972
05 - Neu-Kranichstein, 1972
06 - Luisencenter, ca. 1988

1980 - 2017

DIE WISSENSCHAFTSSTADT

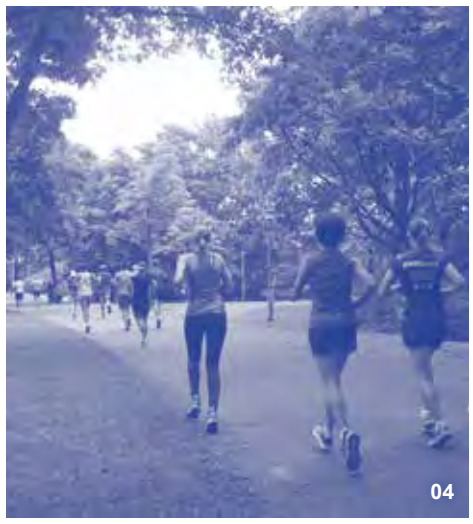
HEUTE

NEUE HERAUSFORDERUNGEN UND TRA

01

02

03


04

//// Ab den 1980er Jahren wird die Entwicklung der Hochtechnologie vorangetrieben. Weitere große Stadtentwicklungsprojekte entstehen. Ab 1996 werden durch die Öffnung des Bosch- und Postareals das Europaviertel und die „Telekom City“ am Hauptbahnhof als Teil der neuen Weststadt geplant.

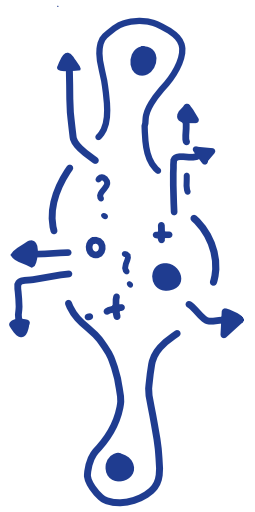
Im Norden der Innenstadt wird das nutzungsgemischte Bürgerparkviertel mit Schwimmbad, Sportanlagen und Schulen gebaut. Anfang der 2000er Jahre wird die kontrovers diskutierte „Waldspirale“ des österreichischen Architekten Friedensreich Hundertwasser fertiggestellt. Die letzten noch zur Verfügung stehenden siedlungsnahen freien Flächen werden bis Ende der 2000er Jahre entwickelt: Am Glockengarten, Blütenviertel, Kranichstein, Am Wolfhartweg, Edelsteinviertel.

Durch den Abzug der letzten amerikanischen Truppen 2008 werden nochmals Flächen zur städtischen Konversion verfügbar. Vor dem Hintergrund des anhaltenden Wachstums der Stadt liegt auch hier ein Schwerpunkt auf der bedarfsgerechten Entwicklung von Ernst-Ludwig-Kaserne, Lincoln-Siedlung und Cambrai-Fritsch-Kaserne zu neuen Wohnquartieren sowie der Kelley-Barracks für gewerbliche Nutzungen.

Für den starken Fokus auf Forschung und Entwicklung und die enge Verbindung von Wissenschaft und Wirtschaft, die sich immer stärker als Alleinstellungsmerkmal der Stadt herauskristallisieren, wird Darmstadt 1997 mit dem Titel Wissenschaftsstadt ausgezeichnet.

Die Ausrichtung auf wichtige Wirtschaftsbereiche und der hohe Anteil an Hochqualifizierten an den Beschäftigten bringt Darmstadt 2015 einen Platz als Top-Zukunftsregion in Deutschland ein. 2017 gewinnt Darmstadt den Wettbewerb „Digitale Stadt.“

01 - Neubau des Darmstadtiums, 2007
02 - Das Auge im TZ Rhein-Main
03 - EUMETSAT von der Telekom-Allee, 2009.
04 - Bürgerpark



01 - Markthalle und Centralstation
02 - Prinz-Emil-Garten
03 - Ledigenheim von Ernst Neufert
04 - Luisenplatz von oben
05 - Auerbacher Schloss
06 - Häuserzeile in Bessungen
07 - Staatstheater

Knapp 700 Jahre Geschichte sind heute im Stadtbild Darmstadts lesbar und prägen das Leben der Bewohnerinnen und Bewohner. Wie sich die zentralen Elemente der Stadtgeschichte auf die Zukunft der Stadt auswirken und wie die damit verbundenen Werte und Ideen im Sinne eines Leitbildes fortgeschrieben werden können, ist im Masterplan DA2030+ zu untersuchen.

//// DARMSTADT HEUTE

Wissenschaftsstadt, Digitale Stadt, Zentrum des Jugendstils. Darmstadt ist vieles und vereint Geist und Forschung, Kunstsinn und Innovationskraft.

01 - Der Luisenplatz im Stadtzentrum bei Nacht

//// DARMSTADT IM ÜBERBLICK

Mit rund 160.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist Darmstadt nach Frankfurt, Wiesbaden und Kassel die viertgrößte Stadt in Hessen. Darmstadt liegt mitten in der Wachstumsregion FrankfurtRheinMain und ist knapp 20 Autominuten vom internationalen Luftverkehrsdrehkreuz Frankfurt entfernt. Naturräumlich ist die Stadt eingebettet zwischen den Landschaftsräumen Bergstraße, Vorderer Odenwald, Messeler Hügelland und der Oberrheinischen Tiefebene. Das Stadtgebiet und die heutige Stadtgestalt sind gegliedert durch die Kernstadt sowie die Ortsteile Arheilgen, Eberstadt und Wixhausen.

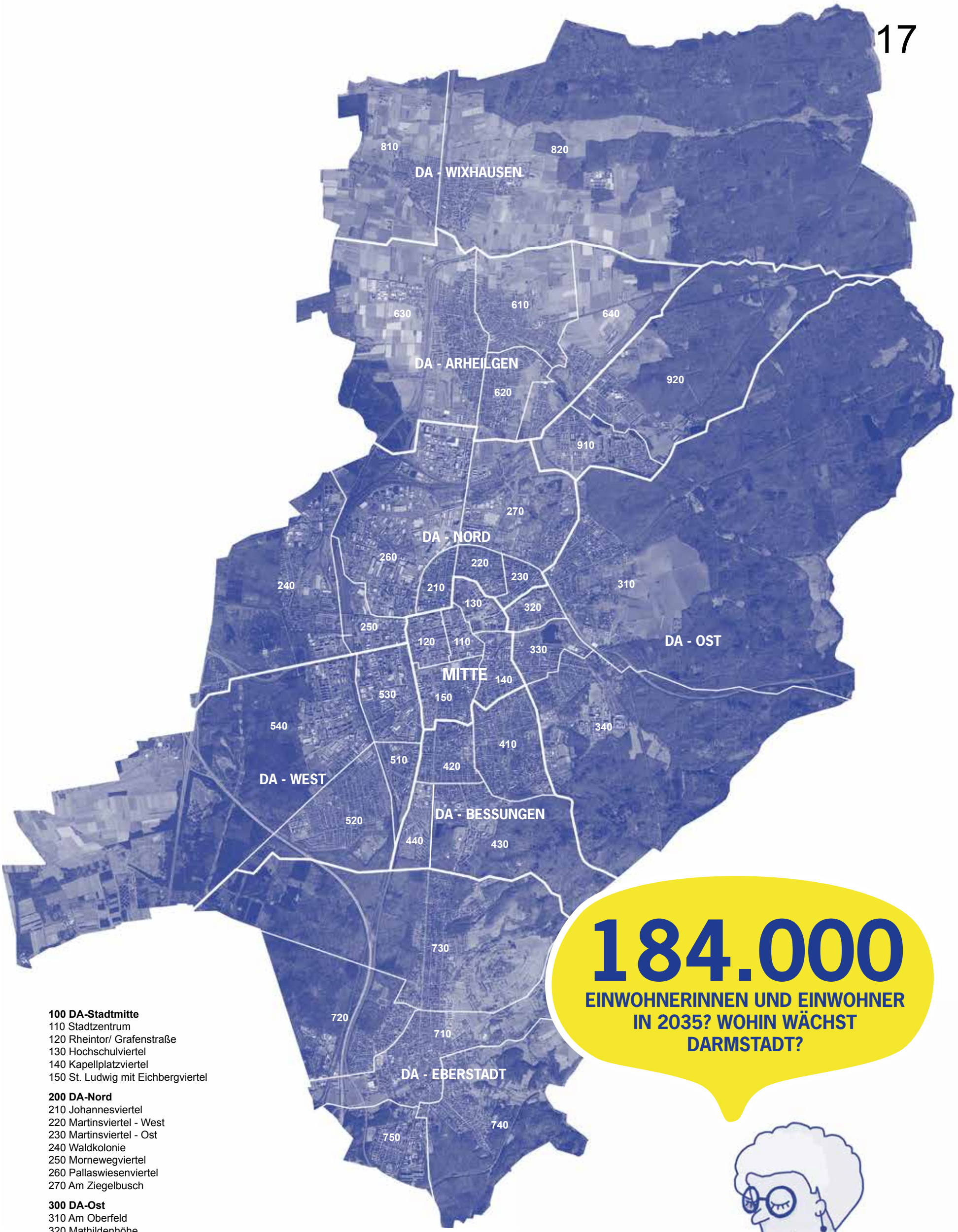
2017 weist Darmstadt eine 20-jährige Entwicklung als Wissenschaftsstadt auf, wodurch die Basis für den in diesem Jahr gewonnenen Wettbewerb „Digitale Stadt“ gelegt wurde. Die hervorragenden Ausbildungs- und Forschungsstätten wie z.B. die Technische Universität Darmstadt, Institute der Fraunhofer-Gesellschaft, das GSI Helmholtzzentrum für Schwerionenforschung, das Europäische Raumflugkontrollzentrum sowie deren enge Verknüpfung mit der Wirtschaft sind ein bedeutendes Alleinstellungsmerkmal Darmstadts. An den hochrangigen Universitäten und Hochschulen werden nicht nur neue Fachkräfte ausgebildet, sie sind in der Stadt und Region auch Wirtschaftsfaktor erster Güte: Zahlreiche erfolgreiche Unternehmen in zukunftsträchtigen Branchen schätzen das innovative Umfeld und haben ihren Sitz in der Stadt. Gemessen am Anteil der Beschäftigten in den Bereichen Forschung und Entwicklung übernimmt Darmstadt damit deutschlandweit eine Spitzenposition.

Darmstadt ist auch eine Wohnstadt mit kurzen Wegen. Die Stadt bietet in nahezu allen Stadt- und Ortslagen Wohnraum in unterschiedlichen, hohen Qualitäten und Quartiersinfrastrukturen in guter und sicherer Erreichbarkeit. Dazu gilt Darmstadt vor allem wegen der Künstlerkolonie auf der Mathildenhöhe als „Zentrum des Jugendstils“ und will UNESCO-Weltkulturerbe werden.

//// STADTBILD

Das Alleinstellungsmerkmal und der einzigartige Charakter der Mathildenhöhe sind eingebettet in ein Stadtbild und vor allem in eine Innenstadt, die im zweiten Weltkrieg nahezu vollständig zerstört wurde. Der Verlust eines Großteils der historischen Bausubstanz bedeutete für den Wiederaufbau eine Herausforderung, aber auch eine Chance für einen Neuanfang mit Platz für moderne und zeitgemäße Architektur.

Wiederhergerichtet bzw. erhalten wurden nur die großen stadthistorisch bedeutenden Bauten wie Schloss, Rathaus, Stadtkirche und Landesmuseum. Prägend für diesen Neuanfang war vor allem ein autogerechter Stadtumbau, der von einer neuen und modernen Bebauung flankiert wurde. Als städtebauliches Leitbild lag dabei die Idee der „aufgelockerten Stadt“ zugrunde. Die ursprünglich meist sehr kleinteilige Parzellierung wurde aufgegeben zugunsten weitestgehend schmuckloser Zweckformen der Zeit und Erweiterungsbauten der Hochschule. In den späten 1970er Jahren wurde mit dem „Luisencenter“ versucht, das Stadtzentrum mit einem markanten Gebäude weiter zu stärken.



184.000

EINWOHNERINNEN UND EINWOHNER IN 2035? WOHIN WÄCHST DARMSTADT?

100 DA-Stadtmitte
110 Stadtzentrum
120 Rheintor/ Grafenstraße
130 Hochschulviertel
140 Kapellplatzviertel
150 St. Ludwig mit Eichbergviertel

200 DA-Nord
210 Johannesviertel
220 Martinsviertel - West
230 Martinsviertel - Ost
240 Waldkolonie
250 Mornewegviertel
260 Pallaswiesenviertel
270 Am Ziegelbusch

300 DA-Ost
310 Am Oberfeld
320 Mathildenhöhe
330 Woogsviertel
340 An den Lichtwiesen

400 DA-Bessungen
410 Paulusviertel
420 Alt-Bessungen
430 An der Ludwigshöhe
440 Lincoln-Siedlung

500 DA-West
510 Am Südbahnhof
520 Heimstättensiedlung
530 Verlegerviertel
540 Am Kavalleriesand

600 DA-Arheilgen
610 Alt-Arheilgen
620 Arheilgen - Süd
630 Arheilgen - West
640 Arheilgen - Ost

700 DA-Eberstadt
710 Alt-Eberstadt
720 Am Lämmchensberg
730 Villenkolonie
740 Am Frankenstein
750 Kirchtannensiedlung

800 DA-Wixhausen
810 Wixhausen - West
820 Wixhausen - Ost

900 DA-Kranichstein
910 Kranichstein - Süd
920 Kranichstein - Nord

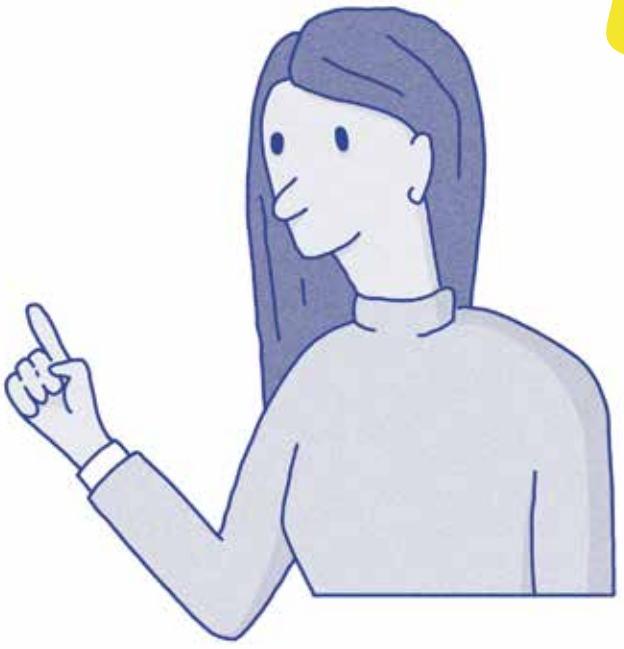
20%
DER KINDER LEBEN IN FAMILIEN, DIE SOZIAL-LEISTUNGEN NACH DEM SGB II BEZIEHEN.

33%
DER BESCHÄFTIGTEN HABEN EINEN HOCH-SCHULABSCHLUSS.

93%
DER STADTFLÄCHEN SIND BEREITS BESIEDELT ODER STEHEN UNTER SCHUTZ.

3.543
GEFLÜCHTETE MENSCHEN LEBEN IN DARMSTADT

MEHR ALS
8.000
UNTERNEHMEN SIND IN DARMSTADT ANGESIEDELT.



MENSCHEN AUS ÜBER
150
VERSCHIEDENEN NATIONEN LEBEN IN DARMSTADT

//// DARMSTADT WÄCHST

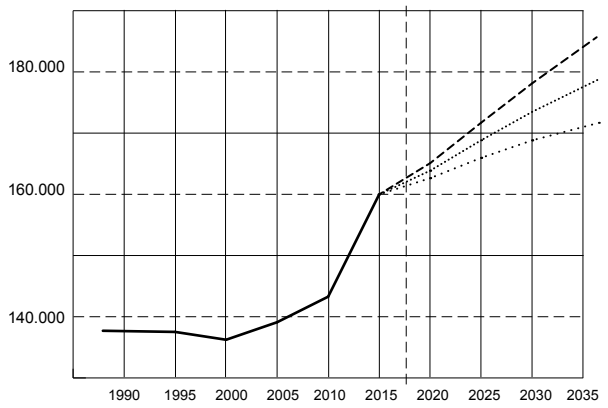
Vor den Toren der Stadt entstand ab 1968 im Nordosten die Großwohnsiedlung Neu-Kranichstein. Anfangs für 18.000 Einwohnerinnen und Einwohner geplant, wurde jedoch auch aufgrund der Wirtschaftskrise nur ein Teil der Siedlung realisiert. Bis heute ist der städtebauliche Charakter dieser ehemaligen Satellitenstadt einzigartig für Darmstadt. Durch ein zunehmendes Zusammenwachsen mit den benachbarten Stadtteilen sowie diverse städtebauliche und soziale Veränderungen hat sich der ehemalige soziale Brennpunkt bis heute zu einem durchmischten und multikulturellen Stadtteil mit breit gefächerter Sozialstruktur entwickelt.

Die hohe Lebensqualität und das attraktive Arbeits- und Studienplatzangebot sind wichtige Faktoren für das seit Jahren anhaltende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum in der Stadt. Knapp 130.000 Menschen aus Stadt und Umland arbeiten heute in Darmstadt. Das Wachstum hält seit 1998 an und bestätigt die Trendwende von der Suburbanisierung hin zu einer Renaissance der Innenstadt.

Darmstadt ist die am stärksten wachsende Stadt im Rhein-Main-Gebiet. Die Hessenagentur prognostiziert für Darmstadt ausgehend vom Jahr 2014 bis 2050 ein Bevölkerungsplus von 18,7 Prozent. Gleichzeitig liegt die aktuelle Bevölkerungszahl u.a. aufgrund der Zuwanderung der letzten Jahre über den Prognosen der Wissenschaftsstadt aus dem Jahre 2012.

Die Region erlebt ein überdurchschnittlich starkes Wachstum vor allem beim Zuzug von Bürgerinnen und Bürgern im Alter zwischen 15 und 25. Auch hier wird mittelfristig im Vergleich zum bundesdeutschen Durchschnitt ein hoher Bevölkerungsanteil zwischen 20 und 40 Jahren prognostiziert, wodurch vor allem die Bevölkerungsgruppe im erwerbsfähigen Alter an der Gesamtbevölkerung steigen wird. National und international agierende Unternehmen tragen zusätzlich dazu bei, dass vor allem Zuzüge aus Asien, Nordamerika und europäischen Ländern festzustellen sind.

Der Anteil der Akademikerinnen und Akademiker an der Darmstädter Stadtbevölkerung steigt und lag 2016 bereits bei über 30 Prozent. Die steigende Entwicklung ist verbunden mit dem guten Ruf des Wissenschaftsstandortes und der Ansiedlung neuen Gewerbes sowie von Industrien, Dienstleistungen und wissensbasierten Branchen. Darmstadt ist bundesweit führend in Bezug auf Zugang zu Bildung, Entwicklung von Arbeitsplätzen, technischer Infrastruktur sowie sozialer und medizinischer Versorgung.



BEVÖLKERUNGSPROGNOSE BIS 2035 DER WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT

Bisheriges Bevölkerungswachstum und prognostizierte Wanderungsgewinne in drei Szenarien mit 500, 800 und 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern pro Jahr. (Wissenschaftsstadt Darmstadt, Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung - Statistik und Stadtforschung, 2017)

//// ZUKUNFTSTHEMEN

Die weltweite Verstädterung prägt das 21. Jahrhundert. 2050 sollen mehr als 70 Prozent der Weltbevölkerung in Städten leben. In den Städten gilt es daher, die Herausforderung unserer Zeit zu bewältigen.

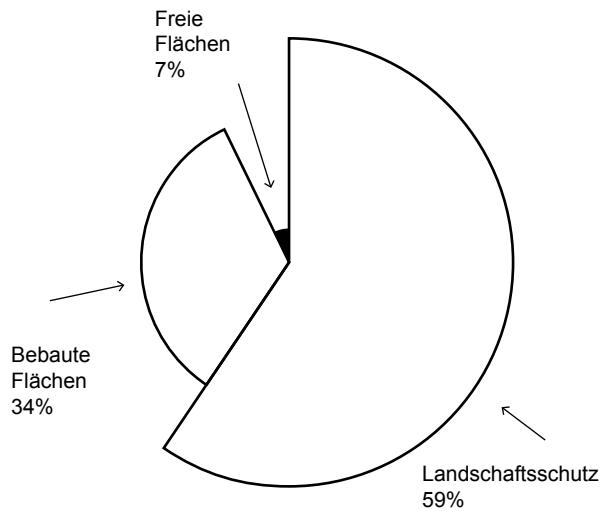
01 - Das Gewerbegebiet Nordwest aus dem Bürgerparkviertel

Die Entwicklung urbaner Räume in Deutschland und damit auch der Wissenschaftsstadt Darmstadt ist heute mit vielfältigen und vergleichbaren Herausforderungen und übergeordneten Rahmenbedingungen konfrontiert, u.a. dem demografischen und gesellschaftlichen Wandel, zunehmender sozialräumlicher Polarisierung, der digitalen Transformation, dem wirtschaftlichen Strukturwandel sowie der Notwendigkeit von Klima- und Ressourcenschutz. Das Wachstum attraktiver Städte bei gleichzeitiger Schrumpfung von ökonomisch weniger attraktiven Städten im ländlichen Raum gilt in besonderem Maße für Darmstadt. Diese Rahmenbedingungen sind auch in der Wissenschaftsstadt Darmstadt bei allen Planungen zu berücksichtigen, ist die Stadt doch stellenweise in besonderer Weise von diesen Veränderungsprozessen betroffen. Die folgenden Zukunftsthemen sollen als wichtige Grundlagen und Hintergrund in die Bearbeitung des „Masterplan DA2030+ ////Darmstadt weiterdenken“ einfließen.

//// STADTWACHSTUM

Die hohe Lebensqualität in Darmstadt und das wirtschaftlich erfolgreiche Umfeld lassen auch in den kommenden Jahren eine dynamische Entwicklung erwarten. Für die Stadtentwicklung ergeben sich daraus vielfältige und komplexe Herausforderungen. Der Siedlungsraum Darmstadts ist durch Wald- und Naturschutzgebiete sowie durch den Fluglärm begrenzt. Können heute noch Flächenreserven nicht mehr benötigter Kasernen in Wohnraum und Gewerbe umgenutzt werden, so muss der zukünftigen Flächennachfrage durch vielfältige Strategien in der Innen- und Außenentwicklung sowie durch eine stärkere Zusammenarbeit mit Nachbarkommunen begegnet werden. Der beschränkte Platz lässt Flächenkonkurrenzen nicht nur zwischen Wohn- und Gewerbenutzungen entstehen, sondern es muss auch intensiver als bislang ausgehandelt werden, welche Flächen für soziale und technische Infrastrukturen sowie für Frei- und Grünräume zur Verfügung stehen.

Soziale Treffpunkte und Einrichtungen, vielfältig nutzbare öffentliche Frei- und Grünräume zur Naherholung sind gerade im stark verdichteten Raum entscheidend für eine hohe Lebensqualität. Im Umgang mit dem Wachstum sind also kreative Wege gefragt, wie solche Angebote der Daseinsvorsorge zukunftsfähig und gleichzeitig attraktiv bleiben können. Auf der Ebene des gemeinschaftlichen Zusammenlebens stellen sich zudem angesichts des Wachstums Fragen zur Identität der Stadt: Wie kann der spezifische Charakter Darmstadts trotz baulicher und gesellschaftlicher Veränderungen bewahrt beziehungsweise weiterentwickelt werden?



ANTEILE FREIER FLÄCHEN IN DARMSTADT

Anteile an bebauten Flächen, an Landschaftsschutzzonen und an freien Flächen in Darmstadt 2017 (Landesentwicklungsplan Hessen und Flächennutzungsplan Darmstadt).

01 - Bus- und Tramhaltestelle am Hauptbahnhof
02 - Fahrradstraße im Martinsviertel

Das Stadtwachstum wird Darmstadt weiter verändern. Eine Frage wird daher sein, wie das Wachstum gestaltet und wie die unterschiedlichen Vorstellungen und Interessen verhandelt werden können. Diese gilt es, im Rahmen des Prozesses mit der Stadtgesellschaft zu diskutieren. Dazu ist auszuloten, worin die Chancen des Wachstums der Stadt liegen können. Vor diesem Hintergrund soll der Masterplan DA2030+ Antworten geben auf folgende Fragen:

- **Wie können den Menschen die Vorbehalte gegenüber den mit dem Wachstum einhergehenden Veränderungen genommen werden?**
- **Welche für die Stadtgesellschaft und das Gemeinwohl entstehenden Verbesserungen können aus dem Wachstum abgeleitet werden?**
- **Wo kann Darmstadt „hinwachsen“ – in die Fläche oder in die Höhe?**
- **Was sind die Konsequenzen des Wachstums?**
- **Wie kann trotz wachstumsbedingter (baulicher) Veränderungen die Identität und das „Darmstadtgefühl“ erhalten werden?**
- **Wie kann das Stadtwachstum gesteuert und gestaltet werden?**

//// ENERGIE- UND VERKEHRSWENDE

Die Verkehrsbelastung ist aktuell eines der brennenden Themen in Darmstadt, denn parallel zum Wachstum von Einwohner- und Beschäftigtenzahlen steigt der Verkehr überproportional. Angesichts des Wachstums der Stadt und der mit der Klima- und Energiewende einhergehenden Notwendigkeit eines Paradigmenwechsels im Verkehr dürfte sich diese noch zuspitzen.

Die im Wiederaufbau autogerecht geplante Stadt und heute stark vom Autoverkehr geprägten Straßen sind für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer oft in ihrer Attraktivität und Sicherheit gemindert. Die Kapazitäten des öffentlichen Nahverkehrs haben zudem an zentralen Knotenpunkten, wie z.B. dem Luisenplatz, ihre Grenzen erreicht. Ziel ist es, innerhalb des Planungsprozesses zu DA2030+ ein zukunftsfähiges, nachhaltiges Mobilitätskonzept zu entwickeln, das in enger Verzahnung mit den Zukunftsideen des Masterplans DA2030+ konzipiert werden soll. Dabei gilt es, die folgenden Fragen in besonderem Maße in den Blick zu nehmen:

- **Wie kann ein Bewusstseinswandel in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit für eine postfossile Verkehrswende und Stärkung des Umweltverbundes ausgelöst werden?**
- **Wie können die Bürgerinnen und Bürger sowie die Gewerbetreibenden die Verkehrswende als Chance für bessere Mobilität und mehr Lebensqualität wahrnehmen und aktiv mitgestalten?**
- **Wie kann Autoverkehr vermieden werden und welchen Beitrag leistet eine integrierte Stadtentwicklung dazu, in Darmstadt die Weichen für nachhaltige und verträgliche Mobilität zu stellen?**
- **Flächengerechtigkeit: Wie kann durch ein nachhaltiges Verkehrskonzept ein Beitrag dazu geliefert werden, eine gerechtere Verteilung von Flächen zu Gunsten der nachhaltigen Mobilität im öffentlichen Raum herzustellen?**

//// ROLLE IN DER REGION

Als Wirtschafts- und Innovationsmotoren Deutschlands spielen Metropolregionen eine immer wichtigere Rolle im europäischen Standortwettbewerb. Darmstadt ist Teil der Metropolregion FrankfurtRhein-Main, die mit rund 5,5 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern die international bedeutendste und wirtschaftsstärkste Region Deutschlands ist. Die Metropolregion gilt als traditioneller Finanz- und Handelsplatz und umfasst bedeutende Logistik-, Industrie-, Forschungs- und Dienstleistungsstandorte. Dazu liegt Darmstadt an der Schnittstelle zur Metropolregion Rhein-Neckar.

Zukünftig wird die Region wachsen, jedoch nicht im gleichen Umfang wie Darmstadt, das verglichen mit den großen Städten in Südhessen eine überdurchschnittliche Bevölkerungszunahme erwartet. Für Darmstadt bedeutet dies zukünftig weiterhin hohe Einpendlerzahlen. Hier besteht eine weitere Herausforderung für die Verkehrswende.

Darmstadt hält als Oberzentrum im Verdichtungsraum viele Funktionen vor, die für die wirtschaftliche Entwicklung und die Lebensqualität vieler Nachbarkommunen von Bedeutung sind: Hochschulen und hochrangige Forschungseinrichtungen sind hier nur einige Beispiele. Dazu ist die Notwendigkeit regionaler Zusammenarbeit von Kommunen seitens der Wirtschaft, Öffentlichkeit, Politik und Behörden allgemein anerkannt, auch wenn die alltägliche Realität kommunalen Handelns von einem starken Wettbewerb, u.a. um Betriebe, Gewerbesteuer und um Flächenkontingente geprägt ist.

- **Wie kann die Zusammenarbeit zwischen den Kommunen, u.a. bei der Bewältigung des Verkehrswachstums und der Wohnraumangebote, gefördert werden?**

//// GLEICHBERECHTIGUNG UND SOZIALE NACHHALTIGKEIT

Zwischen einkommensschwachen und einkommensstarken Bevölkerungsschichten geht die Schere auch in Darmstadt weiter auseinander. Darüber hinaus sind finanzschwache Bevölkerungsgruppen vermehrt gezwungen, in weniger attraktive Stadtlagen, entlang stark befahrener Verkehrsachsen oder aus der Stadt heraus in die Region zu ziehen. Wie in fast allen Städten nimmt also die sozialräumliche Polarisierung zu, d.h. es kommt zu einer immer stärkeren Trennung zwischen armen und reichen Haushalten. Die wachsende Ungleichheit, aber auch die sich ausdifferenzierenden kulturellen Unterschiede sind in der Stadt somit eine weitere Herausforderung und Aufgabe für die Stadtentwicklung.

Um dem Anspruch einer sozialen Nachhaltigkeit noch mehr zu entsprechen, sind eine zielgerichtete Versorgung mit Wohnraum, die Förderung von Gesundheit (im Alter), die Bereitstellung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten, die Zugänglichkeit zu Einrichtungen sozialer Infrastrukturen und vielfältige Teilhabemöglichkeiten für alle Darmstädterinnen und Darmstädter erforderlich. Notwendig ist ein sozialer Ausgleich sowie Fürsorge insbesondere für Schwächere.

Mit Unterzeichnung der „Europäischen Charta für die Gleichstellung von Frauen und Männern auf lokaler Ebene“ hat sich Darmstadt einem Instrument verpflichtet, mit dem Maßnahmen für mehr Geschlechtergerechtigkeit entwickelt werden sollen. Das Thema Gender Mainstreaming ist daher als Querschnittsaufgabe zu betrachten. Hierbei fördert Gender Planning neue Denkmuster. Gendergerechte Planungen sichern z.B. nutzungsgemischte Strukturen und eine gute Erreichbarkeit aller Infrastruktureinrichtungen.

01 - Lage Darmstadts in der Metropolregion Rhein-Main
02 - City-Ring im Norden der Innenstadt

//// WIR FRAGEN DARMSTADT...

//// WILLI BUCHER

Künstler

WAS MACHT DARMSTADT FÜR SIE HEUTE BESONDERS?

Seit 1970 lebe und arbeite ich in Darmstadt. Nach einem halben Jahrhundert des Wegwollens bin ich nach langer Zeit doch dem „verborgenen Charme“ dieser Stadt erlegen. So richtig „heimisch“ werde ich hier jedoch wohl nie. Die architektonische Tristesse ist immer noch nicht verschwunden. Was die Einfallsstraßen so säumt, erfreut auch nicht gerade das Auge. Bauliche Sünden prägen nach wie vor das ästhetische Bild der Stadt. Doch es gibt ja gute Freunde, einen Besuch im Landesmuseum und die „Lilien“ haben wieder die Leidenschaft für Fußball in der Stadt geweckt.

WIR SIND IM JAHR 2030: WIE SOLL SICH DIE STADT BIS DAHIN VERÄNDERT HABEN?

Der Blick in die Glaskugel ist immer so eine Sache. Utopien sind verloren gegangen und an ihre Stelle z.T. Dystopien getreten wie Videoüberwachung, Terrorangst und Betonwüste zeigen.

Wie Darmstadt unter Einfluss der vielseitigen Veränderungen aussehen wird, lässt sich kaum vorhersagen. Jedenfalls sollte Darmstadt zu den „Transforming Cities“ gehören, die an der 4.0-Entwicklung und der Integration von Stadtzentren und Wohngebieten sowie industrieller Produktion teilnehmen. Wünschenswert wäre, wenn die Einfallstraßen der Stadt ein neues und ästhetischeres Bild bekämen und die Mitte der Stadt vom monolithischen Block Luisencenter befreit wäre. So würden Menschen nicht nur wegen ihres Arbeitsplatzes bleiben, sondern vielleicht auch eine größere Stadtliebe empfinden.

WIE SCHAFFEN WIR VIELFÄLTIGE KULTUR UND WELCHE KULTUR BRAUCHT DARMSTADT?

Früher hieß es: „In Darmstadt leben die Künste.“ Davon ist heute nicht mehr viel zu spüren. Doch gerade Darmstadt hätte aufgrund seiner eigenen kulturellen Historie, wie das Beispiel Mathildenhöhe zeigt, die Chance, da wieder anzuknüpfen. In einer auf Digitalisierung und auf Algorithmus angelegten Stadtentwicklung ist eine Verbindung zwischen Industrie, Wissenschaft und Kunst notwendig für die kreative Entwicklung der Stadt im öffentlichen Raum.

////

MICHAEL KIBLER

Schriftsteller

WAS MACHT DARMSTADT FÜR SIE HEUTE BESONDERS?

Darmstadt bietet eine fast perfekte Mischung aus Großstadt und Kleinstadt. Vom Krankenhaus bis zum Staatstheater spielt Darmstadt eindeutig in der Liga der Großstädte. Was jedoch das Lebensgefühl angeht, fehlt vor allem ein negativer Aspekt vieler Großstädte: die Anonymität. Das liegt sicher daran, dass in Darmstadt die einzelnen Stadtviertel mit ihren Kulturstätten, Kneipen und kleineren Geschäften eine wichtige Rolle spielen.

WIR SIND IM JAHR 2030: WIE SOLL SICH DIE STADT BIS DAHIN VERÄNDERT HABEN?

Darmstadt hat gute Lösungen für den Verkehr entwickeln können: Der Cityring existiert so nicht mehr. Es gibt einen Tunnel in Nord-Süd-Richtung und einen in Ost-West-Richtung und mehrere Park&Ride-Parkhäuser mit schneller ÖPNV-Anbindung. Das Wiener Modell ist etabliert: für einen Euro am Tag Bus oder Bahn fahren. Parallel dazu ist Darmstadt die fahrradfreundlichste Stadt auf dem Kontinent.

WIE SCHAFFEN WIR VIELFÄLTIGE KULTUR UND WELCHE KULTUR BRAUCHT DARMSTADT?

Die Kultur ist schon vielfältig, daher ergibt die Frage nur Sinn, wenn sie sich auf die Kultur im gegenseitigen Umgang bezieht. Da halte ich den grundsätzlich toleranten und diskussionsfreudigen Diskurs, wie er heute zum Großteil existiert, für richtig, wichtig und gut für die Stadt und ihre Bürger.

////

LUKAS MAURER

Jugendvertretung evangelisches Dekanat Darmstadt-Süd

WAS MACHT DARMSTADT FÜR DICH HEUTE BESONDERS?

Darmstadt ist für mich besonders, da ich überall alleine mit Bus und Bahn und den neuen Haltestellen hingehen kann. Die Leute in Darmstadt sind sehr nett, auch der Oberbürgermeister, mein Freund.

WIE STELLST DU DIR DARMSTADT IN 20 JAHREN VOR?

Menschen mit Behinderung sollen überall in Darmstadt arbeiten können. Ich wünsche mir viele WG´s für Menschen mit Behinderung. Ich möchte abends nach Partys alleine nach Hause gehen können. Die Straßen sollen einen neuen Belag bekommen und nicht mehr so hubbelig sein.

AN WELCHEN ORTEN IN DARMSTADT FÜHLST DU DICH WOHL, WO HÄLTST DU DICH GERNE AUF?

Zuhause habe ich viel Platz, mit meinen drei Brüdern und der Mama, das ist liebevoll. Im Vino Central am Bahnhof, dort arbeite ich und es ist der beste Arbeitsplatz der Welt. In der Martin-Luther-Gemeinde, bei Birgit Heckelmann, dort habe ich viele Freunde und bin Teamer in einer Jugendgruppe. Im Kung-Fu in Eberstadt. Bei der Lebenshilfe spiele ich Fußball und bin manchmal bei Ausflügen, beim Sportfest habe ich den zweiten Platz gemacht. Zwischenräume gefallen mir gut, auch der Herrngarten.

WAS IST DAS BESONDERE AN DIESEN ORTEN?

Im Vino Central arbeiten viele nette Leute; ich lerne jetzt kochen und habe jedes Mal neue Aufgaben. In unserem Kung-Fu Verein lerne ich viele Bewegungen und wir haben einen tollen Meister aus Indonesien. Ich trainiere seit 13 Jahren. In der Kirchengemeinde gibt es viele Ausflüge. Samstags gibt es im Zwischenraum leckeres Essen, ich kann kickern und Tischfußball spielen. Es gibt dort viele Gespräche.

01

02

03

04

05

01 - Hochzeitsturm und Russische Kapelle auf der Mathildenhöhe
02 - Waldspirale von Hundertwasser
03 - Hofgut Oberfeld
04 - Boulderhalle im Gewerbegebiet Nordwest
05 - Schaufensterdekoration in Bessungen

////

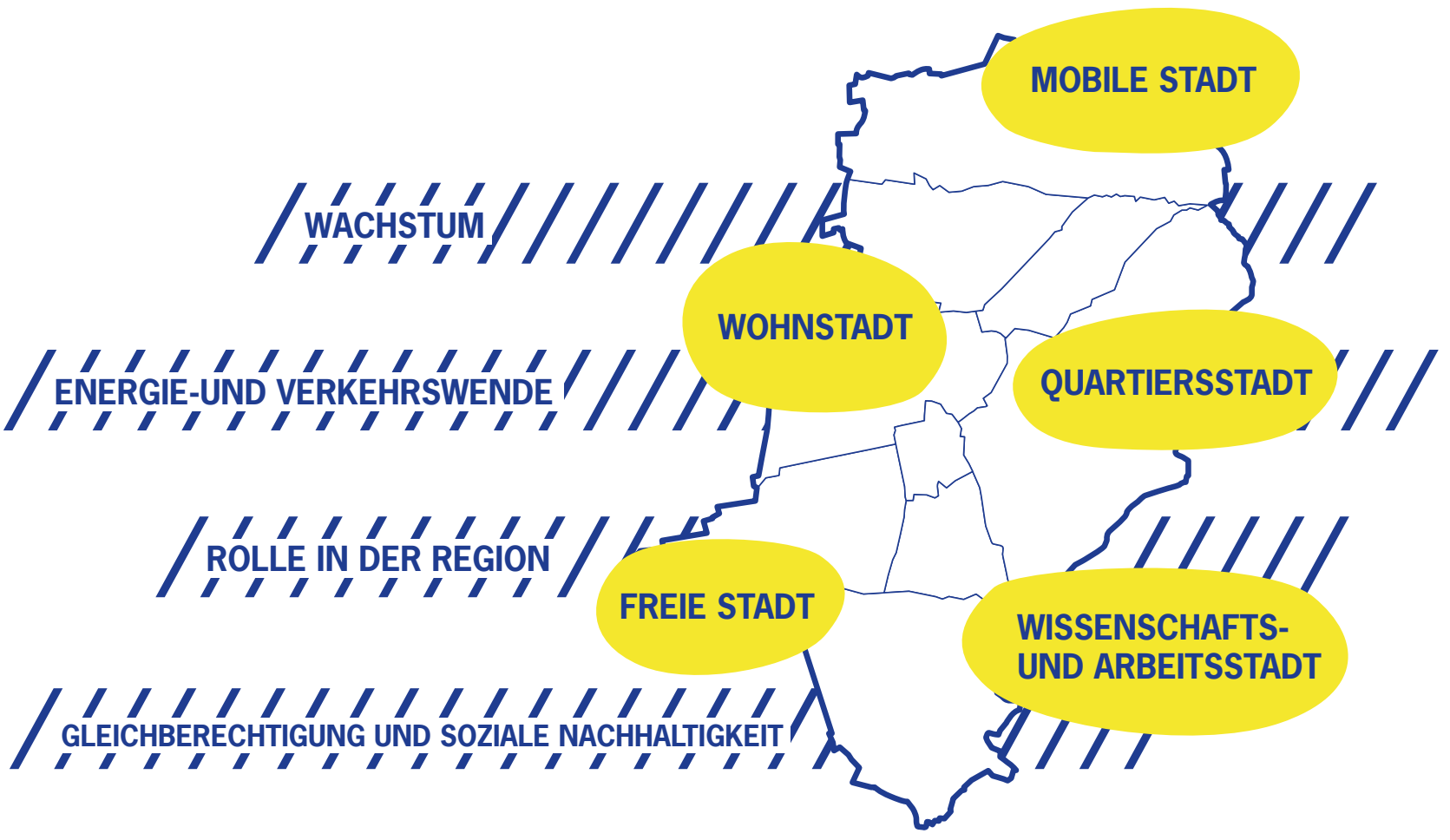
5 ARBEITSFELDER IM FOKUS

**Darmstadt, die ...
Wohnstadt | Quartiers-
stadt | Wissenschafts-
und Arbeitsstadt | Freie
Stadt | Mobile Stadt.**

Der Masterplan DA2030+ wird im Zuge eines kooperativen Planungsprozesses entwickelt. Fünf Planungsteams erarbeiten hierfür bis zum Sommer 2018 integrierte und räumliche Zukunftsideen für die Wissenschaftsstadt. Im Fokus stehen fünf querschnittsorientierte Arbeitsfelder, die für die Wachstumsherausforderungen der Stadtentwicklung in Darmstadt stehen. Die folgenden Seiten umfassen eine kompakte Beschreibung und Analyse der Arbeitsfelder.

Dargestellt sind jeweils die Ausgangssituation sowie die zentralen Entwicklungstreiber und Trends. Relevante Konzepte und Planungen sowie räumliche Schwerpunkte der Entwicklung werden zusammengefasst.

Wesentliche und räumlich gut zu verortende Inhalte der Betrachtung sind für jedes Arbeitsfeld in einer Karte dargestellt.



//// WOHNSTADT

Wir müssen darüber nachdenken, wie und wo wir zukünftig in der Stadt qualitätsvoll und bezahlbar wohnen können.

//// AUSGANGSLAGE

Darmstadt ist attraktiv für junge und hochqualifizierte Menschen. Das anhaltende Bevölkerungswachstum in den vergangenen Jahren unterstreicht die hohe Qualität als Wohn- und Arbeitsstandort. Auch für die kommenden Jahre wird Darmstadt im Gegensatz zu weiten Teilen Deutschlands ein anhaltendes Wachstum prognostiziert. In der Stadt ist Wohnraum aber eine zunehmend knappe Ressource, an die gleichzeitig hohe Ansprüche gestellt werden: Bezahlbarkeit, energetische Ansprüche, Flexibilität für diverse Lebensentwürfe und Familienmodelle und nicht zuletzt ein attraktives Umfeld sollen gewährleistet sein.

Das Angebot an Wohnungen ist in Darmstadt recht gleichmäßig auf das Stadtgebiet verteilt. Bevorzugte Wohnlagen vor allem für junge Menschen sind in der Innenstadt die dicht bebauten Gründerzeitquartiere Johannes- und Martinsviertel und Bessungen. Die Baustruktur ist hier vornehmlich geprägt durch drei- bis viergeschossige Blockrandbebauung im Altbau mit vereinzelter Nachkriegsbebauung. Die Villenviertel südlich der Innenstadt, das Paulus- und Steinbergviertel, und die Villenkolonie östlich der Innenstadt, die Rosenhöhe und das Komponistenviertel, stellen dazu die gefragtesten Wohnlagen in Darmstadt dar. Als großzügige Gartenstadtsiedlungen sind diese Quartiere heute stark durchgrünt und von Stadtvillen und Einzelhausbebauung mit vereinzelten Reihenhauslagen geprägt.

Die eingemeindeten Stadtteile Arheilgen, Eberstadt und Wixhausen bilden mit ihren historischen Ortskernen siedlungsstrukturell gewachsene und eigenständige Stadtteile, die, wie auch die Heimstättensiedlung, für das Wohnen vor allem für Familien eine besondere Bedeutung haben. Hier finden sich in den historischen Kernbereichen dörflich-vorindustrielle Baustrukturen und in den Randgebieten klassische Einfamilienhauslagen.

Herausragend im gesamtstädtischen Wohnangebot ist auch heute noch die Siedlung Kranichstein. Die Siedlung ist nach den Planungsidealen der 1950er-1970er als besonderer Wohnstandort in Darmstadt und als eine von ursprünglich sechs geplanten Waldsatelliten im Großraum Darmstadt entstanden und bildet heute Leitbilder von über 50 Jahren Planung ab: Von großmaßstäblichen Geschosswohnungsbauten über Ein- und Zweifamilienhäuser und Häuserzeilen mit Wohnwegen bis zu experimentellen Projekten, die das erste Passivhaus Deutschlands hervorbrachten und einer Bauwagensiedlung, ist dieser Stadtteil heute durch ein eigenes, großes und vielfältiges Wohnangebot geprägt. Dazu finden sich hier weitläufige, siedlungsnahe Grün- und Freiflächen sowie Kleingartenanlagen.

Eine weitere großflächige Wohnbauentwicklung konnte in den 1990er Jahren nach der Schließung des städtischen Schlachthofes im Bürgerparkviertel um die Waldspirale abgeschlossen werden. Die jüngsten Projekte wurden im Blütenviertel, Am Glockengarten, in Kranichstein, Am Wolfhartweg sowie im Edelsteinviertel realisiert.

Angesichts vielfacher naturräumlicher Restriktionen im Außenbereich ist der aktuelle Wohnungsbau vor allem auf die Innenentwicklung und damit auf kleinere Flächen und Projekte fokussiert. Vor diesem Hintergrund wird die besondere Relevanz der in der Entwicklung befindlichen Konversionsgebiete Lincoln-Siedlung, Cambrai-Fritsch-Kaserne und Jefferson-Siedlung – die größten Baugebiete in Darmstadt seit dem Zweiten Weltkrieg – besonders deutlich.

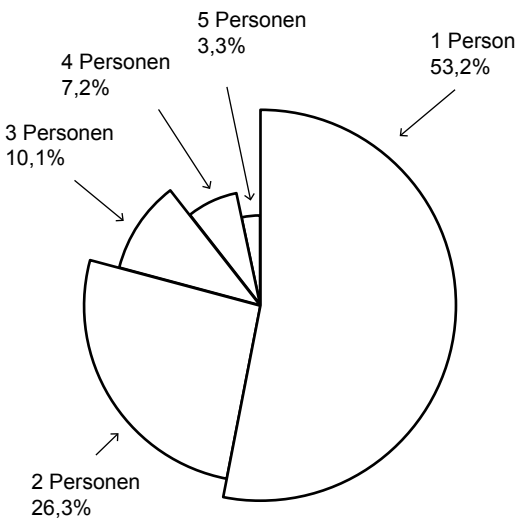
//// TRENDS UND ENTWICKLUNGEN

Das vielfältige und gute Angebot an Hochschulen, wissenschaftlichen Einrichtungen und Unternehmen in der Stadt trägt mit zum kontinuierlichen Wachstum Darmstadts bei. Auch zukünftig ist daher mit einem wachsenden Druck auf den Wohnungsmarkt und steigenden Immobilienpreisen zu rechnen. Gerade für Studierende und junge Familien wird dieser Umstand herausfordernd, werden doch bei den jungen Altersgruppen die höchsten Zuwachsraten verzeichnet. Zudem steigt besonders in zentralen Lagen wie der Innenstadt die Nachfrage kontinuierlich.

Die äußeren Stadtteile werden vor allem von der familienbedingten Nachfrage nach größeren Wohnungen mit Garten und dem Wunsch nach Eigentumsbildung profitieren. Dies führt zu verstärkten Zuzügen aus zentralen Lagen, der Region, aber auch aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg. Im Gegenzug verzeichnet das unmittelbare regionale Umfeld mit Griesheim, Pfungstadt oder Roßdorf einen besonderen Zuwachs, da junge Familien, die sich in Darmstadt keinen Wohnraum mehr leisten können, verstärkt darauf angewiesen sind, außerhalb der Stadt zu suchen, was auf ein Angebotsdefizit an attraktiven und bezahlbaren Lagen in der Stadt hindeutet.

Für die weitere Entwicklung und das Ziel, eine durchmischte und familienfreundliche Stadt zu erhalten, muss ein besonderes Augenmerk auf die Realisierung von bezahlbarem Wohnraum gelegt werden. Ein erster Schritt wurde 2017 durch einen Grundsatzbeschluss zur Förderung von sozialgebundenem Wohnraum für niedrige und mittlere Einkommen gemacht. Darüber hinaus bedarf es eines vielfältigeren Angebots für verschiedene gesellschaftliche Gruppen. Auch eine generationenübergreifende Attraktivität und Weiterentwicklung der Quartiere ist sicherzustellen, da zukünftig die Bevölkerungsgruppe 65+ stark ansteigen wird.

Statistisch gesehen leben Seniorinnen und Senioren häufig in Ein-Personen-Haushalten und verstärken somit die ohnehin zu verzeichnende Individualisierung des Wohnungsmarktes und die Tendenz zu kleineren Haushalten. Der bereits hohe Anteil an Ein- und Zwei-Personenhaushalten in Darmstadt von 79 % im Jahr 2015 wird damit zukünftig noch weiter steigen. Dadurch nimmt der Wohnungsbedarf überproportional zum Bevölkerungswachstum zu. Diese Entwicklung könnte sich durch einen erhöhten Wohnflächenverbrauch pro Kopf noch weiter steigern.



HAUSHALTSGRÖSSEN IN DARMSTADT

Prozentuale Verteilung der Haushaltsgrößen in Darmstadt (Datenreport, 2016)

01

02

03

04

01 - Fachwerkhausstrukturen in Bessungen an der Niederstraße
02 - Wohnhaus im Johannesviertel an der Frankfurter Straße
03 - Neubau im Bürgerparkviertel
04 - Hochhausbebauung in Kranichstein

SEIT 2011 SIND DIE MIETPREISE UM ÜBER

20%

GESTIEGEN.

60%

DER BEVÖLKERUNG WOHNEN IN DER INNENSTADT.

10.000

NEUE WOHNUNGEN SOLLEN BIS 2020 ENTSTEHEN.

CAMBRAI-FRITSCH KASERNE

LINCOLN-SIEDLUNG

JEFFERSON-SIEDLUNG

WOHNSTADT

Prägende Baustruktur (GFZ)

Blockrandbebauung (>2.0)

Großwohnsiedlungen (bis 2.0)

Zeilenbauweise (<0.9)

Einfamilienhausgebiete (<0.9)

Wohnvierteldynamik (Zu/Fortzüge)

Hohe Dynamik

Stabil mit leichtem Zugewinn

Ausgeglichen

Jüngste Wohnungsbauprojekte

Konversionsflächen für den Wohnungsbau

>1000
200
<100

Wohnungsbaupotenziale
(in Wohneinheiten)

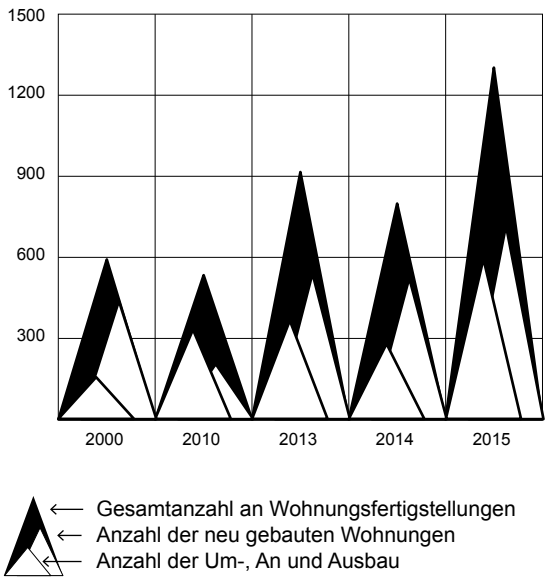
Siedlungsbeschränkung durch Fluglärm

01 - Neuer Wohungsbau in Kranichstein (K.6.1).

Um der steigenden Wohnungsnachfrage in Teilen gerecht zu werden, stehen derzeit Konversionsflächen von ca. 58 ha sowie weitere Flächenreserven von 21 ha für Wohnen zur Verfügung. Vor allem im Norden des Stadtgebiets sind aber einige der möglichen Potentialflächen aufgrund der Siedlungsbeschränkung durch den Fluglärm nicht für Wohnungsbau aktivierbar.

Aus kommunaler Sicht ist das Wohnungsunternehmen bauverein AG in Anbetracht der aktuellen Herausforderung ein bedeutender Partner für die anstehenden Aufgaben. Das städtische Tochterunternehmen besitzt etwa 44 Prozent der sozial geförderten Wohnungen insgesamt und 15 Prozent des gesamten Wohnungsbestands. Das politische Ziel einer sozialverträglichen Stadt- und Quartiersentwicklung soll neben der bauverein AG aber auch in privaten Bauvorhaben mitgetragen werden. Vor diesem Hintergrund sollen bei der Schaffung von neuem Planungsrecht 25 Prozent des neu entstehenden Wohnraums auf Grundlage des Hessischen Wohnraumfördergesetzes als sozialer Wohnungsbau und weitere 20 Prozent für mittlere Einkommensgruppen realisiert werden. Dazu soll sozial nachhaltiger Wohnungsbau für „besonders bedürftige“ Zielgruppen planungsrechtlich gesichert und über entsprechende Förderprogramme unterstützt werden.

Durch die Bereitstellung und Schaffung eines differenzierten, nachhaltigen und flexiblen Wohnungsangebotes für unterschiedliche Nutzerinnen und Nutzer (u.a. Studierende, Wohngruppen, integriertes Wohnen, altersgerechtes Wohnen) wird somit die Stärkung einer ausgewogenen Sozialstruktur angestrebt. Die Lincoln-Siedlung soll hierfür als Blaupause zukünftiger Quartiersentwicklung in Darmstadt entwickelt werden.



FERTIGSTELLUNG VON WOHNGEBÄUDEN

Anzahl der Fertigstellung von Wohngebäuden zwischen 2000 und 2015. (Datenreport, 2016)

//// RÄUMLICHE SCHWERPUNKTE

Die Konversion ehemals militärisch genutzter Areale bietet aktuell die größten Entwicklungspotentiale, um dem anstehenden Wohnungsbedarf zu begegnen. Im Fokus stehen daher vor allem die Entwicklung der Lincoln-, Cambrai-Fritsch- und Jefferson-Flächen, die sich durch ihre attraktive Lage in südlicher Innenstadtnähe auszeichnen. Das ca. 24 ha große Lincoln-Gelände befindet sich bereits in der Entwicklung und soll Wohnraum für bis zu 5.000 Einwohnerinnen und Einwohner schaffen. Jefferson-Siedlung und Cambrai-Fritsch-Kaserne bieten zwar mehr Fläche, die Topografie und der Landschaftsschutz lassen aber nur eine weniger intensive Ausnutzung der Konversionsflächen zu. Über die Entwicklung dieser Gebiete befindet sich die Stadt derzeit in Verhandlungen mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA).

Angesichts begrenzter Flächenreserven und eingeschränkter Entwicklungsmöglichkeiten im Außenbereich liegt ein weiterer Fokus der Wohnbauentwicklung auf der Innenentwicklung. Abseits weniger hier noch verfügbarer bzw. im kommunalen Eigentum befindlicher (Frei-)flächen, kann aber ein Großteil der Flächenpotentiale nicht aktiviert werden, ohne Zielkonflikte mit bestehenden Nutzungen auszulösen. Dennoch lassen sich abhängig von der jeweiligen Baustruktur einzelne Quartiere identifizieren, die aufgrund ihrer Dichte und strukturellen Merkmale Potentiale für eine Verdichtung und Entwicklung bieten. In wesentlich kleinerem Ausmaß bestehen dazu Flächenreserven in Kranichstein, Eberstadt und an der Rosenhöhe.

Eine Studie der TU Darmstadt von 2015 attestiert der Wissenschaftsstadt ein Potenzial von mehreren tausend neuen Wohnungen allein durch Aufstockungen im Bestand. Diese befinden sich speziell in der Zeilenbebauung der Nachkriegszeit in Teilräumen von Darmstadt-Mitte, -Ost und -West, in Kranichstein sowie in Eberstadt. Ein räumlicher Schwerpunkt könnte auch auf den vornehmlich gewerblich geprägten Quartieren der Weststadt liegen. Die Entwicklungen an der Berliner Allee stehen hier exemplarisch für eine sukzessive Stärkung der vorhandenen Struktur im vormals gewerblich geprägten Viertel. Weitere Entwicklungsansätze bieten sich innerhalb des Soziale-Stadt-Programms im Pallaswiesen-/ Mornewegviertel sowie um die Waldkolonie am westlichen Stadtrand.

//// AUSBLICK

Es gilt auszuloten, wo wieviel zusätzliche Dichte wünschenswert beziehungsweise vertretbar ist. Darüber hinaus ist zu diskutieren, wie sich Qualitäten und Formen von Wohnquartieren heute und in Zukunft in Darmstadt definieren lassen. Ein verstärktes Zusammenwachsen von Arbeiten und Wohnen, Beruf und Freizeit erfordert neue Modelle, die sowohl Integration als auch Konvergenz verschiedener Bereiche des Lebens individuell ermöglichen. In diesen Modellen müssen besondere Bedürfnisse etwa von Menschen mit Behinderungen mitgedacht werden. Die Betrachtung verschiedener Lebenslagen bezieht sich außerdem auf die Unterbringung und Integration geflüchteter Menschen.

In diesem Sinne sind differenzierte Angebote, weg von monostrukturellen Standorten und hin zu gemischten Wohnquartieren von wachsender Bedeutung.

Daraus lassen sich selbstverständlich neben der Wohnraumentwicklung Schlüsse und Erfordernisse für die Anpassung und Veränderung des Mobilitätsverhaltens und -angebotes ableiten. Hier sollte vor allem eine mögliche Entwicklung von Bestandsquartieren einhergehen mit dem Umbau des Verkehrsraumes. Daher sind neue, mutige, kreative Wege gefragt und beispielhaft an geeigneten Quartiers- und Siedlungstypen zu veranschaulichen, um die Erwartungen einer gemischten und wachsenden, aber gleichzeitig auch bezahlbaren Stadt erfüllen zu können.

//// WEITERE LITERATUR

Behrend-Institut. (2012). Wohnungs- und Gewerbeflächenbedarfsanalyse für die Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

BS+, Dittmann & Komplizen, FRANZ, & StetePlanung. (2011). Rahmenplanung Darmstadt Bessungen Süd. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Bündnis 90 die Grünen. (2016, Oktober). 10.000 neue Wohnungen in Darmstadt - Wo wird gebaut? Grüne Nachrichten, S. 2.

Gutachterausschuss für Immobilienwerte. (2016). Immobilienmarktbericht für den Bereich der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt, DE: Gutachterausschuss für Immobilienwerte der Wissenschaftsstadt Darmstadt.

////

KONVERSION LINCOLN-SIEDLUNG

01

Seit 2008 sind in Darmstadt sämtliche Flächen ehemaliger Kasernen der US-Armee freigezogen und an die BImA übergeben worden. Mit ihrer relativ zentralen Lage bieten die Standorte heute durch eine mögliche sukzessive Öffnung und Aktivierung notwendige Entwicklungsmöglichkeiten für neue Nutzungen in der Stadt. So soll mit der Lincoln-Siedlung, ein 24.400 m² großes Areal zwischen Bessungen und Eberstadt an der Heidelberger Straße, das an die städtische Wohnungsbaugesellschaft verkauft wurde, ein wegweisendes Wohnungsbauprojekt entstehen, das als Vorbild für die Entwicklung weiterer neuer Stadtteile auf Konversionsflächen gelten kann.

Zur Entwicklung einer Siedlung für ca. 5.000 Bewohnerinnen und Bewohner wurde die BVD New Living GmbH & Co. KG gegründet. Als 100-prozentige Tochter der städtischen bauverein AG behielt die Stadt so Steuerungsmöglichkeiten für die Ausrichtung des Quartiers. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass die Vision einer vielfältigen, zukunftsfähigen Stadt Wirklichkeit werden kann.

Mit dem Ziel einer nachhaltigen und gemischten Stadtstruktur werden auf dem Gelände verschiedene Wohnangebote entwickelt. Dafür wurden Teile der vorhandenen Bebauung erhalten und saniert, andere Gebäudeteile wurden abgerissen und sollen durch gemischte Bautypen ersetzt werden. Neben freifinanziertem und gefördertem Wohnungsbau werden Angebote für studentisches Wohnen sowie gemeinschaftlich orientierte Wohnprojekte entwickelt. Zur Stärkung des nachbarschaftlichen Zusammenlebens sowie der Kommunikation der Akteure untereinander wurde zudem ein Quartiersmanagement eingerichtet. Im Norden soll das Quartier über vorhandene Einzelhandels- und Dienstleistungsansiedlungen versorgt werden. Zudem entstehen eine Grundschule und mehrere Kitas.

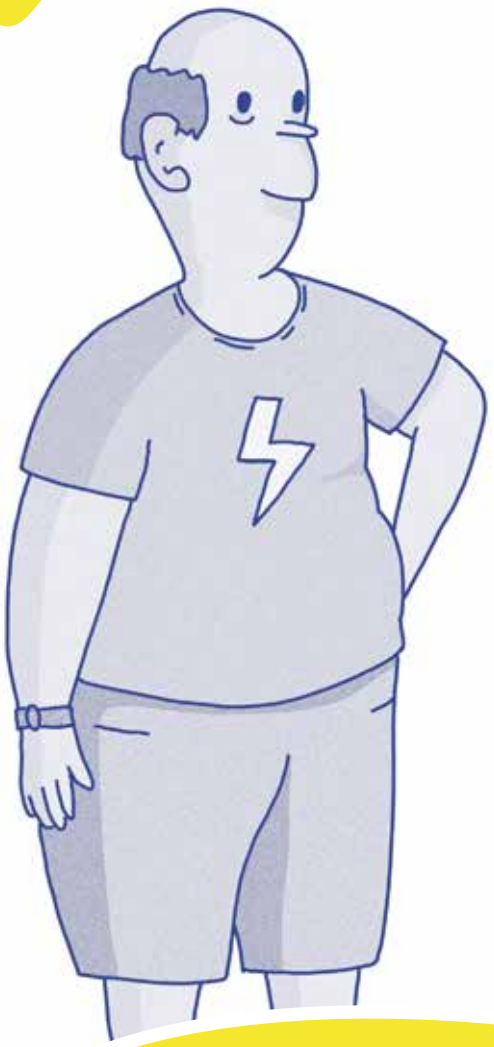
02

01 - Umgewandelte Kasernen im Süden der Siedlung
02 - Lincoln-Siedlung aus der Luft in der Nutzung durch die US-Armee

Wie und wo kann Darmstadt Flächen für die Stadtentwicklung mobilisieren und was kann das Neue für das Bestehende leisten?

Wie wollen wir in Zukunft wohnen und was ist uns das Wohnen wert?

Wie lassen sich Flächen aktivieren, die nicht im öffentlichen Eigentum sind?

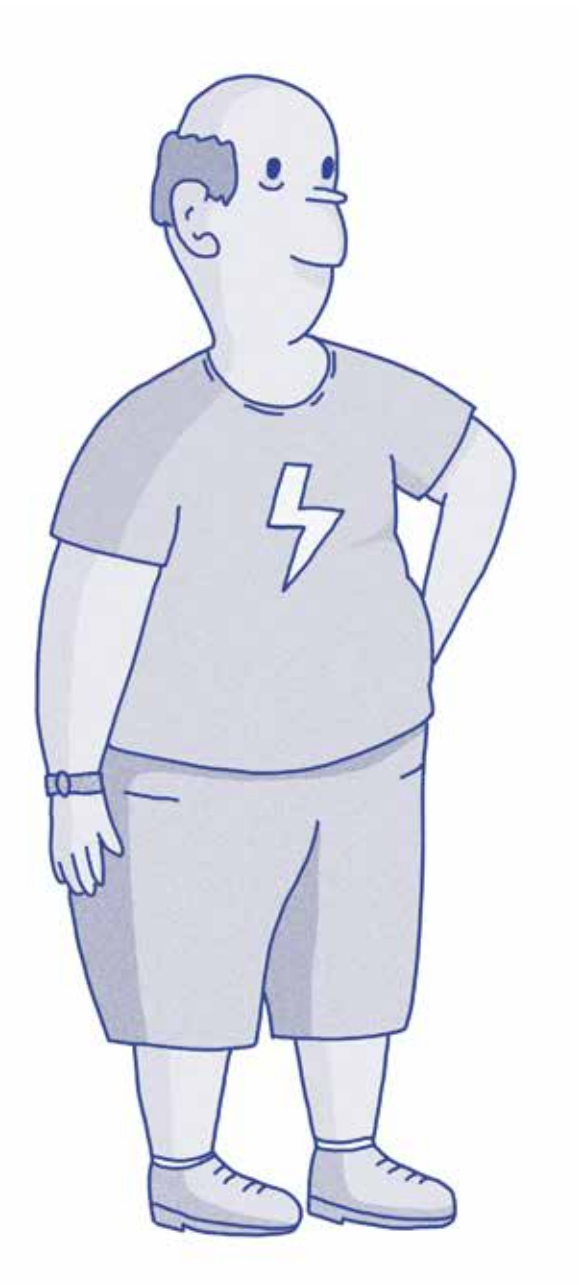


Welches Maß an Innenentwicklung ist möglich? Wo kann eine Nachverdichtung oder eine Erhöhung der baulichen Dichte qualitätsvoll erfolgen?

Wie kann es gelingen, flexible Wohnformen für eine immer vielfältiger werdende Gesellschaft anzubieten?

//// QUARTIERSSTADT

Das Stadtwachstum müssen wir gemeinsam gestalten und eine zukunftsfähige Mischung in den Quartieren anstreben.



//// AUSGANGSLAGE

Für ein gesamtstädtisches Stadtentwicklungskonzept ist ein funktionierendes Zusammenspiel von Teilräumen und Nachbarschaften in der Stadt von großer Bedeutung. Darmstadt besteht aus zahlreichen Quartieren mit jeweils einem ganz eigenen Charakter. Deshalb ist der Quartiersmaßstab essentiell für die zukünftige Entwicklung der Stadt als lebendige und lebenswerte Wissenschaftsstadt.

Der Quartiersebene wird für die Bewältigung großmaßstäblicher Transformationsprozesse ein besonderer Wirkungsgrad beigemessen. Als räumlich abgeschlossene Einheiten und sozial nachvollziehbare Bezugsgrößen, die stark mit der Identität der dort lebenden und arbeitenden Menschen verbunden sind, werden hier gemeinschaftliche Prozesse stärker ermöglicht und begünstigt. Die Darmstädter Quartiere bilden somit die Basis und den Zugang für das künftige alltägliche Leben mit immer vielfältiger werdenden gesellschaftlichen Strukturen. Hier sollen eine Vielzahl sozialer Gruppen, Kulturen, Religionen und Generationen adressiert und Lösungen für gesellschaftliche Herausforderungen wie den demografischen Wandel, die Integration, aber auch neue Formen der Mobilität gedacht werden. Die unterschiedlichen Qualitäten und Charakteristika der Darmstädter Stadtviertel bieten hierfür differenzierte Zugänge, erzeugen aber auch Spannungsfelder.

Darmstadts Mitte um die Mollerstadt und das Schloss ist das kommerzielle Zentrum der Stadt und mit einer hohen Dichte an Büro- und gewerblichen Nutzungen gleichzeitig ein überregional bedeutender Arbeitsort. Das Zentrum verzeichnet mit knapp 18.000 Menschen auf nur 230 ha Fläche die höchste Bevölkerungsdichte des Stadtgebietes und ist geprägt durch eine überwiegend junge Bewohnerstruktur: Rund 42 Prozent der Bevölkerung sind unter 40 Jahren alt.

In der Mitte trifft prunkvolle Architektur der Residenzstadt auf zweckmäßige Bauten aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Prägend für das Stadtbild sind das 1972 eröffnete Staatstheater, das Schloss sowie der Luisenplatz mit dem Langen Ludwig. Der Marktplatz am alten Rathaus, der Stadtkirchplatz und der Ludwigsplatz ergänzen den historischen Stadtraum und sind weitgehend in ihrer ursprünglichen Form erhalten. Dem gegenüber stehen zum Teil sehr monostrukturelle und zweckmäßige Bauten aus den Aufbaujahren nach

01 - Gastronomie am Marktplatz vor dem Alten Rathaus

1945, die weitgehend auf dem Stadtgrundriss der Mollerstadt errichtet wurden. Weiterhin prägend sind das Hochschulviertel um die TU sowie modernere Architektur wie das 2007 eröffnete Kongresszentrum „Darmstadtium“ und das in den 1970er Jahren eröffnete Luisencenter. Um diesen zu letzt genannten sehr dominanten Baukörper konzentriert sich mit den Angeboten in der Schulstraße, Kirchstraße und Schustergasse das innerstädtische Einzelhandelsangebot.

Der autogerechte Ausbau Darmstadts hat zur Folge, dass die Innenstadt trotz des City-Tunnels und des ÖPNV-Verkehrsknotens am Luisenplatz stark durch den Autoverkehr belastet wird. Hauptverkehrsstraßen wie der City-Ring wirken dabei als Barrieren im Stadtgebiet und prägen mit größeren Parkplatzflächen auch das innerstädtische Bild. Einmal im Jahr steht der Autoverkehr hier aus anderem Grund still. Zum Heinerfest besuchen dann rund 700.000 Menschen eines der größten Innenstadtfeste Deutschlands.

Die Quartiere nördlich und südlich der Innenstadt sind die einwohnerstärksten Gebiete im erweiterten Zentrum. Mit vielen denkmalgeschützten Gebäuden präsentieren sich heute das Johannes- und Martinsviertel sowie der Kern von Bessungen mit einem nach wie vor gründerzeitlichen Flair als kompakte, vielfältige und vor allem bei jungen Bewohnerinnen und Bewohnern nachgefragte Viertel. Die Lebensqualität ist hier hoch, die Wege vielfach kurz. Ein gutes Nahversorgungsangebot, diverse Bildungs- und soziale Einrichtungen sind vorhanden und werden ergänzt durch gesellschaftliche und kulturelle Treffpunkte wie beispielsweise um den Johannesplatz und Riegerplatz. Zentrale Grünflächen wie der Herrngarten, Prinz-Emil- und Orangerie-Garten stellen für diese Gebiete zusätzliche, attraktive, wohnortnahe Freiräume dar.

Das Komponisten-, Paulus- und Steinbergviertel östlich und südlich der Innenstadt sind ebenfalls beliebte und ruhige Quartiere, die in Teilen als Gartenstadt realisiert wurden. Die Wohnbebauung ist hier geprägt durch attraktive Stadtvillen sowie im Osten durch die Darmstädter Künstlerkolonie „Mathildenhöhe“ und die angrenzende historische Grünanlage „Rosenhöhe“. Die Viertel sind nachgefragt, kommen aber aufgrund der Preisentwicklung vor allem für höhere Einkommensgruppen in Frage. Auch aus diesem Grund ist die Fluktuation hier geringer und die Bewohnerstruktur im Vergleich zum

ANTEIL DER BEVÖLKERUNG MIT MIGRATIONSHINTERGRUND IN DEN STADTTEILEN

Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund in den Stadtteilen in Prozent (Datenreport, 2016)

01 - Luisencenter am Luisenplatz
02 - Quartiersplatz in Bessungen an Bessunger Straße und Ludwigshöhstraße

70%
ERLEDIGEN IHREN TÄGLICHEN EINKAUF ZU FUSS ODER MIT DEM FAHRRAD.

KRANICHSTEIN IST DER JÜNGSTE STADTTEIL:
23%
SIND UNTER 20 JAHRE ALT.

15%
DER BEVÖLKERUNG WOHNEN IM GRÖSSTEN STADTTEIL EBERSTADT.

WIXHAUSEN
ARHEILIGEN
KRANICHSTEIN
BÜRGERPARK-VIERTEL
PALLASWIESEN-VIERTEL
WALDKOLONIE
JOHANNES-VIERTEL
MARTINSVIERTEL
KOMPONISTEN-VIERTEL
MORNEWEGVIERTEL
MATHILDENHÖHE
EUROPAVIERTEL
MOLLERSTADT
EDELSTEIN-VIERTEL
WOOGSVIERTEL
SIEDLUNG TANN
VERLEGERVIERTEL
BESSUNGEN
PAULUSVIERTEL
STEINBERGVIERTEL
HEIMSTÄTTENSIEDLUNG
VILLENKOLONIE EBERSTADT
EBERSTADT

QUARTIERSSTADT

Quartierstypen:
Wohnquartiere unterschieden nach der sozialen Belastung
(Quelle: Sozialindex 2013)
Niedrig
Mittel
Hoch
Gewerbequartiere
Sondergebiete
(Großfirmen, Kliniken, Hochschulstandorte)
Kleingärten

Versorgungsfunktion:
Stadtweite Versorgung
Stadtteilversorgung
Dezentrale Nahversorgung

B G K M S T F J
Quartiersinfrastrukturen
(Bibliothek, Gemeinde, Klinik, Museum, Schule, Theater, Familienzentrum, Jugend- und Gemeinschaftshaus)
W
Wochenmärkte

Städtebauliche Fördergebiete
Konversionsflächen

01

01 - Quartiersversorgung in Kranichstein
02 - Jugendhaus am Aktivspielplatz im Herrngarten

02

gesamten Stadtgebiet überdurchschnittlich älter. Ruhiges Wohnen im und nahe dem Grünen trifft auf diese Gebiete noch am stärksten zu. Während einige innenstadtnahe Quartiere durch breitere Hauptverkehrsstraßen wie Heinrichstraße, Heidelberger Straße, Frankfurter Straße oder Karlsruher Straße getrennt bzw. belastet sind, liegen diese Quartiere zum Teil nahe am umliegenden Stadtwald. Eine weitere Freiraumqualität ergibt sich durch die städtischen Parks und Freianlagen, die die Innenstadt über den Großen Woog, die Mathildenhöhe, die Rosenhöhe und die Gemeinschaftsgärten mit dem Hofgut Oberfeld und dem Stadtwald verbinden.

Am nördlichen und südlichen Rand des Stadtgebietes liegen die Stadtteile Wixhausen, Arheilgen und Eberstadt mit insgesamt ca. 46.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Allen drei ist bis heute eine gewisse Eigenständigkeit und lokale Identität gemein sowie ein durchaus noch erkennbarer dörflicher Charakter. Dieser wurde in Folge der Eingemeindungen sowie der Nähe zur Stadt Frankfurt überformt. Die Stadtteile sind nachgefragte Wohnstandorte für junge Familien sowie Pendlerinnen und Pendler. Zudem profitieren sie wirtschaftlich von der Verflechtung mit der Metropoleregion Rhein-Main. Bedeutende und größere Industrie- und Gewerbebetriebe haben hier ihren Sitz. Die Nähe zum Frankfurter Flughafen ist dazu ein wichtiger Standortvorteil im Norden. Der Preis, den die Darmstädterinnen und Darmstädter dafür aber zahlen, ist hoch: In einer Bürgerumfrage bewerteten knapp 80 Prozent die Verringerung der Fluglärmbelastung als wichtiges Thema der Stadtentwicklung. Zudem ist die Entwicklung im Norden aufgrund der Siedlungsbeschränkungszone durch den Fluglärm stark eingeschränkt.

Alle drei Stadtteile verfügen über gute Bildungsangebote. Arheilgen und Eberstadt übernehmen dazu wesentliche Versorgungsfunktionen für den Darmstädter Norden und Süden.

Im Siedlungsgefüge der Stadt spielen die Quartiere Kranichstein und Eberstadt Süd eine Sonderrolle. Die nach dem Leitbild der Moderne geplanten Satellitenstädte gehören baulich und demografisch zu den jüngsten Quartieren in Darmstadt. Hochhausblöcke dominieren das Erscheinungsbild, das in Kranichstein durch Reihenhaus- und Einfamilienhausgebiete aus späteren Bauabschnitten ergänzt wird. Die kulturelle Vielfalt liegt deutlich über anderen Teilen der Stadt, Menschen aus über 80 Nationen sind hier zuhause. Dazu verzeichnen die Bezirke die höchsten Werte im Sozialindex der Stadt.

Sowohl in Kranichstein als auch in Eberstadt Süd treten soziale und gesellschaftliche Probleme verstärkter auf, was mit einem Imageverlust der Gebiete z.T. bis heute einhergeht. Durch vielfältige Initiativen, engagierte Menschen im Quartier und die Aufnahme beider Standorte in das Programm „Soziale Stadt“ konnten Maßnahmen realisiert werden, die das Wohnumfeld, die Wohnqualität und die Infrastrukturausstattung spürbar verbessert haben.

Ähnliche Strukturen und sozioökonomische Belastungen weisen die Viertel Am Kavalleriesand, Waldkolonie und Pallaswiesenviertel auf. Diese vergleichsweise kleinen Quartiere liegen im Westen und Nordwesten der Stadt und sind von überwiegend gewerblichen Nutzungen umgeben. Um hier, aber auch in anderen Quartieren den nachbarschaftlichen Zusammenhalt zu stärken, spielen die Gemeinwesenarbeit sowie Gemeinschafts- und Jugendhäuser als Begegnungsräume eine wichtige Rolle.

Das Stadtbild Darmstadts ist auch durch monostrukturelle Großstrukturen gekennzeichnet, die nur wenig mit ihrem Umfeld verknüpft sind, eine starke Barrierewirkung entfalten und die funktional und gestalterisch meist nach „innen“ ausgerichtet wirken. Hierzu zählen Firmengelände und Industriebetriebe, wissenschaftliche Einrichtungen und Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen wie die Müllverbrennungsanlage im westlichen Rand der Innenstadt. Eigene Quartiere mit einem spezifischen und weniger urbanen Charakter bilden auch die Standorte der TU und Hochschule Darmstadt sowie die Unternehmenszentrale von Merck.

//// TRENDS UND ENTWICKLUNGEN

Quartieren in weniger integrierten Randlagen wie Am Kavalleriesand, Waldkolonie oder Pallaswiesen-/ Mornewegviertel werden weiterhin strukturelle Defizite attestiert, woraus ein Handlungsbedarf für die nächsten Jahre abgeleitet werden kann. Es ist prognostiziert, dass der Anteil der Sozialhilfeempfänger und -empfängerinnen hier auch zukünftig vergleichsweise hoch ist. Auch bestehen strukturelle Defizite in der Versorgung mit sozialen Quartiersinfrastrukturen wie z.B. in der Kinderbetreuung. In Anbetracht veränderter demografischer Entwicklungen und gesellschaftlicher Rahmenbedingungen werden dazu immer mehr soziale Einrichtungen an Grenzen stoßen, während andere weniger nachgefragt werden. Insgesamt steigt mit dem Wachstum der Bevölkerung

selbstverständlich auch der Flächenbedarf für soziale Infrastruktureinrichtungen, wie z.B. Schulen und Kitas.

Auch für Darmstadt gilt, vorhandene Angebote des Gemeinbedarfs den veränderten demografischen Ansprüchen gerecht weiterzuentwickeln bzw. neue zu schaffen. Neben der Verschärfung und Konzentration sozialer und ökonomischer Probleme verzeichnen die Quartiere zudem Defizite in der Aufenthaltsqualität und Gestaltung der Freiräume sowie in der fußläufig erreichbaren Nahversorgung, die perspektivisch geeigneterer Lösungskonzepte bedürfen.

In immer mehr Quartieren Darmstadts sind Kleingewerbe in gewachsenen Strukturen und traditionsreiche Fachgeschäfte durch die Konkurrenz zu großmaßstäblichem Einzelhandel und Online-Angeboten in Schieflage geraten. Als Folge ist in einigen Wohnquartieren die direkte Nahversorgung nahezu vollständig weggebrochen (u.a. in Bessungen West, Darmstadt Ost) und der nächste Supermarkt liegt immer häufiger im Gewerbegebiet. Auch als Reaktion darauf hat die Stadt ein Zentrenkonzept erarbeitet, das die Attraktivität und den langfristigen Bestand einer typisch urbanen Nutzungsmischung in den Quartieren sichern will und weitere Ansiedlungen räumlich konzentrieren und sinnvoll steuern soll. Ob angesichts des Wachstums der Stadt und der Umnutzung von Konversionsflächen in Wohngebiete weitere Versorgungslücken entstehen – z.B. in zentralen Lagen im südlichen Bessungen und in Darmstadt Ost – oder ob aufgrund der allgemeinen Veränderungen im Einzelhandel nicht ohnehin in absehbarer Zeit ein Überfluss an Einzelhandelsflächen bestehen wird, lässt sich derzeit nur bedingt prognostizieren.

Bessere Vorzeichen finden sich in den meisten Innenstadtquartieren, wo die Nachfrage nach Dienstleistungs-, Kultur- und Einzelhandelsangeboten steigt. Perspektivisch werden dazu in der „Schwarmstadt“ mehr junge, hochqualifizierte Menschen erwartet, die aufgrund von kurzen Wegen und einem weiterhin wachsenden Freizeit- und Kulturangebot die Innenstadt bevorzugen. Der bereits hohe Anteil an jungen Bewohnerinnen und Bewohnern unter 40 Jahren sowie an Single-Haushalten kann sich dadurch weiter verstärken, was durchaus mit den Ansprüchen von Familien und älteren Menschen in den Quartieren kollidieren kann. Die bereits erkennbare Wanderungsdynamik im Zentrum wird sich dadurch ggf. weiter fortsetzen.

Eberstadt und Arheilgen bleiben im Vergleich zu den Innenstadtquartieren attraktiver für Familien, wobei die Wanderungsgewinne vor allem im Norden aufgrund der Fluglärmbelastung mit gewissen Grenzen verbunden sind. Zudem werden die Möglichkeiten eines vorbildhaften Stadtquartiers in Darmstadt mit der Entwicklung der Lincoln-Siedlung erprobt. Dieses Projekt soll für die Stadtentwicklung ein Maßstab für nachfolgende Quartiersentwicklungen werden, damit die bestehende Kleinteiligkeit und Viertelcharakteristik auch zukünftig erhalten bleibt bzw. behutsam weiterentwickelt wird.

01

02

03

01 - Imbiss im Gewerbegebiet Nordwest an der Landwehrstraße
02 - Wochenmarkt in Kranichstein
03 - Kleinteiliger Einzelhandel im Martinsviertel

01

//// RÄUMLICHE SCHWERPUNKTE

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklungen sind vor allem die peripheren Quartiere wie die Waldkolonie, Kranichstein Süd oder Eberstadt Süd Handlungsschwerpunkte der Stadtentwicklung. Hier führt die Ballung struktureller Defizite nach wie vor zu einer Stigmatisierung der Gebiete als Ganzes. Während die Sanierungsgebiete in Arheilgen (1987-2015) und Martinsviertel (1972-2016) sowie das Förderprogramm „Soziale Stadt“ in Eberstadt Süd (1999-2013) abgeschlossen sind, werden aktuell Kranichstein und das Pallaswiesen- und Mornewegviertel im Rahmen der „Sozialen Stadt“ gefördert. Im Fokus stehen u.a. die Aufstellung eines Integrierten Handlungskonzeptes sowie die Installierung eines Quartiersmanagements. Dazu soll eine stärkere Unterstützung der Kultur im Quartier zu einer strukturellen Aufwertung beitragen.

Als Stadtumbaugebiet steht das 47 ha große Gebiet um Kapellplatz, Woogsviertel und Ostbahnhof im Fokus. Ziel der Stadtentwicklung ist hier, das Wohnumfeld und den öffentlichen Raum aufzuwerten, Gebäude energetisch zu sanieren und die Vernetzung und Wegeverbindung im Quartier zu verbessern. Die westliche Innenstadt (Mollerstadt) wird zudem im Rahmen der „Aktiven Kernbereiche“ gefördert. Baustrukturelle Defizite haben hier ebenso zu einer Beeinträchtigung von Wohnen, Arbeiten und Freiräumen geführt, wie die nach wie vor hohe Verkehrsbelastung.

Für Darmstadts Zukunft wird zudem mit Priorität zu klären sein, wie etablierte Stadtviertel und Nachbarschaften auf den wachsenden Wohnungsbedarf reagieren und weiterentwickelt werden können. Dazu sind Quartiere mit einer durchschnittlich älteren Bevölkerungsstruktur, wie zum Beispiel „An der Ludwigshöhe“, im Paulusviertel, „Am Oberfeld“ oder „An den Lichtwiesen“, genauer zu betrachten, da sie perspektivisch vor größeren demografischen Veränderungen stehen. Hier sind vorhandene Infrastrukturangebote sowie der öffentliche Raum an die sich ändernden Bedürfnisse anzupassen. Andere Herausforderungen bestehen für die gewachsenen „Großstrukturen“, wie die Hochschulstandorte der TU und der Hochschule Darmstadt, das Schulzentrum am Bürgerpark und einige Gewerbelagen. Zu klären ist, wie diese Standorte stärker mit ihrem Umfeld verzahnt werden können.

Einen besonderen Stellenwert erhält die Entwicklung der Mathildenhöhe, die als „Nationales Projekt des Städtebaus“ gefördert wird. Das Wahrzeichen und Symbol der Jugendstilstadt Darmstadt soll als UNESCO Weltkulturerbe eingetragen werden.

02

01 - Freiraum in Kranichstein an der Werkstatt für Familienkultur e.V.
02 - Das neu entwickelte Edelsteinviertel gegenüber der Gemeinschaftsgärten Oberfeld

//// AUSBLICK

Partizipation, Prävention, Inklusion und Sozialraumorientierung sind auch zukünftig zentrale Säulen der sozialpolitischen Gesamtstrategie der Wissenschaftsstadt. Zusätzlich zu den identifizierten Herausforderungen bedarf es daher Anreize, um weitere Akteure in der Stadtgesellschaft zu aktivieren und das Stadtwachstum und seine Folgen gemeinsam zu gestalten. Dies gilt angesichts einer angespannten städtischen Haushaltslage umso mehr. Aktuelle Programme wie die Auszeichnung als „Digitalstadt“ bieten zudem die Chance, im Sinne einer zukunftsfähigen Quartiersentwicklung Impulse setzen zu können. Spannungsfelder, aber auch Gestaltungsspielräume entstehen dabei durch Migration, neue Lebensmodelle sowie die Veränderungen des Handels und der Arbeitswelten. Vor diesem Hintergrund müssen sowohl benachteiligte als auch als attraktiv geltende Quartiere entsprechend ihrer speziellen Eigenarten und Möglichkeiten weiterentwickelt werden.

Damit die Quartiere auch in Zukunft lebendig, lebenswert und attraktiv sind und ein nachhaltiges Miteinander ermöglichen, gilt es, eine zukunftsfähige Mischung von Wohnen, Integration, Versorgung, sozialen Infrastrukturen, Kultur, Frei- und Grünflächen zu denken.

In diesem Arbeitsfeld sind Ideen zu entwickeln, wie soziale Infrastrukturen und kulturelle Einrichtungen, aber auch das Zentrum Darmstadts sowie die peripheren Stadtteilzentren auf diese veränderten Anforderungen reagieren sollten.

//// WEITERE LITERATUR

Dittmar, A. (2013). Sozialatlas Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt

Junker+Kruse Stadtforschung. (2016). Nahversorgungskonzept für die Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt

Stadtplanungsamt Darmstadt. (o.D.). 40 Jahre Martinsviertel. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Wissenschaftsstadt Darmstadt. Interkulturelles Büro. (2012). Weltoffenes Darmstadt leben und gestalten. Bericht zur kommunalen Integrationspolitik und Integrationsarbeit. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

////

SANIERUNGSGEBIET MARTINSVIERTEL

Das Martinsviertel ist eines der ältesten Stadtviertel Darmstadts, das im 2. Weltkrieg nur in Teilen zerstört wurde. Wie in vielen deutschen Innenstädten bot auch dieses Quartier nicht mehr die Bedingungen, die die Ansprüche an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu der Zeit forderten. Zudem wurden die Verkehrsverhältnisse durch den wachsenden Autoverkehr immer schwieriger. Auch plante die Stadt einen umfangreichen Abriss, um die Verkehrsprobleme der Innenstadt mit einer Osttangente durch das Martinsviertel zu lösen.

Beginnend mit der Planung der Osttangente und dem sich entwickelnden großen Widerstand in der Stadtgesellschaft gegen die Maßnahme, erwuchs für das Martinsviertel das Prinzip der erhaltenden Stadterneuerung mit einem breiten Ansatz zur Bürgerbeteiligung.

Während vorher ein umfänglicher Abbruch, der Bau der Cityumgehung und die Realisierung von Hochhaussiedlungen das städtebauliche Ziel waren, standen nun die technische und wohnkulturelle Anpassung an einen zeitgemäßen Wohnstandard sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Fokus.

02

01

1972 wurde das Martinsviertel als Sanierungsgebiet festgesetzt und wurde so mit 65 Hektar zu einem der größten Fördergebiete im Bundesgebiet zu der Zeit. Knapp 50 Millionen Euro an Städtebauförderung vom Bund, vom Land Hessen sowie der Wissenschaftsstadt Darmstadt wurden in den Jahren bis 2016 investiert, wodurch ein wichtiger Grundstein dafür gelegt wurde, dass das Martinsviertel heute einer der attraktivsten Wohnquartiere in Darmstadt ist. Zudem wurden mit den in dieser Zeit entwickelten Beteiligungsverfahren wichtige Impulse für die heutige Beteiligungskultur in der Wissenschaftsstadt gegeben.

01 - Riegerplatz im Martinsviertel
02 - Einweihung des neuen Schulhofs der Schillerschule

Wie kann Darmstadt lebendige Quartiere erhalten und weiterentwickeln?

Welche Quartierstypen gibt es in der Stadt und welche Aufgaben übernehmen sie für die Gesamtstadt?

Welche Rolle spielen die Zentren in Zukunft angesichts des Strukturwandels im Handel, des Bedeutungsgewinns der Stadt der kurzen Wege und der Herausforderungen durch den demografischen Wandel?

Wie stärken wir Gemeinschaft, Integration und Inklusion in Quartieren und was brauchen (neue) Nachbarschaften?

//// WISSENSCHAFTS- UND ARBEITSSTADT

Damit Darmstadt ein attraktives Ziel für Unternehmen bleibt und kluge Köpfe hält, brauchen wir qualitätsvolle Orte für die Arbeit.

//// AUSGANGSLAGE

Darmstadt hat sich zu einem der stärksten Zukunftsstandorte Deutschlands entwickelt. 2015 belegte die Stadt im Städteranking der Wirtschaftswoche den ersten Rang und auch das Wirtschaftsforschungsunternehmen Prognos bescheinigt Darmstadt im Zukunftsatlas 2016 beste Zukunftschancen. Gerade im Bereich Wirtschaft und Arbeit schneidet die Wissenschaftsstadt exzellent ab.

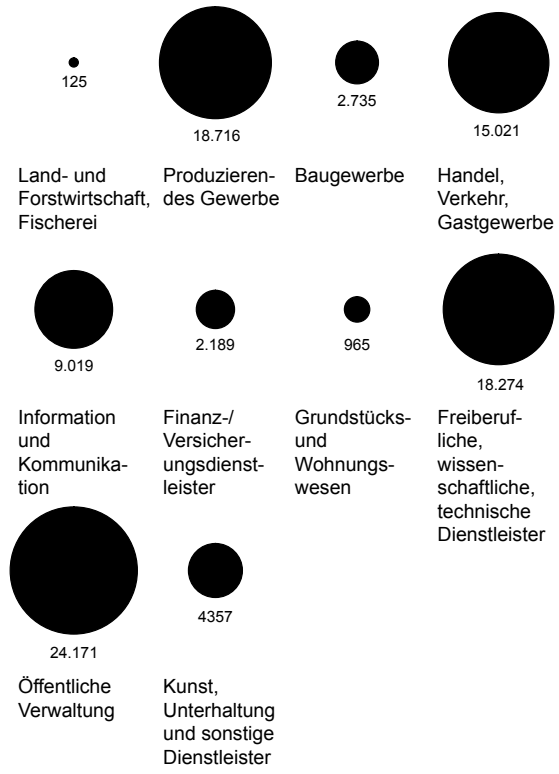
Ein weiteres Zeugnis der zukunftsfähigen Ausrichtung Darmstadts sind die idealen Voraussetzungen für die Förderung der Digitalisierung in der Stadt und der Region, in der die IT- und IKT Branche bereits stark vertreten sind. Die 2017 erfolgte Auszeichnung als „Digitalstadt“ im Wettbewerb des Digitalverbandes Bitkom und des Deutschen Städte- und Gemeindebundes bestätigt diese Einschätzung und konnte auch durch eine breite wirtschaftliche Unterstützung gewonnen werden. Zudem sind bedeutende, international agierende Unternehmen aus Wachstumsbranchen wie Bio- und Pharmatechnologie, Informations- und Kommunikationstechnik sowie Weltraumtechnologien in Darmstadt vertreten.

Die Weichen für diese Entwicklung wurden in Darmstadt bereits früh gestellt. Der Chemie- und Pharmakonzern Merck mit weltweit über 50.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon knapp 9.000 an der Unternehmenszentrale in Darmstadt, wurde hier im Jahr 1668 gegründet und prägt Teile des Stadtbildes bis heute als einer der wichtigsten Arbeitgeber. Nach dem Zweiten Weltkrieg forcierte die Stadt dazu die Ansiedlung „rauchfreier“ Industrien und konnte auf diesem Wege sukzessiv den Sektor Software und IT stärken und ausbauen. Darüber hinaus hat sich Darmstadt mit dem Standort der ESA und EUMETSAT als das Zentrum der europäischen Raumfahrt profilieren können.

Seit 1997 trägt Darmstadt den Titel der „Wissenschaftsstadt“. Damit wird die nationale und internationale Bedeutung auf den Gebieten der Wissenschaft und Forschung gewürdigt. Zudem ist der Titel ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Mit der Technischen Universität, der Hochschule Darmstadt sowie der evangelischen Fachhochschule und zahlreichen öffentlichen und privaten Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen, darunter drei Fraunhofer-Instituten, haben über 30 Forschungseinrichtungen und Institute ihren Sitz in Darmstadt. Auch in verschiedensten Unternehmen der Stadt wird geforscht und die Erkenntnisse vor Ort in Produkte und Verfahren umgesetzt. Die Konzentration der Forschungseinrichtungen in Darmstadt ist damit ungewöhnlich hoch. Gleichzeitig repräsentieren sie in ihrer Vielfältigkeit ganz unterschiedliche Wissenschaftsgebiete.

Mit einem hohen Anteil an Beschäftigten in den Bereichen Forschung und Entwicklung am Arbeitsmarkt übernimmt Darmstadt heute deutschlandweit eine Spitzenposition. Auch das Verhältnis der rund 45.000 Studierenden in den über 50 Bachelor-, Diplom-, und Masterstudiengängen zur Gesamtbevölkerung liegt nirgends über dem in Darmstadt. Weltweit bestehen dazu Kooperationen, um am globalen Wissenstransfer kontinuierlich teilzunehmen. Für die Zukunft bestehen daher gute Voraussetzungen für Stadt und Region, um im Wettbewerb europäischer Städte weiter bestehen zu können.

Darmstadt ist mit knapp 130.000 Arbeitsplätzen bei nahezu 160.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ein Arbeitsplatzmagnet. Bereits heute pendeln nahezu 70 Prozent der Erwerbstätigen in die Stadt hinein, was zu alltäglichen Staus im Pendlerverkehr führt. Die Positionierung und Verknüpfung innerhalb und mit der Rhein-Main-Region ist somit eine wichtige Frage für die Zukunft, da die positive Entwicklung des Wissenschafts- und Arbeitsstandorts einhergehend mit einem attraktiven Lebensumfeld diese Tendenzen noch verstärken wird. Daher haben nachhaltige Mobilitätsangebote eine zentrale Relevanz für den Zukunftsstandort Darmstadt. Zusätzlich drückt sich das Wachstum in einem starken Flächenbedarf für Büro- und Gewerbeimmobilien aus, der wiederum in Teilen in Nutzungskonkurrenz steht zu den Bedarfen im Wohnungsbau.



VERTEILUNG DER BESCHÄFTIGTEN NACH SEKTOREN
(Stand 30.06.2015)

//// TRENDS UND ENTWICKLUNGEN

Die Nachfrage nach neuen Gewerbeflächen ist in Darmstadt ungebrochen hoch, was sowohl die Gewerbeflächenentwicklung der letzten Jahre als auch die geringe Leerstandsquote von 3,2 Prozent im Jahr 2015 für Gewerbeflächen belegen. Vor allem der Nordwesten und die Weststadt bieten durch die Nähe zum Stadtzentrum und Hauptbahnhof sowie die direkte Anbindung an die Autobahn A5 attraktive Standorte. Hier befinden sich 90 % der gewerblich genutzten Grundstücksflächen der gesamten Stadt. Das Europaviertel und das Technologiezentrum Rhein-Main in der Weststadt wurden hier zuletzt als attraktive Gewerbe- und Dienstleistungsstandorte entwickelt. Dabei bestand die Möglichkeit, große Flächen ehemals staatlicher Konzerne, wie zum Beispiel der Post, umzunutzen und zu entwickeln. Für die Zukunft stehen im Westen des Stadtgebietes weitere Gewerbeflächen von derzeit insgesamt 30 ha Nettobauland auf den Konversionsstandorten der „Kelley-Barracks“ zur Verfügung, wodurch je nach Nutzung bis zu 5000 neue Arbeitsplätze entstehen können.

Ziel der Stadtentwicklung ist eine kontinuierliche Bereitstellung und schrittweise Entwicklung von Flächen für Arbeiten, Gewerbe und Dienstleistungen, um die gute wirtschaftliche Gesamtsituation für die kommenden Jahrzehnte zu sichern und zu stärken. Neben den Konversionsflächen stehen dafür weitere Einzelflächen und kleinere Standorte von insgesamt bis zu 80 ha zur gewerblichen Entwicklung zur Verfügung. Ein Fokus liegt neben den bisherigen Wachstumsbranchen Chemie und Pharma, Informations- und Kommunikationstechnologie, Maschinenbau und Mechatronik sowie Weltraum- und Satellitentechnologie vor allem auf den Bereichen grüner Technologien und der Kreativwirtschaft. Parallel beabsichtigt

01

02

03

04

05

01 - Firmensitz von Evonik zwischen Kirschenallee und Landwehrstraße
02 - Gebäude C10 der Hochschule Darmstadt (h_da) im Verlegerviertel
03 - surPLUS Haus der TU Darmstadt auf dem Campus Lichtwiese
04 - Gewerbehof im Gewerbegebiet Nordwest an der Mainzer Straße
05 - Büros der Firma Bayer im Verlegerviertel, gegenüber der Hochschule Darmstadt

130.000
MENSCHEN SIND IN DARMSTADT BESCHÄFTIGT - BEI EINER BEVÖLKERUNG VON 160.000

30
WISSENSCHAFTLICHE EINRICHTUNGEN UND FORSCHENDE UNTERNEHMEN VON INTERNATIONALEM RANG SIND IN DARMSTADT TÄTIG

5.000
NEUE ARBEITSPLÄTZE KÖNNEN HIER ENTSTEHEN

GSI
MERCK KGaA
SCHENK GmbH
TU-CAMPUS
EVONIK AG
ESA/ESOC
DEUTSCHE TELEKOM AG
HDA
EUMETSAT
TU-CAMPUS LICHTWIESE
SOFTWARE AG

WISSENSCHAFTS- UND ARBEITSSTADT

Prägende Nutzungsstrukturen:
Büro, Forschung
Einzelhandel, Büro, Kleingewerbe
Logistik, Großhandel, Industrie
Werkstätten, Kleingewerbe
Vereinzelt Dienstleistung und Kleingewerbe

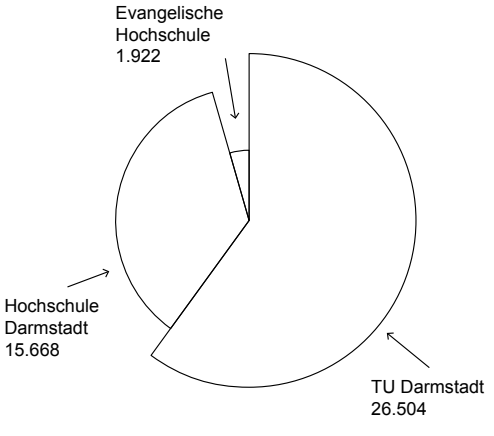
Bodenwerte in Gewerbegebieten:
Hoch (>300 €)
Mittel (200-300 €)
Niedrig (<200 €)

8000
4000
<2000
Konzentration von Arbeitsplätzen

Standorte Wissenschaft/ Forschung

Große Unternehmen mit Sitz in Darmstadt

Konversionsflächen für Gewerbeentwicklung



VERTEILUNG DER STUDIERENDEN NACH HOCHSCHULEN IN DARMSTADT
(Datenreport, 2016)

Darmstadt sich branchenübergreifend immer stärker als Digitalstadt zu profilieren. Dabei ist die digitale Innovation mit Fragen der Datensicherheit und dem Schutz informationeller Selbstbestimmung zu vereinbaren. Auch in diesem Thema möchte die Stadt eine Vorreiterrolle einnehmen.

Digitalisierung betrifft die Stadtentwicklung in vielen Themenfeldern. Vor allem der Onlinehandel beeinflusst zunehmend das Zentren- und Nahversorgungsangebot der Stadt und den Wirtschaftsverkehr. Auch Darmstadt stellt sich daher die Frage, wie der Einzelhandel auf neue Konsummuster und Vertriebswege reagieren und den Folgeeffekten umgehen muss. Der Onlinehandel wirkt sich dabei nicht mehr nur auf den kleinteiligen Facheinzelhandel aus, sondern zunehmend auch auf weitere Handelslagen in der Stadt.

Die Innenstadt ist in diesem Zusammenhang nach wie vor ein wichtiger Handels- und Arbeitsort, der von etwa 600.000 Menschen aus Darmstadt und der Umgebung erreicht werden kann. Vor allem in Folge des Wiederaufbaus wurden weite Teile schwerpunktmäßig als Büro- und Gewerbestandorte entwickelt, die das Stadtbild im Zentrum besonders prägen. Die Stadtentwicklung verfolgt hier das Ziel einer stärkeren Nutzungsmischung in Verbindung mit einer kulturellen Aufwertung sowie einer Verbesserung des lokalen Klimas und Stadtbildes. Inwiefern hierfür auch eine Neuordnung des Mobilitätsangebotes Bestandteil der zukünftigen Entwicklung sein sollte, gilt es im Masterplanprozess zu vertiefen.

Bei der Profilierung des Wirtschaftsstandortes Darmstadt liegt neben konkreten Flächenentwicklungen ein besonderer Fokus auf der Entwicklung weicher Standortfaktoren. So steht der Wunsch nach einer stärkeren Durchmischung von Arbeits-, Wohn-, Freizeit- und Versorgungsorten und Räumen im Vordergrund. Auch soll veränderten Anforderungen einer zukünftigen Arbeitswelt stärker Rechnung getragen werden. Bereits heute arbeiten immer mehr Freiberufliche und Kreative aus verschiedensten Branchen in flexiblen Arbeitsnetzwerken. Arbeitsplätze werden gleichzeitig häufiger temporär genutzt. Der Zugang zu professioneller Infrastruktur sowie der Austausch untereinander sind dabei wichtige Standortfaktoren und Anforderungen. Wie und wo lassen sich diese Räume schaffen? Wie können gewerbliche Nutzungen und Arbeitsplätze stärker in gemischten Quartieren erhalten oder neu geschaffen werden?

//// RÄUMLICHE SCHWERPUNKTE

Die räumliche Präsenz von Bildungs-, Forschungs- und Wirtschaftseinrichtungen sind charakteristisch für das Darmstädter Stadtbild. Die unterschiedlichen Agglomerationen prägen dabei mit ihren eigenen Strukturen das Stadtgefüge vor allem in den westlich und nördlich an die Innenstadt angrenzenden Quartieren. Neben dem Firmenstandort Merck, dessen Unternehmenszentrale den Stadtraum zwischen dem Zentrum und Arheilgen dominiert, sind in der Stadt mehrere inselartige Hochschulkomplexe mit eigenen Infrastrukturen u.a. im Verlegerviertel (h_da) und an der Lichtwiese (TU) entstanden. Der Nordwesten gleicht zudem, abgesehen von einzelnen fragmentarischen Wohngebieten um die Pallaswiesenstraße und das Mornewegviertel, einer flächendeckenden Produktions-, Logistik- und Großmarktlandschaft. Knapp 90 Prozent der gesamten Gewerbeflächen liegen in Darmstadt Nord und Nord-West. Um den Hauptbahnhof hat sich dazu mit dem Europaviertel und dem Technologiezentrum Rhein-Main ein hochwertiger Bürostandort etabliert.

Im Westen von Eberstadt befinden sich weitere Gewerbestandorte, ebenfalls in guter Anbindung an die Autobahn. Eher von Kleingewerbe, Werkstätten und Produktionsbetrieben geprägte Gebiete liegen in Bessungen, Arheilgen und Wixhausen. Diese prägen in weitaus geringerer Weise das Stadtbild.

Die ehemalige Altstadt und Teile der Mollerstadt bilden das regionale zentrale Versorgungszentrum Stadtmitte, welches ebenfalls als Arbeitsplatzzentrum relevant ist. Die unmittelbar angrenzenden Quartiere weisen vereinzelt gewerbliche Nutzungen auf.

01 - Neubau des Atriums der TU Darmstadt, unmittelbar nördlich des Stadtschlosses.

//// AUSBLICK

Für die weitere Entwicklung der Arbeits- und Wissenschaftsstadt Darmstadt ist vor allem die Darmstädter City noch genauer zu untersuchen. Als Einkaufs-, Arbeits-, Aufenthalts- und Wohnstandort sind ihre Potenziale besser auszuschöpfen. Hier gilt es zu prüfen, wie an Stelle einer konkurrierenden Betrachtung eine qualitätsvolle Kombination dieser Nutzungen sichergestellt werden kann. Gestalt- und Aufenthaltsqualität sind dabei wichtige Faktoren, um die Attraktivität dieser Lagen zu stärken. Auch ist die Einbettung zukünftiger Verkehrsträger für die Qualitätssicherung des Zentrums von Bedeutung.

Neben der Frage nach neuen Flächen und Standorten für die gewerbliche Entwicklung der Stadt muss es zukünftig noch mehr um Fragen der Qualität der Arbeitsplätze und -räume gehen. Für die Arbeitsplätze von morgen gilt es, diese in ein attraktives Umfeld einzubetten, wenn hochqualifizierte Fachkräfte in Darmstadt gehalten werden sollen.

Innerhalb des Arbeitsfelds soll geprüft werden, wie die Stadtgesellschaft, das Stadtbild und die Region stärker von Innovationen der Zukunftsbranchen profitieren können und wie mit den Herausforderungen und Chancen der Digitalisierung umgegangen werden kann, etwa wenn es um Fragen des Datenschutzes, um Möglichkeiten der Teilhabe oder der Veränderung von Einzelhandelsstrukturen geht.

//// WEITERE LITERATUR

Behrend-Institut. (2012). Wohnungs- und Gewerbeflächenbedarfsanalyse für die Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Prognos AG. (2016). Zukunftsatlas 2016.

Vermessungsamt Darmstadt. (o.D.). Richtwertkarte 2016. Abgerufen von https://stadtatlas.darmstadt.de

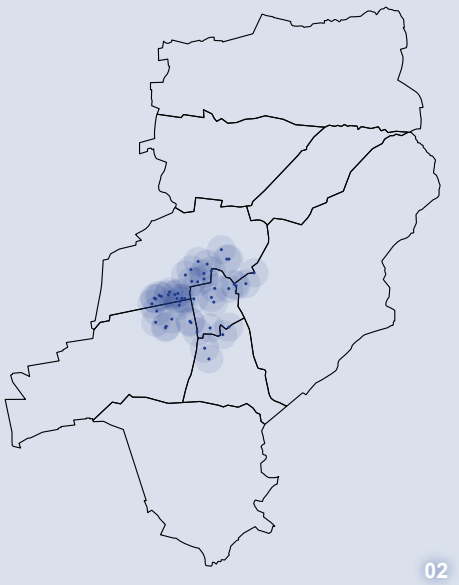
Wissenschaftsstadt Darmstadt. (2016). Gewerbegebiete 2015/2016.

Wissenschaftsstadt Darmstadt, & HEAG Holding. (2015). Stadtwirtschaftsstrategie 2020 der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

//// DIGITALSTADT

Nach dem Gewinn des Wettbewerbs Digitalstadt im Jahr 2017 will sich Darmstadt als digitaler Zukunftsstandort weiter profilieren. Ziel der Auszeichnung ist es, eine digitale Pionierstadt für Deutschland zu entwickeln, die innovative digitale Produkte und Systeme umsetzt. Darmstadt hat hier die Jury durch ein breit aufgestelltes Konzept überzeugt, in dem digitale Innovationen in den Bereichen Energie, Verkehr, Verwaltung, Gesundheit, Bildung, Handel, Gesellschaft und Sicherheit umgesetzt werden sollen. Vor allem das Thema Cyber-Sicherheit soll dabei als ein verbindender Schlüssel in dem Gesamtkonzept dienen.

Ein weiterer Grund für den Erfolg bei der Bewerbung liegt in der breiten Unterstützung des Vorhabens durch die Darmstädter Wirtschaft. So soll ein Bündnis aus mehr als 20 Partnerunternehmen den Titel „Digitalstadt“ ausgestalten und den digitalen Ausbau der Stadt mit Produkten und Dienstleistungen unterstützen. Nach Planungen einer zu diesem Zweck gegründeten GmbH sollen bereits 2018 erste Projekte in der Stadt umgesetzt werden. So ist etwa die Einführung einer intelligenten Unterstützung bei der Parkraumsuche geplant. Die geförderten Projekte aus dem Digitalstadt-Wettbewerb sollen dazu den Web- und IT-Standort Darmstadt, bestehend aus Hightech-Unternehmen, Start-ups, Instituten und Hochschulen, weiter stärken.



02

01

Die Akteure aus dem Bereich IT konzentrieren sich in der Innenstadt und der Weststadt. Mit einigen beispielhaften Initiativen und Projekten konnte Darmstadt bereits vor dem Bitcom-Wettbewerb aufwarten. So sind etwa die Hochschulen über ein eigenes Glasfasernetz verbunden. Angeführt von der TU Darmstadt wurden Verkehrssignalanlagen mit Sensorik zur Verkehrs- und Klimamessung ausgestattet. Über das Freifunk-Netz steht in der Innenstadt zudem beinahe flächendeckend freier W-LAN Zugang zur Verfügung.

Im Rahmen der Implementierung digitaler Innovationen in Darmstadt spielt auch das Thema Bürgerbeteiligung eine wichtige Rolle. Fragen der Datenspeicherung und -sicherheit sind dabei von besonderer Bedeutung. Die Digitalstadt will sicherstellen, dass die Umsetzung digitaler Innovation mit Datenschutzstandards und dem individuellen Recht auf informationelle Selbstbestimmung vereinbar ist. Dazu bedarf es passender Formate zum Dialog und Austausch, um alle Gesellschaftsbereiche in die digitale Entwicklung zu integrieren und deren Nutzen zu optimieren.

01 - Preisverleihung des bitkom-Wettbewerbs „Digitalstadt“.
02 - IKT orientierte Unternehmen und Institute konzentrieren sich vor allem zwischen Hauptbahnhof und Stadtzentrum.

Wie und wo arbeitet das wachsende Darmstadt und wie bleibt die Stadt ein attraktives Ziel für Unternehmen und kluge Köpfe?

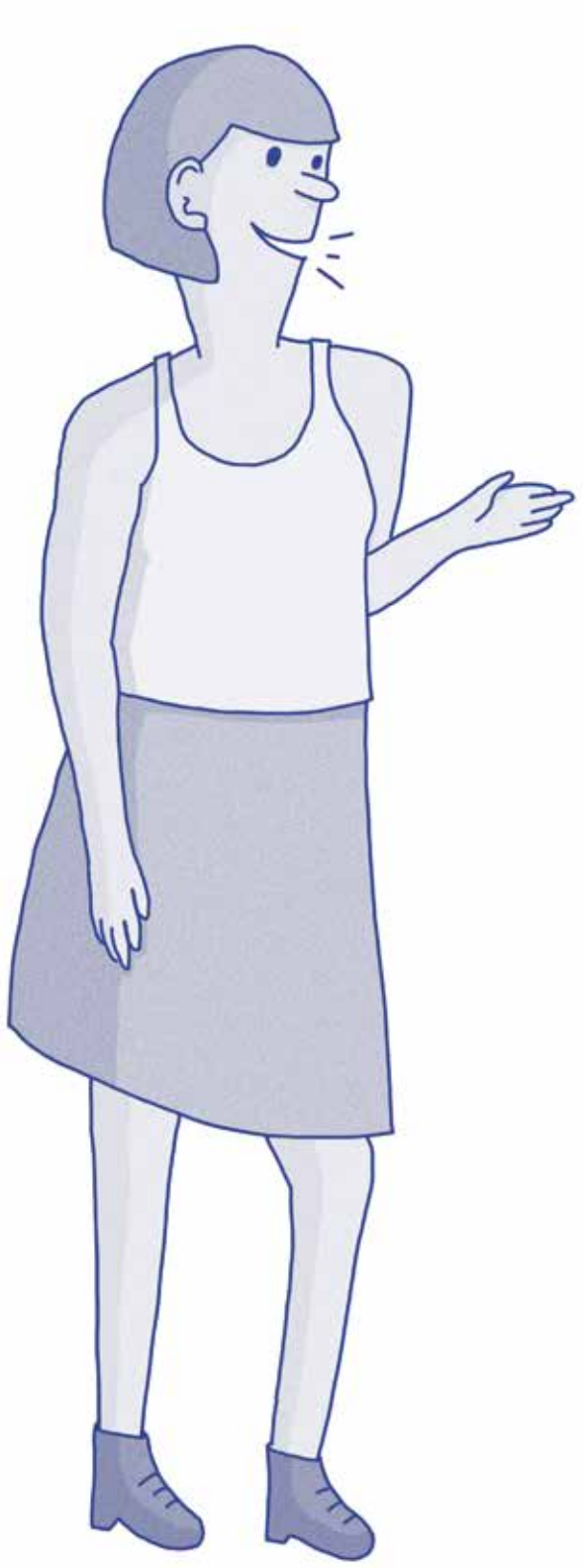
Wie tragen produktive Stadtteile zu einer gemischten Stadt der kurzen Wege bei?

Wie entwickeln sich bestehende, Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen und wie werden sie präsenter im Stadtraum?

Durch welche Qualitäten zeichnen sich Quartiere aus, die stark von Wissenschaft und Forschung geprägt sind?

//// FREIE STADT

Urbane Freiräume haben eine zentrale Rolle für die Stärkung der Vielfalt in der Stadt und den Quartieren.



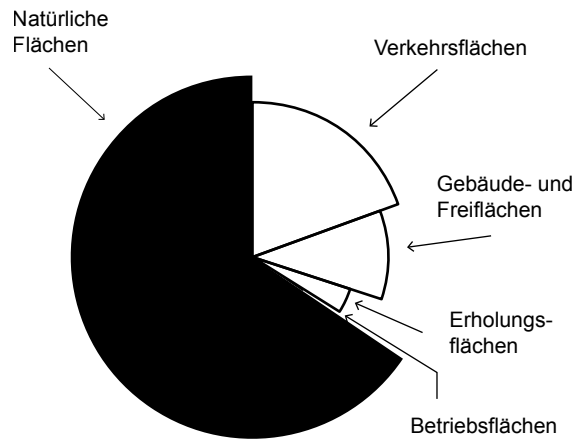
//// AUSGANGSLAGE

Frei- und Grünräume in der Stadt haben im Kontext des Wachstums, der zunehmenden Verdichtung und des Klimawandels eine immer größere Bedeutung. Zusammen mit der vorhandenen Siedlungsstruktur bilden sie das Grundgerüst der Stadt mit wichtigen Transit- und Aufenthalts- sowie ökologischen Ausgleichsfunktionen. Dafür übernehmen sie soziale Aufgaben in den Quartieren und Nachbarschaften für Erholung, Freizeit, informelle Bildung, Sport und Spiel. Sowohl die Identität der Stadt als auch die Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit Darmstadt hängt daher stark von der Qualität und dem Angebot dieser Räume ab.

Darmstadt ist eine grüne Stadt. Knapp die Hälfte des Stadtgebietes wird von Waldflächen eingenommen. Mit Ausnahme eines Korridors zwischen Wixhausen und Arheilgen ist das gesamte Stadtgebiet von naturnahen Wäldern umgeben, die eine Erholungs- und Schutzfunktionen (Wasser-, Boden-, Klima- und Naturschutz) erfüllen. Zwar haben die Waldgebiete im Westen durch die Siedlungsentwicklung und Infrastrukturschneisen, wie die Autobahn A 5, an ökologischer und Erholungsqualität verloren und sind durch Grundwasserabsenkung geschädigt. Im Osten präsentieren sich die Wälder vom Messeler Hügelland bis zum Naturpark Bergstraße-Odenwald aber als Naturräume mit einer überregionalen Bedeutung. Deutschlandweit gehört Darmstadt heute zu den waldreichsten Großstädten.

Darmstadt zeigt typische Merkmale eines städtischen Verdichtungsraumes. Zum großen Teil, vor allem in der Kernstadt sowie in Eberstadt, reicht die Siedlungsfläche unmittelbar an den Waldrand und an landwirtschaftlich genutzte Flächen heran. Nur noch wenige potentiell bebaubare landwirtschaftlich genutzte Freiflächen, vor allem bei Arheilgen und Wixhausen, sind vorhanden.

Große zusammenhängende Landschaftsräume als Bestandteil des Grünsystems und der Verbindung von Siedlung und Außenbereich liegen am östlichen Stadtrand, der durch die Fasanerie, die Rosenhöhe,



NUTZUNGSARTEN VON FLÄCHEN IM STADTGEBIET
Der weit größte Teil der Flächen im Stadtgebiet sind Natürliche Flächen (Datenreport, 2016)

das Oberfeld und die Lichtwiese geprägt ist. Im Norden der Kernstadt am Rande des Martinsviertels liegt der Bürgerpark, der vor allem bei Familien und Kindern beliebt ist und über zahlreiche freie Sportplätze und Spielangebote, die stadtübergreifend nachgefragt werden, verfügt.

Innerhalb des Stadtgebietes gliedern und prägen attraktive und vielfach denkmalgeschützte Parks und Grünflächen das Erscheinungsbild. Der Herrngarten als ehemaliger Schlossgarten und heutige „gute Stubb“ für die Darmstädterinnen und Darmstädter sowie der Schlossgraben sind hier grüne „Inseln“ im Stadtzentrum, die das historische Netz an Stadtplätzen um den Marktplatz, den Stadtkirchplatz, den Ludwigsplatz sowie den zentralen Luisenplatz ergänzen. Über die Mathildenhöhe, den Großen Woog, die Rosenhöhe und den Botanischen Garten existieren darüber hinaus weitere attraktive Parks und Freiflächen, die zur hohen Lebensqualität Darmstadts beitragen. Vor allem aufgrund des Herrngartens und der großen Plätze entsteht in der Innenstadt sehr schnell ein Eindruck von Weite und Großzügigkeit.

Von historischer Bedeutung für die ehemalige Residenzstadt Darmstadt sind auch der Barockgarten der Orangerie und der Prinz-Emil-Garten in Bessungen. Beide Parkanlagen bilden einen besonderen Fokus des Stadtteils im Süden

des Zentrums und übernehmen wichtige Funktion für die quartiersbezogene Naherholung. Viele dieser historischen Anlagen sind tief in der DNA der Stadt sowie der Stadtgesellschaft verankert und eng mit der touristischen Attraktivität Darmstadts verknüpft. Für den Südosten des Stadtgebietes übernehmen sie auch eine ökologische Funktion als wichtige Biotope und Klimaausgleichsflächen.

Ein besonderes Merkmal der Stadt sind die grünen Wegeverbindungen und die vielen Bäume entlang von Straßen sowie in Grünanlagen, Parks, Schulen und Kindergärten. Sie sind neben den urbanen Parklandschaften sowie den Lärmschutzwällen, Kleingartenanlagen, Sportanlagen, Friedhöfen, Waldflächen und privaten Grünflächen wichtiger Bestandteil des städtischen Grünsystems, das die Quartiere miteinander sowie mit den Landschaftsräumen im Umland verbindet. Im Sinne des Konzeptes der Trennung der Verkehrsarten der städtebaulichen Moderne wurde hier in Teilräumen eine Erschließung für Fußgänger und Radfahrer in Ergänzung zu bzw. in Trennung von den oft stark befahrenen Straßen realisiert. Zu nennen sind hier die Albert-Schweitzer-Anlage, die Erich-Ollenhauer-Promenade vom Zentrum auf die Mathildenhöhe, der erst seit kurzem in der Umsetzung befindliche Ostparkweg, Wege durch die Lichtwiese sowie die Wege durch den Bürgerpark bis nach Kranichstein.

Durch die vor allem gewerbliche Prägung weist die Weststadt deutlich weniger Freiräume, Grünflächen oder öffentliche Räume auf als das Zentrum. Viele Flächen sind hier durch Lieferverkehr geprägt, der Fußgängerverkehr nimmt eine untergeordnete Rolle ein. Raumrelevante Grünvernetzungen wie z.B. der neu ausgebaute Grünzug entlang des Carl-Schenck-Ringes (Ausgleichsflächen) sind auch hier vorhanden, jedoch laut Landschaftsplan weiter auszubauen.

Eine eigene Aufenthaltsqualität im Westen der Stadt bieten die kleinen Imbissbuden, die zumindest im Sommer Plätze im Außenbereich anbieten. Visuellen und industriellen Charme haben zudem die großen Gleisflächen nördlich des Hauptbahnhofes, über die man aus mehreren gastronomischen Einrichtungen den Sonnenuntergang genießen kann.

01

02

01 - Nördliches Ende des Friedensplatzes mit Pavillon
02 - Orangerie mit Garten im Stadtteil Bessungen.

01 - Bauwagensiedlung zwischen Bessungen und Cambrai-Fritsch Kaserne
02 - Hofladen und Café des Hofguts Oberfeld

01

02

In den äußeren Stadtteilen Arheilgen, Kranichstein und Eberstadt wird das Freiraumangebot charakterisiert durch die landschaftsnahen Naturräume an den Bachläufen des Ruthsenbachs und der Modau, den Seen an den Ausläufern des Odenwalds sowie durch landwirtschaftliche Nutzflächen. Dass die Gebiete innerhalb eines hochdynamischen Ballungsraumes liegen, ist allgegenwärtig, nicht zuletzt durch den Flugverkehr am Frankfurter Flughafen.

Trotz des starken Wachstums der Stadt fallen auch in Darmstadt Gebäude und Flächen durch aufgegebene Nutzungen brach, wenn auch deutlich geringer als im Bundesdurchschnitt. Ungenutzte Ladenlokale in Nebenlagen oder Gebäude und Flächen mit Entwicklungsschwierigkeiten an belasteten Hauptverkehrsstraßen ergeben eine Leerstandsquote in der Stadt von ca. 0,6 Prozent im Jahr 2016. Nicht eingerechnet sind die Konversionsflächen, die vor allem für Wohnraum und Gewerbe entwickelt werden sollen, aber natürlich auch Begehrlichkeiten aus Kultur, sozialen Einrichtungen oder der studentischen Szene wecken, die immer auf der Suche nach günstigen Nischen sind.

Selbstverständlich finden sich auch in Darmstadt an unterschiedlichen Orten brachliegende Flächen, die als Teil des Grünsystems, aber vielfach in Kooperation mit Initiativen entwickelt und zur Verfügung gestellt werden. Projekte wie die Initiative „Essbares Darmstadt“ oder geförderte Projekte der „Sozialen Stadt“ in Kranichstein wie die Internationalen Gärten und die Permakulturwiese stehen hier für ein durchaus ausgeprägtes zivilgesellschaftlich getragenes Engagement, das sich für eine attraktive und kulturell-vielfältige Stadtentwicklung einsetzt. Dazu finden sich in städtebaulichen „Zwischenlagen“ vereinzelte „Bauwagendörfer“ als alternative Wohnformen. Wie die Verfügbarkeit solcher Räume aussehen wird, wenn Verwertungsinteressen in der wachsenden Stadt noch stärker greifen, und wie eine kreative Aneignung auch in Zukunft möglich sein kann, gilt es in dem Arbeitsfeld mit zu beleuchten.

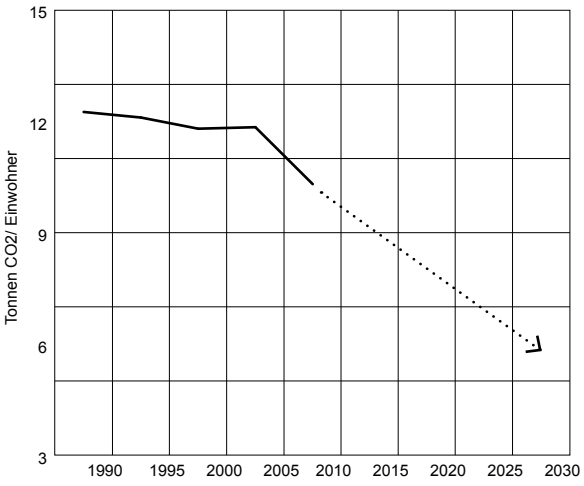
//// TRENDS UND ENTWICKLUNGEN

Grundsätzlich geht es beim Themenkomplex der „Freien Stadt“ weniger darum, neue Parks und Grünflächen auszuweisen und anzulegen. Hauptaugenmerk liegt vielmehr auf der Bestandsentwicklung und der Neukodierung bestehender, in Teilen untergenutzter, Grün-, Frei- oder Verkehrsflächen.

Gesamtstädtisch gesehen ist das Angebot der Freiflächen in Darmstadt räumlich ungleichmäßig verteilt und damit für die Darmstädterinnen und Darmstädter unterschiedlich verfügbar. Während die Parks, Gärten und zentralen öffentliche Räume vor allem der östlichen Innenstadt schnell zugänglich sind, ist die Versorgung in der westlichen Innenstadt eher defizitär. Infolge des weiteren Bevölkerungswachstums wird der Pro-Kopf-Anteil an Freiflächen in der Stadt sinken.

Mit einer zunehmenden Nutzungsintensität steigt die Konkurrenz zwischen unterschiedlichen Nutzungen und Nutzergruppen. Der Trend zur Freizeit- und Sportgestaltung im Grünen, die zu begrüßende Zunahme an Fuß- und Radverkehr oder die unterschiedlichen Ansprüche von Jung und Alt sowie von Menschen mit unterschiedlichem kulturellen Hintergrund führen daher perspektivisch zu einer stärkeren Flächenkonkurrenz. Immer mehr Parks und Freiflächen leiden bereits unter einer Überbeanspruchung und besonders in den Sommermonaten an Vermüllung. Fragen von Pflege und Instandhaltung müssen also bei der Freiflächenplanung berücksichtigt werden. Hinzu kommen aus klimatischen und ökologischen Herausforderungen erwachsende Ansprüche, etwa in Bezug auf Artenvielfalt, Biotopschutz und auf Regenwasserversickerung.

Doch nicht nur die öffentlichen Grünanlagen stehen unter Druck, in der wachsenden Wissenschaftsstadt schwinden auch private Freiflächen und werden zunehmend bebaut. Das notwendige Ziel einer baulichen Entwicklung, die auch mit einer weiteren Innenentwicklung einhergeht, muss daher mit dem Erhalt von privaten Freiflächen oder anderen unbebauten innerstädtischen Räumen abgewogen werden.



CO2 EMISSIONEN IN DARMSTADT UND EINSPARUNGSZIEL DER STADT BIS 2030

IWU & Memo Consulting, 2013

49%
DES STADTGEBIETES SIND WALDFLÄCHEN

59%
DER FLÄCHEN STEHEN UNTER LANDSCHAFTS-SCHUTZ

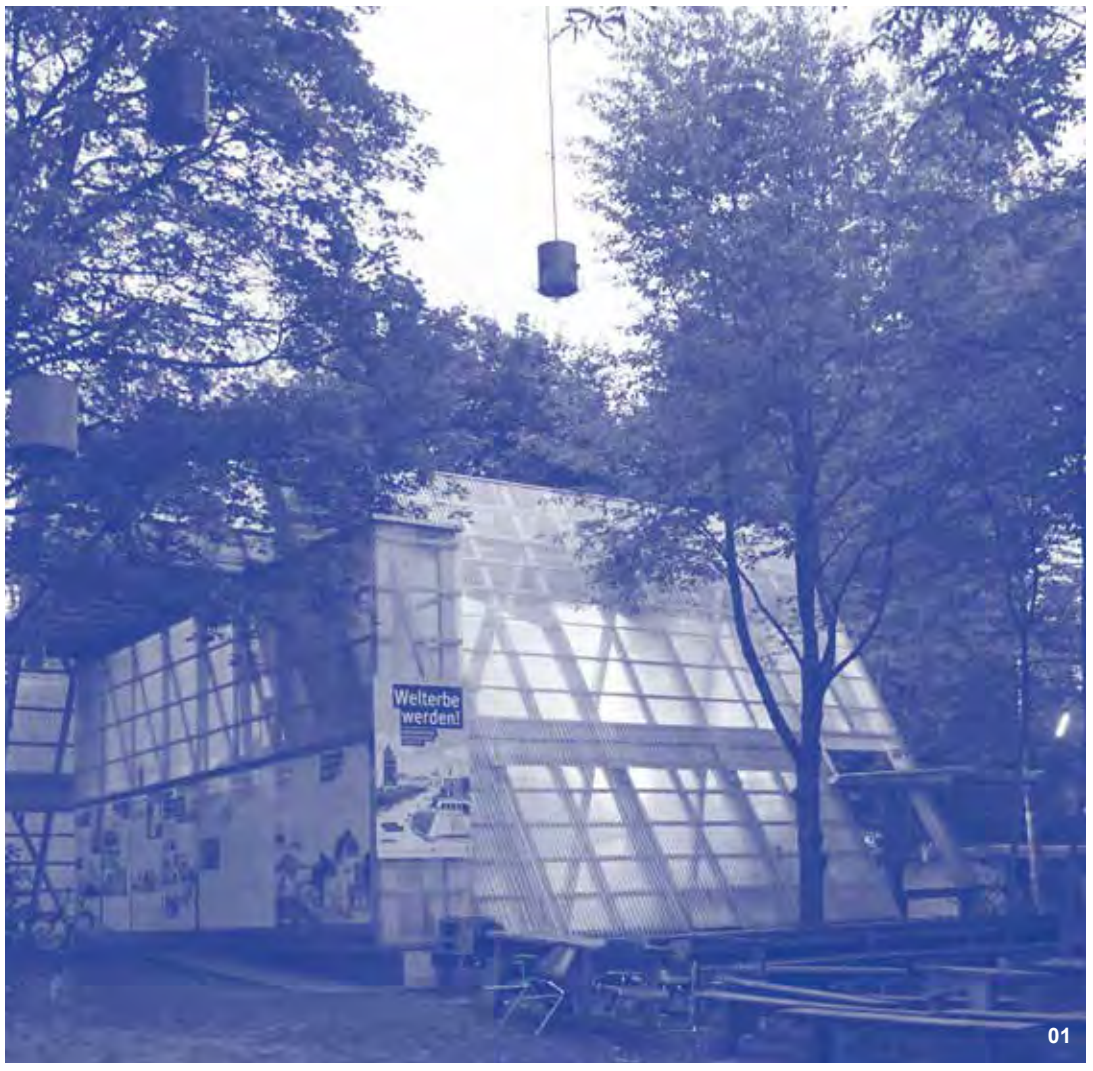
70%
DER BEWOHNERINNEN UND BEWOHNER BEZEICHNEN DARMSTADT ALS STADT MIT VIEL GRÜN UND KULTUR

Ohlenbach
Am Kleewoog von Gräfenhausen
Mühlbach
Silz
Silzwiesen
Im Mörsbacher Grund
Ruthsenbach
Darmbach
Schenkelmer Wasen
Modau
Hetterbach
Lerchenberg und Kernesbelle
Bromstel
August-Euler-Flugplatz

INTERNATIONALE GÄRTEN KRANICHSTEIN
BÜRGERPARK
HERRNGARTEN
SCHLOSSGRABEN
LUISENPLATZ
MATHILDENHÖHE
ROSENHÖHE
HOFGUT OBERFELD
GROßER WOOG
WALDFRIEDHOF
ESSBARES DARMSTADT
VIVARIUM
LICHTWIESE
ORANGERIE-GARTEN
STREUOBSTWIESEN

FREIE STADT

- Parks und öffentliche Grünflächen
- Kleingartenanlagen
- Fußgängerzone
- Wald
- Landwirtschaft
- Seen und Wasserläufe
- Landschaftsschutzgebiete Naturschutzgebiete und Gebiete mit hohem klimatischem Wert
- Freiräume hoher Identifikation
- Initiativen der Stadtentwicklung im öffentlichen Raum



01

02

01 - Osthang Projekt aus dem Architektursommer 2014, östlich des Jugendstilensembles Mathildenhöhe
02 - Weststadtcafé an den Güterzuggleisen im Gewerbegebiet Nordwest

Zudem sind auch die Kleingartenanlagen den konkurrierenden Flächeninteressen und -diskussionen ausgesetzt. Durch den Druck auf die weniger verfügbaren, innerstädtischen Freiflächen gilt es, die Potenziale des öffentlichen Straßenraums bzw. von Flächen des ruhenden Verkehrs als Aufenthalts- und Aktionssorte wiederzuentdecken. Auch hier sind unterschiedliche Interessen abzuwägen, etwa bezüglich einer Kommerzialisierung von öffentlichen Flächen z.B. durch Außengastronomie.

Ein durchaus signifikanter Bevölkerungsanteil leidet, neben dem Fluglärm im Norden, auch unter der Belastung durch den lauten Straßenverkehr vor allem an den Hauptverkehrsstraßen. Ohne Gegenmaßnahmen wird sich dieses Problem in den kommenden Jahren durch das zunehmende Pendleraufkommen, aber auch durch den zunehmenden innerstädtischen Verkehr, verstärken. Wie diese Straßen von reinen Transiträumen in Aufenthaltsräume verwandelt werden können, muss v.a. durch das Mobilitätskonzept DA2030+ beantwortet werden. Fragen der Aufenthaltsqualität und der Umnutzung von Flächen für nachhaltige Mobilitätsformen tangieren aber auch das Arbeitsfeld „Freie Stadt“.

In besonderem Maße müssen zukünftig erhöhte klimatische Anforderungen an die Freiräume in Darmstadt mit anderen Nutzungsansprüchen in Einklang gebracht werden. Gerade für den Süden Hessens werden als Folgen des Klimawandels höhere Durchschnittstemperaturen, Trockenperioden, eine schlechtere Belüftung im Stadtgebiet sowie eine höhere Wärmespeicherung und Schadstoffkonzentration prognostiziert. Im Landschaftsplan ist daher das Ziel formuliert, die Naturräume in ihrer ökologischen und klimatischen Funktion zu schützen und gleichzeitig in ihrer Erholungs- und Freizeitfunktion weiterzuentwickeln. Wie diese beiden Anforderungen in Balance gebracht werden, ist im Zuge des Masterplanprozesses zu konkretisieren.

Reagiert werden sollte zudem auf die rege Nachfrage nach Flächen und Räumen der Freizeitnutzung, u.a. für bürgerschaftlich getragene Projekte und Initiativen – auch im Lichte sinkender Pflege- und Instandhaltungsbudgets der öffentlichen Hand. Es ist ein gestiegener zivilgesellschaftlicher Anspruch festzustellen, Darmstadt mitentwickeln zu wollen. Nischen und Zwischenräume in der Kernstadt und zwischen großen Infrastrukturen werden daher in Teilen neu bewertet. In diesem Arbeitsfeld sollen Ideen entwickelt werden, wie und wo auch Räume freigehalten werden können. Zudem gilt es darüber nachzudenken, welche zukünftigen Aufgaben Freiräume übernehmen sollen und wie sie den veränderten Ansprüchen einer diversen und wachsenden Stadtgesellschaft gerecht werden können.

//// RÄUMLICHE SCHWERPUNKTE

Darmstadt unter den Vorzeichen der Nachhaltigkeit und der Gestaltung eines lebenswerten Wohn- und Arbeitsumfeldes weiterzuentwickeln, ist ein wichtiges Thema und Ziel der Wissenschaftsstadt. Die Stadt beabsichtigt in den kommenden Jahren, u.a. im Rahmen der laufenden Förderprogramme (Stadtumbau und Soziale Stadt), Maßnahmen und Projekte umzusetzen, die Verbesserungen des Freiraums sowie des Lebensumfelds in der Stadt betreffen. Ein räumlicher Schwerpunkt dieser Entwicklung lag in der östlichen Kernstadt durch die bis zum Sommer 2017 geplante – und mittlerweile

abgesagte – Landesgartenschau 2022. Hier sollten prominente Räume in der östlichen Innenstadt stärker verbunden werden, um in den Zwischenbereichen Voraussetzungen für Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung und Steigerung der Wohnqualität zu schaffen. Weiteres Ziel war auch, die bestehende, touristisch relevante blaue und grüne Infrastruktur zu verbessern.

Die Innenstadt ist zentraler Aufenthaltsbereich, Lebensraum und Treffpunkt für Bürgerinnen und Bürger sowie für Besucherinnen und Besucher der Wissenschaftsstadt. Vor dem Hintergrund der zum Teil in die Jahre gekommenen Platzgestaltungen, etwa des Stadtkirchplatzes, und daraus resultierender mangelnder Aufenthaltsqualität, der wachsenden Konkurrenz der Städte sowie der Herausforderungen durch sich verändernde Mobilitätsansprüche ist Darmstadt bestrebt, die zentralen Freiräume, Plätze und Straßenräume der Innenstadt zu entwickeln und aufzuwerten. Vor allem der Luisenplatz und die Rheinstraße bedürfen aufgrund der Komplexität ihrer verkehrlichen Aufgaben und der schwierigen technischen Voraussetzungen einer intensiven Betrachtung. Gestaltungsprinzipien für die Neugestaltung der bislang noch nicht sanierten Geschäftsstraßen sind ein Planungsziel der Stadt.

Die Umnutzung von bis in die 1990er Jahre hinein militärisch genutzten Flächen ist in Darmstadt eine Zukunftsaufgabe. Innerhalb des Stadtgebietes befinden sich Flächen in einer Größenordnung von rund 314 ha, rund 122 ha davon als innerstädtische Flächen mit hoher Lagegunst und großem Entwicklungspotenzial. Die Wissenschaftsstadt strebt eine Entwicklung der Standorte auf der Grundlage städtebaulicher und freiraumplanerischer Rahmenpläne und Wettbewerbe an. Wie in den hier entstehenden Quartieren wohnungsnaher Freiraum qualitätsvoll entwickelt werden kann – zwischen gemeinschaftlich genutzten Flächen und dem Wunsch vieler Menschen nach privaten Grünräumen – ist eine aktuelle Aufgabe.

01 - Wilhelminenstraße in der Darmstädter Innenstadt
02 - Albert-Schweitzer-Anlage im Osten des Verlegerviertels
03 - Die Lichtwiese am gleichnamigen Campus der TU Darmstadt

//// AUSBLICK

Innerhalb des Arbeitsfeldes ist nach Lösungen zu suchen, wie der steigende Nutzungsdruck auf Stadt und Raum durch eine qualitätsvolle Entwicklung von Freiräumen und öffentlichen Räumen ausgeglichen werden kann. Angesichts des starken Wachstums Darmstadts gilt es darüber nachzudenken, ob, wie und wo in diesem Kontext zukünftig freie Räume, Orte und Flächen in der Stadt bleiben und entstehen können. Die Ansprüche von Natur- und Klimaschutz sind bei der Entwicklung von Bebauung oder bewussten Freihaltung der Flächen ebenso zu berücksichtigen wie die Interessen der Naherholung und des Sports sowie von kulturellen oder sozialen Aktivitäten. Letztendlich ist eine strategische Entwicklung der Freiräume durch zukunftsfähige Mobilitätsangebote zur Vernetzung von Quartieren und Freiräumen zu begleiten.

//// WEITERE LITERATUR

IWU & Memo-consulting (2013). Integriertes Klimaschutzkonzept für die Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Stapelfeldt Ingenieurgesellschaft mbH, & M.O.S.S. Computer Grafik Systeme GmbH. (2013). Technischer Abschlussbericht Umgebungslärmkartierung Hessen 2012. Wiesbaden, DE: Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie.

Wissenschaftsstadt Darmstadt. (2015). Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Wissenschaftsstadt Darmstadt, & Grünflächen und Umweltamt. (2004). Landschaftsplan Darmstadt. Kurzfassung. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

////

ESSBARES DARMSTADT

Die Stadtentwicklung in Darmstadt steht unter den Kennzeichen des Wachstums bei gleichzeitiger Verknappung von Ressourcen. Die zukünftige Entwicklung muss daher mit weniger öffentlichen Mitteln diesen Herausforderungen gerecht werden und dabei konkurrierende Flächenansprüche von Wohnen, Gewerbe und Freiraum verhandeln. Ein Fokus wird hierbei auf einer qualitätsvollen Innenentwicklung liegen.

Eine hierbei bislang noch zu wenig beachtete Ressource für die Stadtentwicklung sind bürgerschaftliche Initiativen, die Stadt mitgestalten wollen und die sich für leerstehende Gebäude oder brachliegende Flächen verantwortlich fühlen. Auf diese Weise engagieren sich neue Akteure für öffentliche Anliegen in Städten und leisten wichtige Beiträge für Stadterneuerung sowie für Nachbarschafts- und Stadtentwicklung. In Darmstadt wurde vor diesem Hintergrund die Initiative „Essbares Darmstadt“ gegründet.

Idee ist es, einen ökologischen und sozialen Umbau der Wissenschaftsstadt mitzugestalten. Dabei verfolgt die Initiative den Plan eines immer dichter werdenden Wegenetzes, an dem essbare Pflanzen wachsen. Auf diese Weise sollen stadtübergreifend ökologische Inseln, wie z.B. Hochbeete und Gärten entstehen, die auch als soziale Kontaktstellen fungieren.

01

„Essbares Darmstadt“ will Menschen zusammenbringen. Als Plattform für die Vermittlung von Wissen und Kontakten steht dabei die Unterstützung von Nachbarschaften im Fokus der Initiative.

Bis heute wurden an mehreren Orten Projekte umgesetzt. So ist im Herrngarten ein „Vertikaler Garten“ entstanden, „Am Osthang“ auf der Mathildenhöhe wurde im Kontext des Darmstädter Architektursommers der Terra Preta-Garten realisiert.

In der Stadt ist die Initiative kein Einzelfall. Der Saisongarten des Hofguts Oberfeld, Transition Town Darmstadt, der Freundeskreis Eberstädter Streuobstwiesen e.V. oder Solawi Darmstadt sind weitere Initiativen, die sich für ein ökologisches und soziales Darmstadt einsetzen.

02

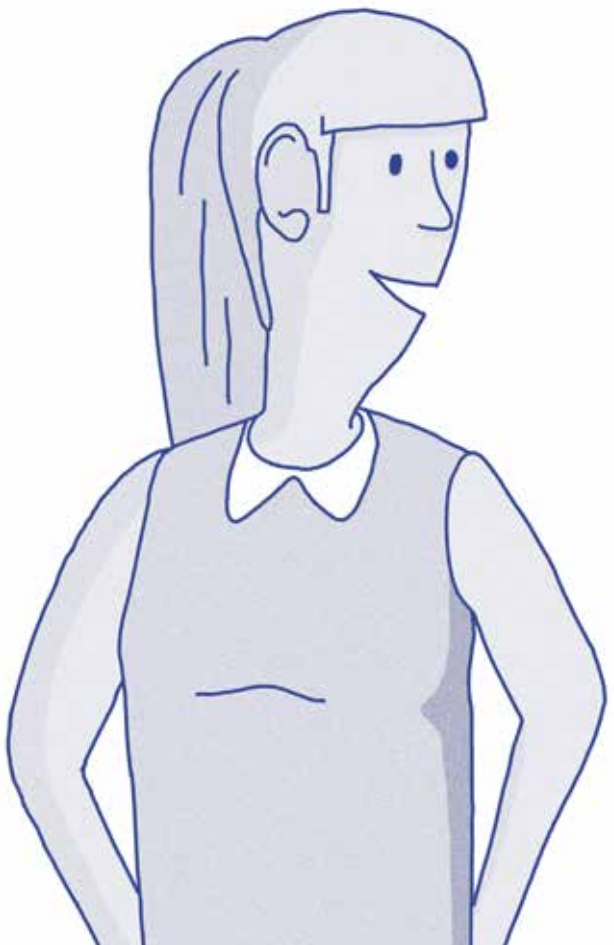
03

01 - Gemeinschaftsgärten Oberfeld
02 - Gärten der Werkstatt für Familienkultur e.V. in Kranichstein
03 - Klause am Hauptbahnhof

Welche Rolle spielen Plätze, öffentliche Räume und Freiräume in der dichter werdenden Stadt?

Welche Freiräume u.a. für Kultur, informelle Bildung und Inklusion braucht es in einer wachsenden und vielfältigeren Stadtgesellschaft?

Wie werden Frei- und Grünräume an neue Nutzungsanforderungen sowie die Herausforderungen des Klimawandels angepasst?



Wie kann Darmstadt die Nutzungsintensität auf öffentlichen Freiflächen organisieren und wie kann eine nachhaltige Gestaltung aussehen?

//// WIR FRAGEN DARMSTADT...

////
PROF. DR. KRISTINA SINEMUS

Präsidentin der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar

WAS MACHT DARMSTADT FÜR SIE HEUTE BESONDERS?

Darmstadt ist Schwarmstadt – also attraktiv für junge, gut ausgebildete Fachkräfte und Familien und mit ihren Hochschulen eine Studentenstadt mit internationalem Flair. Mit der Digitalstadt oder dem Digital Hub für Cybersecurity wird von extern anerkannt, was viele Darmstädtern bisher nicht wahrnehmen: wir sind mit den zahlreichen Forschungsinstituten und hochinnovativen Unternehmen ein Spitzenstandort in Deutschland und Europa.

WIR SIND IM JAHR 2030: WIE SOLL SICH DIE STADT BIS DAHIN VERÄNDERT HABEN?

2030 wird sich Darmstadt städtebaulich weiter verdichtet haben, es wird sich Wegweisendes hinsichtlich Mobilität und in Richtung Smart City getan haben. In Darmstadt hat sich eine Start-up-Kultur entwickelt, mit der die gesamte Region rund um Frankfurt auch mit Berlin oder München locker mithalten kann. Die Stadt wird sich als integrativer Bestandteil einer „Smart Region“ um eine der zentralen Europäischen Metropolen entwickeln.

WELCHE POTENTIALE BIETET DIE „DIGITALSTADT“ FÜR DAS LEBEN UND ARBEITEN IN DARMSTADT?

Der Wettbewerb hat gezeigt, wie gut unsere Netzwerke sind! Wirtschaft, Wissenschaft, Politik arbeiten Hand in Hand. Jetzt gilt es, gemeinsam Projekte umzusetzen, die der Stadt auch wirklich helfen, die Herausforderungen der Gegenwart anzunehmen. Chancen liegen vor allem in den Bereichen Flächenentwicklung, Mobilität, Bildung und E-Government.

DARMSTADT LIEGT ALS OBERZENTRUM MITTEN IN DER METROPOLREGION RHEIN-MAIN – WIE KÖNNEN DIE STÄDTE DER REGION ENGER ZUSAMMENARBEITEN?

Genaugenommen liegt Darmstadt sogar zwischen zwei Metropolregionen: FrankfurtRheinMain und Rhein-Neckar. Grenzen zwischen Städten, Landkreisen oder Ländern spielen im Alltag nahezu keine Rolle mehr. Wir gehen selbstverständlich in Mainz oder Frankfurt ins Theater, besuchen am Wochenende das Heidelberger Schloss oder treffen uns mit Freunden im Biergarten in Aschaffenburg. Genauso selbstverständlich nehmen Unternehmen unsere Region wahr. Mit unserer länderübergreifenden Wirtschaftskammerinitiative PERFORM möchten wir die Region FrankfurtRheinMain über Projekte noch näher zusammenrücken lassen. Die Themen dort passen zu Darmstadt wie zum Rest der Region: Mobilität, Digitalisierung, Start-ups und Flächenaktivierung.

////

ÜMIT CENGIZ

Vorsitzender des Ausländerbeirats der Wissenschaftsstadt Darmstadt

WAS MACHT DARMSTADT FÜR SIE HEUTE BESONDERS?

Darmstadt beheimatet heute ca. 60.000 Einwohner mit Migrationshintergrund. Das besondere an Darmstadt ist, dass dort Menschen aus über 140 Nationen leben. Darmstadt steht für Weltoffenheit. Des Weiteren ist die geographische Lage im Ökonomie-Dreieck Frankfurt – Wiesbaden/ Mainz – Mannheim eine große Besonderheit. Dies ermöglicht heute vielen Menschen, in unterschiedlichsten Branchen ihren Lebensunterhalt zu erwirtschaften.

WIR SIND IM JAHR 2030: WIE SOLL SICH DIE STADT BIS DAHIN VERÄNDERT HABEN?

Darmstadt sollte im digitalen Zeitalter angekommen sein. Die Bewohner sollten u.a. keine Behördengänge mehr machen müssen, da in Darmstadt in jedem Haushalt mindestens Gigabit-Internetanschlüsse vorhanden sind. Das vielfältige Kultur- und Sportangebot sollte in der Stadt weiter ausgebaut werden und für jeden Geschmack etwas dabei sein. Es sollten bis 2030 mindestens drei neue Baugebiete und ein neues Industriegebiet erschlossen sein, damit Darmstadt dem ökonomischen Wachstum und der Steigerung der Einwohnerzahl gerecht wird.

WELCHEN STELLENWERT HAT DIE GESTALTUNG UND NUTZUNG VON GRÜN- UND FREIZEITFLÄCHEN FÜR DAS ERHOLUNGSPOTENTIAL DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER IN DARMSTADT?

Die Gestaltung und Inanspruchnahme der Erholungsmöglichkeiten für die freie Entfaltung der Einwohner hat eine große Bedeutung. Im Hinblick auf eine nachhaltige Raumentwicklung wäre eine Übereinstimmung in der Entwicklung von verschiedenen Einzelnutzen und Gemeinnutzen anzustreben. Ich stelle mir vor, dass ein Konzept wie der Mannheimer Luisenpark in Darmstadt einen Mehrwert bringen würde. Eine solche Parkanlage mit vielfältigen Angeboten aus Pflanzen- und Tierwelt, großzügigen Erholungslandschaften und kulturellen Angeboten würde für die Bevölkerung Darmstadts nahezu jeden Alters den besonderen Reiz ausmachen.

////

PROF. DR. HANS-JÜRGEN PRÖMEL

Präsident der Technischen Universität Darmstadt

WAS MACHT DARMSTADT FÜR SIE HEUTE BESONDERS?

Mich begeistert Darmstadt als Wissenschaftsstadt. Wissenschaft steht in Darmstadt für Offenheit, Innovation und Vernetzung: Als Stadt ist Darmstadt offen für Menschen aus anderen Ländern und für neue Themen wie Nachhaltigkeit und Digitalisierung und hat nicht zuletzt deshalb den Zuschlag als „digitale Stadt“ erhalten.

WIR SIND IM JAHR 2030: WIE SOLL SICH DIE STADT BIS DAHIN VERÄNDERT HABEN?

2030 ist Digitalisierung Alltag und schafft Bezugspunkte und Freiräume für menschliches Miteinander. Die TU ist als Campus- universität und mit ihren Veranstaltungen für Bürgerinnen und Bürger weiterhin ein lebendiger Teil der Stadt Darmstadt. Die Rhein-Main-Region hat ihr Profil als wirtschaftlicher Motor durch überzeugenden Transfer aus den Forschungsbereichen der TU in die Wirtschaft gestärkt und trägt z.B. zur Entwicklung intelligenter Verkehrskonzepte bei. Darmstadt ist auch zukünftig offen für die Menschen, die aus Not kommen und hier eine neue Heimat finden.

WIE KANN DARMSTADT SEINE POSITION ALS BILDUNGSSTADT VERBESSERN UND EXZELLENTE ANGEBOTE FÜR ALLE – KINDER, JUGENDLICHE, STUDIERENDE UND FORSCHENDE – VORHALTEN?

Darmstadt bietet durch ein Bildungskonzept, das Kindergärten, Schulen und Hochschulen, aber auch andere Orte des städtischen Lebens wie Jugend- und

Familienzentren, Büchereien, Theater und Museen einschließt, vielfältige Bildungschancen für alle Menschen unabhängig von ihrer sozialen oder geographischen Herkunft. Die TU Darmstadt ist mit ihrer national wie international sehr guten Reputation ein Anziehungspunkt für die Stadt. Die Stadt Darmstadt bietet Rahmenbedingungen, die das Leben in Darmstadt für Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen attraktiv macht.

//// MOBILE STADT MOBILITÄTSKONZEPT DA2030+

Damit Darmstadt lebenswerter wird, brauchen wir dringend Lösungen, wie die Mobilität nachhaltiger gestaltet werden kann.

//// AUSGANGSLAGE

Darmstadt liegt als Oberzentrum und Arbeitsplatzschwerpunkt im südlichen Teil der Rhein-Main-Region. An das überregionale Straßennetz und an den Flughafen Frankfurt ist die Wissenschaftsstadt mit den Autobahnen A 67 und A 5 angebunden. Zwei Bundesstraßen führen direkt durch die Kernstadt von Darmstadt. Eine hohe Verkehrsbelastung besteht insbesondere auf der B 26 zwischen dem östlichen Landkreis Darmstadt-Dieburg und den westlich gelegenen Autobahnen.

Im Zugverkehr sind regionale Ziele wie die Städte Frankfurt am Main, Mainz, Wiesbaden, Mannheim sowie kleinere Städte im Odenwald gut und innerhalb von 15-60 Minuten ab Darmstadt-Hauptbahnhof zu erreichen. In Richtung Frankfurt am Main verkehrt zusätzlich eine S-Bahn-Linie. Zur Erschließung des Ostkreises fehlt eine leistungsfähige schienengebundene Verbindung.

Das innerstädtische ÖPNV-Angebot besteht aus vier zentralen Tram-Strecken, die durch ein nahezu flächendeckendes Busliniennetz ergänzt werden. Das insgesamt gute ÖPNV-System stößt insbesondere an wichtigen Umsteigepunkten und zentralen Verkehrsachsen an seine Kapazitätsgrenzen und kann aktuell nicht mit dem Wachstum der Stadt mithalten. Im „Umweltverbund“ aus ÖPNV (18 %), Radverkehr (17 %) und Fußverkehr (28 %) werden aktuell rund 63 Prozent aller Wege innerhalb Darmstadts zurückgelegt.

Im Zuge des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die großen Hauptstraßen nach den Anforderungen des Automobils gestaltet. Das erlaubt bis heute einen vergleichsweise flüssigen, aber auch dominierenden und lärm- und CO_2 intensiven Pkw-Verkehr. Vor allem im Berufsverkehr kommt es dabei zu Staus etwa auf dem City-Ring, der Hanauer und der Heinrichstraße. Dazu prägen diese autogerechten Strukturen, zu denen in den 1970er Jahren noch der City-Tunnel unter dem Luisenplatz hinzukam, das Bild der Stadt mit.

In der Innenstadt, aber auch in einigen Wohnquartieren, werden am Automobil ausgerichtete Verkehrsflächen durch eine Vielzahl, zum Teil großflächiger, Stellplatzanlagen wie den Messplatz ergänzt. Darüber hinaus finden sich in vielen Quartieren kleinere Stadt- und Quartiersplätze, die z.T. halbtags, z.T. ganztags als zusätzlicher Parkraum genutzt werden. Trotz dieses Parkraumangebotes wird in vielen Straßenräumen in den Quartieren das „Gehwegparkverhalten“ problematisiert, weil es die Nutzbarkeit des öffentlichen Straßenraums durch Fuß- oder Radverkehr stark einschränkt.

Aufgrund der kurzen Wege zwischen dem Stadtzentrum und den angrenzenden Quartieren (weniger als 3 km) bestehen insgesamt gute Voraussetzungen für den ÖPNV sowie für den Rad- und Fußverkehr. Die Attraktivität dieser Verkehrsmittel leidet jedoch unter der starken Verkehrsbelastung sowie der ungleichen Verteilung von Straßenraum zugunsten des Pkw-Verkehrs.

Außerhalb des Stadtzentrums liegen die zuletzt eingemeindeten Stadtteile Arheilgen, Wixhausen und Eberstadt sowie Siedlungen der Moderne wie die Heimstättensiedlung und Kranichstein. Aus dieser räumlichen Situation ergibt sich eine heterogene Mobilitätsnachfrage der Darmstädterinnen und Darmstädter.

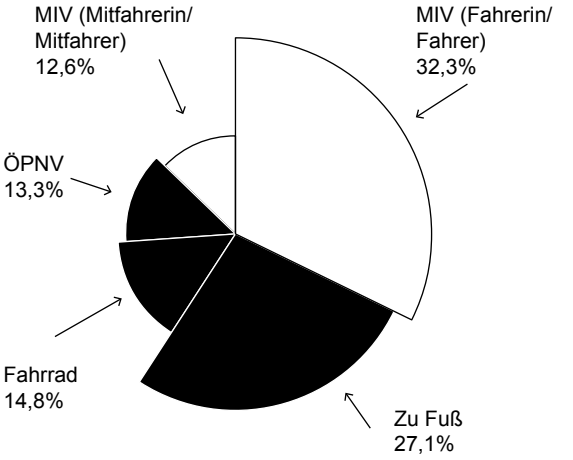
01 - Am alten Bahnhof, kurz vor der Rheinstraße

//// TRENDS UND ENTWICKLUNGEN

Das seit Jahren anhaltende Wachstum von Bevölkerung, Arbeitsplätzen und Wirtschaftsleistungen bringt verkehrsplanerische Herausforderungen und eine hohe Verantwortung in Hinblick auf Lebens- und Umweltqualität mit sich. Damit Darmstadt auch in Zukunft ein attraktiver Wohnort und ein leistungsfähiger Standort für die Wirtschaft bleibt, muss daher bei künftigen Planungen die Stärkung des Umweltverbunds Priorität erhalten. Nur so wird es gelingen, die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems mit den wachsenden Ansprüchen an lebendige, auch für Kinder oder Ältere sichere Straßenräume zu vereinbaren.

Aktuell wird ein modellhaftes Mobilitätskonzept für die Nachnutzung der ehemaligen Lincoln-Siedlung zum Wohnquartier entwickelt. Die künftigen rund 5.000 Bewohnerinnen und Bewohner sollen dabei von der nahtlosen Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel wie Tram oder Carsharing profitieren. Zudem wird der klimafreundliche Radverkehr durch das groß angelegte und vom Bundesumweltministerium finanzierte Förderprojekt „Lincoln by bike“ gezielt ausgebaut. Hochwertige Radabstellanlagen und ein Lastenrad-Verleihservice ergänzen das Förderprogramm.

Ein weiterer Handlungsschwerpunkt der kommenden Jahre wird die Verringerung von Belastungen aus dem Pendler- und Güterverkehr sein. Beinahe 70 Prozent der in Darmstadt Beschäftigten pendeln zu ihrem Arbeitsplatz. Heute kommt etwa ein großer Teil der täglich mehreren zehntausend Pendlerinnen und Pendler mit dem eigenen Pkw aus dem Umland in die Stadt. Der größte Anteil kommt hierbei aus den östlichen Regionen des Landkreises, wobei die meisten Arbeitsplätze im Westen der Stadt liegen. Dadurch entstehen regelmäßig Engpässe auf den Ost-West Verbindungsstraßen und Staus im Berufsverkehr. Auch der Wirtschaftsverkehr erfolgt hauptsächlich auf der Straße.



MODAL SPLIT DER STADT DARMSTADT

Wegeanteile verschiedener Verkehrsträger in Darmstadt (2011)

01

02

03

01 - Brücke Dornheimer Weg und ehemaliger Wasserturm
02 - Blick auf die Holzstraße, östlich des Marktplatzes
03 - Luisenplatz nach Nord-Osten

70%
DER BESCHÄFTIGTEN PENDELN ZU IHREM ARBEITSPLATZ

10%
DES STADTGEBIETES SIND STRASSEN, WEGE UND PLÄTZE

WIXHAUSEN BHF.
ARHEILGEN BHF.
NORD BHF.
HBF.
LUISENPLATZ
OST BHF.
SÜD BHF.
EBERSTADT BHF.

MOBILE STADT

- Autobahn
- Straßennetz
- Schienenverkehr
- Tram
- Fahrradstraßen
- Car-/ und Bikesharing
- Mobilitätsknoten
- Konzentration von Arbeitsplätzen
- große Stellplatzanlagen in städtischem Besitz
- hohe Kfz-Verkehrsbelastung
- Kfz-Lärmbelastung
- Fluglärmbelastung

Daraus resultieren eine große Inanspruchnahme des Straßenraums und eine hohe Lärm- und Luftbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner. Eine erste Konsequenz aus den zahlreichen Grenzwertüberschreitungen – insbesondere bei Stickoxiden (NOx) – ist das im Herbst 2015 erweiterte LKW-Durchfahrtsverbot.

//// RÄUMLICHE SCHWERPUNKTE

Ein großer Teil der Verkehrsbelastungen in Darmstadt entsteht durch die hohe Zentralität der Stadt und die damit einhergehenden Verflechtungen mit dem Umland. Zur Entlastung besonders stark nachgefragter Relationen, zum Beispiel zwischen der Kernstadt und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg, müssen weitere leistungsfähige und attraktive Angebote im ÖPNV entwickelt werden. Das gilt auch für den regionalen Wirtschaftsverkehr, der in Zukunft umwelt- und klimafreundlicher abgewickelt werden soll. Innerhalb der Stadt sind zudem die Lebens- und Aufenthaltsqualität an den von Verkehrsemissionen hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen zu verbessern.

Um die hohe Innovationskraft und Lebensqualität in Darmstadt auch in der stark durch die Verkehrsinfrastrukturen der Nachkriegszeit geprägten Innenstadt zu verdeutlichen, ist die verkehrliche sowie städtebauliche Situation unter anderem am Luisenplatz deutlich aufzuwerten. Im Schnittpunkt zwischen Stadt- und Verkehrsplanung ist außerdem die Umsetzung einer „Stadt der kurzen Wege“ wichtiges Ziel der Stadtentwicklung. Dadurch können unnötige Fahrten vermieden und gleichzeitig die Lebendigkeit der Stadtteile gesteigert werden. Bei der zentrumsnahen Siedlungsentwicklung ist von Beginn an auf eine hohe Nutzungsmischung und attraktive Erschließung im ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu achten.

//// MOBILITÄTS-KONZEPT LINCOLN-SIEDLUNG

02

Die Anforderungen an ein zukunftsfähiges Mobilitätsangebot in Darmstadt sind von einer hohen Auslastung des Straßennetzes geprägt. Die Stadt setzt daher verstärkt auf den Ausbau und die Vernetzung alternativer Mobilitätsangebote. Das Mobilitätskonzept für die Lincoln-Siedlung hat in diesem Sinne Modellcharakter. Die Entstehung von Wohnungen für bis zu 5.000 Bewohnerinnen und Bewohner erzeugt einen weiteren Ziel- und Quellverkehr, welcher auf dem angrenzenden Hauptstraßennetz nicht abgewickelt werden kann und zudem quartiersunverträgliche Lärm- und Emissionsbelastungen bedeutet. Ein verändertes Mobilitätsverhalten, das von der Nutzung von ÖPNV und Sharing-Angeboten sowie verstärktem Rad- und Fußverkehrsanteil geprägt ist, wird vor diesem Hintergrund zu einer wesentlichen Voraussetzung für die erfolgreiche Entwicklung eines neuen, attraktiven Stadtquartiers.

01

Die Reduktion von Privat-Pkws soll durch mehrere alternative Angebote aufgefangen werden und das eigene Auto weitgehend überflüssig machen. Zur Umsetzung dieses Leitbildes wurde für die Lincoln-Siedlung ein Mobilitätsmanagement eingerichtet, welches auf einem autoarmen und die Nahmobilität fördernden Verkehrskonzept aufbaut. Verortet in einer Mobilitätszentrale berät das Mobilitätsmanagement die Anwohnerinnen und Anwohner, Investorinnen und Investoren sowie Vermieterinnen und Vermieter rund um das Thema Mobilität, koordiniert Mobilitätsangebote und entwickelt weitere Angebote und Services.

Räumlich schlägt sich das Konzept in einer verkehrsberuhigten Gestaltung der Quartiersstraßen, weniger Stellplätzen für Autos bei gleichzeitigem Ausbau von Rad- und Fußverkehrsstrukturen nieder. So werden bisherige Netzlücken im Radverkehr in anliegende Quartiere geschlossen und die Nahmobilitäts-Erschließung der Stadtteile Heimstättensiedlung, Verlegerviertel, Bessungen und An der Ludwigshöhe verbessert.

Zur besseren Anbindung an den ÖPNV wird eine neue Straßenbahnhaltestelle eingerichtet, die auch als multimodaler Verknüpfungspunkt von Rad und ÖPNV dienen soll. Ergänzend werden neue Sharing-Angebote eingerichtet. Ein elektromobiler Mietercarpool steht ebenso zur Verfügung wie Mietlastenräder und E-Bikes. Das Leihradsystem Call-a-bike ist bereits an mehreren Stationen im Quartier verfügbar.

Die erfolgreiche Umsetzung des Mobilitätskonzeptes soll mit einer deutlichen Reduzierung des MIV-Anteils einhergehen. Der Ansatz soll zudem für weitere Flächenentwicklungen in der Stadt Darmstadt Maßstäbe setzen.

01/02 - Fahrradleihstation und Mobilitätszentrale in der Lincoln- Siedlung

01 - Sicht auf die Rheinstraße aus dem Stadtzentrum
02 - Bus- und Tramstation am Hauptbahnhof

Welche Bedürfnisse entstehen aus einem steigenden Radverkehrsanteil und wie lassen sich Maßnahmen räumlich umsetzen?

//// AUSBLICK

Die Wissenschaftsstadt besitzt auch im Verkehr eine hohe Innovationskraft. Neue Entwicklungen sollen u.a. durch das Pilotprojekt „Digitalstadt Darmstadt“ möglich werden. Angedacht sind beispielsweise teilautonom fahrende Straßenbahnen.

Auch auf regionaler Ebene befinden sich innovative Projekte in Planung. Gemeinsam mit der Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main entsteht ein Radschnellweg zwischen Darmstadt und Frankfurt am Main. Um die Umweltbelastungen im Straßengüterverkehr zu reduzieren, finanziert der Bund zudem die deutschlandweit erste Teststrecke für Oberleitungs-LKWs an der A 5 zwischen Darmstadt und Zeppelinheim. Das bietet einen Impuls für eine nachhaltige Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs auch innerhalb der Stadt.

//// WEITERE LITERATUR

Behr, I., & Institut Wohnen und Umwelt. (2016). Moderne Mobilität für ein neues Quartier.

StetePlanung, & Habermehr+Follmann Ingenieurgesellschaft mbH. (2006). Verkehrsentwicklungsplan Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Verkehrslösungen Blees. (2011). Mobilität in Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Verkehrslösungen Blees, Habermehr+Follmann Ingenieurgesellschaft mbH, & Plan mobil. (2016). Nahverkehrsplan der DADINA und der Stadt Darmstadt. Fortschreibung 2011-2016. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Wie verkehrsverträglich kann eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer ausgestaltet werden und was bedeutet das für das Stadtbild?

Darmstadt will den Fuß- und Radverkehr weiter stärken. Wie kann erreicht werden, dass das Wachstum der Stadt nicht mit einem Kfz-Verkehrswachstum einhergeht?

Wie müssen Wirtschafts- und Lieferverkehr zukünftig organisiert werden, so dass sie stadtverträglich sind?

Wo gibt es überdimensionierte Verkehrsflächen und können diese anders genutzt werden?

Wie kann Verkehr umweltgerechter mit weniger Luft- und Lärm-emissionen gestaltet werden?

//// WIR FRAGEN DARMSTADT...

//// PROF. DR. JÜRGEN FOLLMANN

Hochschule Darmstadt,
Verkehrsplaner

WIE KANN DIE MOBILITÄT IN DARMSTADT NACHHALTIGER WERDEN UND WELCHES MOBILITÄTSANGEBOT IST STADTVERTRÄGLICH UND FÜR ALLE GUT?

Die Verkehrssituation ist in Darmstadt für den Pkw-Verkehr nicht lösbar. Ein Umsteigen auf ÖPNV und Fahrrad (oder auch Zufußgehen) ist unabdingbar. Darmstadt hat einen sehr gut ausgebauten ÖPNV aus Süden, Westen und Norden bezogen auf das Zentrum. Es fehlt eine vergleichbare Schienenanbindung in den Ostkreis Darmstadt-Dieburg. Rund um das Stadtgebiet müsste ein Ring mit stadtnahen Mobilitätsstationen für P+R aufgebaut werden. Diese Mobilitätsstationen sollten auch Fahrradverleihsysteme beinhalten und Startpunkt für radschnellwegähnliche Infrastrukturen in/durch den Stadtkern sein. Der Parkraum im Zuge der Straßen im Stadtkern ist konsequent zu bewirtschaften, um unnötigen Parksuchverkehr zu vermeiden.

WIE KANN DER BEWUSSTSEINSWANDEL IN POLITIK, VERWALTUNG UND ÖFFENTLICHKEIT RICHTUNG POSTFOSSILE VERKEHRSWENDE WEITER VORANGETRIEBEN WERDEN?

Ein zentrales Aufgabenfeld ist in Darmstadt, die Arbeitgeber stärker einzubinden. Das Instrument des Mobilitäts- und Fuhrparkmanagements wird teilweise praktiziert, ist aber noch deutlich ausbaubar. Für die Darmstädter sollte die Vereinswelt stärker in den Prozess eingebunden werden. Hier sind aus eigener Erfahrung die Menschen am ehesten mitzunehmen und für Veränderungen zu begeistern. Die Verwaltung wird vorangetrieben, wenn die politischen und leitenden Verantwortlichen den Bewusstseinswandel vorleben. Die Veränderung muss cool und trendy werden.

WIE KANN MAN DIE DARMSTÄDTERINNEN UND DARMSTÄDTER HIER AM BESTEN MITNEHMEN?

Aus der langjährigen Erfahrung kann dies eigentlich nur mit Pilotprojekten erreicht werden, die als Verkehrsversuch angelegt sind. Menschen reagieren häufig erst, wenn der „Bagger vor der eigenen Haustür steht“ und die klassischen Beteiligungsverfahren werden eher zum Verhindern genutzt. Die Folge sind jahrzehntelange Diskussionen. Ideen für Piloten sind z.B. der Einsatz von Mini-Kreisverkehren, der Start einer Radverkehrsachse über die Heinrichstraße oder eine (durchaus provisorisch abgestellte) konsequente Radverkehrsanbindung vom Hauptbahnhof in die Innenstadt. Verkehrsbehördlich müssen wir Mut zeigen, neue Dinge auszuprobieren. Aber auch die „großen Vorhaben“ wie die Lichtwiesenbahn oder Straßenbahn in den Ostkreis Darmstadt-Dieburg mit Mobilitätsstationen zum Umsteigen vom Auto auf den Stadtverkehr müssen weiterverfolgt werden.

////

PROF. DR. JOHANN-DIETRICH WÖRNER

Generaldirektor der europäischen Weltraumorganisation ESA

WAS MACHT DARMSTADT FÜR SIE HEUTE BESONDERS?

Darmstadt hat eine Palette an wissenschaftlichen und kulturellen Einrichtungen, hat alles was eine Stadt braucht, um Stadt zu sein. Bei aller Vielfalt ist Darmstadt überschaubar und damit erlebbar. Die geografische Lage und die verkehrliche Anbindung unterstützen die Attraktivität.

WIR SIND IM JAHR 2030: WIE SOLL SICH DIE STADT BIS DAHIN VERÄNDERT HABEN?

Saint-Exupéry sagt: „Die Zukunft soll man nicht voraussehen wollen, sondern ermöglichen!“. Dazu gehört für Darmstadt die Weiterentwicklung der „Wissenschaftsstadt“ durch Verlinkung der wissenschaftlichen Einrichtungen untereinander und mit Wirtschaft und Gesellschaft. Zudem wäre eine bessere Anbindung an den Personenfernverkehr (ICE) sicherlich sehr hilfreich.

WO LIEGEN DARMSTADTS ZUKUNFTSBRANCHEN UND WO FINDEN INSTITUTE/ UNTERNEHMEN IN DER DICHTER WERDENDEN STADT PLATZ?

Ich wiederhole Saint-Exupéry: Wissenschaft aber auch Wirtschaft lassen sich nur sehr begrenzt „politisch planen“. Offenheit und Flexibilität gerade auch für unkonventionelle Ideen sollten die Grundlage sein. Platz ist innerhalb der Stadt, einschließlich Lichtwiese, Kranichstein und Weststadt aus meiner Sicht ausreichend vorhanden. Aber auch die Innenstadt bedarf der Beachtung.

////

NICOLAI KOCH

Jugendforum und Stadtschüler/ -innenvertretung

WAS MACHT DARMSTADT FÜR DICH HEUTE BESONDERS?

Darmstadt ist eine vielfältige Stadt, die mit einer vielschichtigen und engagierten Öffentlichkeit einige sehr schöne Projekte umsetzen kann und für Menschen, die sich engagieren wollen, ein hervorragendes Pflaster bietet. Man findet für nahezu jedes Thema Gleichgesinnte. Trotz dieser Vielfalt bleibt Darmstadt aber auch halbwegs überschaubar. Allerdings gibt es auch Schattenseiten. Es engagieren sich nicht so viele Leute, wie könnten. In der Schule und in der Stadt fehlen Raum und freie, unabhängige Strukturen um die Umsetzung eigener Projekte zu ermöglichen.

WIE STELLST DU DIR DARMSTADT IN 20 JAHREN VOR?

In meiner Wunschvorstellung wird Darmstadt noch moderner. Es entstehen Wohnungen, die sowohl erschwinglich, als auch gut angebunden und menschenwürdig gebaut sind. Es tauchen mehr legale Graffiti-Wände in der Stadt auf, die besprüht den dumpfen, grauen Geist einer auf Arbeit zentrierten Metropole vertreiben. Es gibt mehr Radwege und Jugendliche dürfen kostenfrei den Nahverkehr benutzen und haben so besseren Zugang zu – auch außerschulischer – selbstbestimmter Bildung. Die zunehmende Digitalisierung der Stadt geschah vorsichtig und unter Beachtung des Datenschutzes.

DARMSTADT WÄCHST. WIE KANN DIE STADT WACHSEN, SODASS SICH AUCH DIE JÜNGEREN MITGENOMMEN FÜHLEN?

Damit sich die Jüngeren mitgenommen fühlen, darf die Partizipation nicht auf der Stufe des Befragens bleiben. Vielmehr braucht es Möglichkeiten der eigenen Gestaltung. Es braucht Orte, die selbst gestaltet, selbst bespielt werden. Orte, die als Sammelplätze für die Jugendlichen eines Viertels dienen können. Seien es Fußballplätze, Parks oder ein Jugendhaus: Es braucht Orte, an denen sich Jugendliche treffen und in einem neuen Umfeld selbst entdecken können – außerhalb von Schulen und Elternhaus. Vor allem braucht es aber auch die Zeit für Jugendliche, Angebote wahrnehmen zu können.

//// WER STEHT HINTER DA2030+?

Die Erarbeitung des Masterplans DA2030+ wurde 2015 in der Stadtverordnetenver-sammlung beschlossen und wird durch folgende Gremien und Planungs-büros weiter begleitet:

//// WISSENSCHAFTSSTADT DARMSTADT

Das Stadtplanungsamt und das Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung unter Federführung des Planungsdezernats der Wissenschaftsstadt Darmstadt steuern den Prozess zum Masterplan DA2030+. Durch weitere verwaltungs-übergreifende Gremien sowie einen Len-kungskreis wird der Masterplan fachlich und politisch begleitet.

Wissenschaftsstadt Darmstadt
Stadtplanungsamt
Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung
Bessunger Straße 125, 64295 Darmstadt

E-Mail: darmstadt2030@darmstadt.de
www.darmstadt.de/weiterdenken2030

//// STEUERUNGSTEAM MASTERPLAN DA2030+

Mit der Erarbeitung des Masterplans DA2030+ sowie der Bürgerbeteiligung ist eine Arbeitsgemeinschaft unter Leitung der Urban Catalyst GmbH aus Berlin beauftragt. Das Büro koordiniert und moderiert das kooperative Planungs-verfahren mit den beteiligten Planungs-teams und bündelt die Ergebnisse in dem Masterplan DA2030+. Weitere Aufgaben liegen in der Steuerung der Schnittstel-len zwischen Masterplan DA2030+ und Mobilitätskonzept DA2030+.

ARGE Urban Catalyst GmbH

Ansprechpartner/-in:
Andreas Brüning, Dr. Cordelia Polinna
Tel. 030-53215658
E-Mail: darmstadt@urbancatalyst-studio.de
Glogauer Straße 6, 10999 Berlin
www.urbancatalyst-studio.de

01/02 - Auftaktveranstaltungen des Masterplan-prozesses im Herbst 2016

01

02

01

//// PLANUNGSTEAMS

Fünf Planungsteams erarbeiten von Herbst 2017 bis Sommer 2018 zu den folgenden fünf Arbeitsfeldern Zukunftsideen und Strategien. Die Planungsteams, die sich aus Büros aus dem gesamten Bundesgebiet sowie dem angrenzenden Ausland zusammensetzen, wurden aufgrund ihrer Erfahrung im Bereich der komplexen und großmaßstäblichen Planung in einem mehrstufigen Verfahren ausgewählt.

WOHNSTADT

raumwerk Gesellschaft für architektur und Stadtplanung mbH, Frankfurt a.M. mit büro luchterhandt stadtplaner architekten landschaftsarchitekten, Hamburg

Kontakt
www.raumwerk.net
www.luchterhandt.de

WISSENSCHAFTS- UND ARBEITSSTADT

Prof. Stefan Werrer, 711 Labor für urbane Orte und Prozesse, Stuttgart mit asp Architekten GmbH, Stuttgart

Kontakt:
www.asp-stuttgart.de
www.711lab.com

MOBILE STADT/ MOBILITÄTSKONZEPT 2030+

SHP Ingenieure, Hannover mit StetePlanung, Darmstadt

Kontakt
www.shp-ingenieure.de
www.steteplanung.de

QUARTIERSSTADT

berchtold krass space & options, Karlsruhe mit p.a. performative Architektur / Dr. Steffen Wurzbacher, Stuttgart

Kontakt
www.berchtoldkrass.de
www.bpa-sw.de

FREIE STADT

BJP | Bläser Jansen Partner GbR, Dortmund mit felixx Landscape Architects & Planners, Rotterdam, NL

Kontakt
www.bjp-planer.de
www.felixx.nl

//// ANFORDERUNGEN AN DIE TEAMS

Bis zum Sommer 2018 beschäftigen sich fünf Planungsteams in einem kooperativen Planungsverfahren mit der Zukunft der Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Ziel des kooperativen Planungsverfahrens ist es, räumliche, funktionale und gesellschaftliche Zukunftsbilder für die zentralen Wachstumsaufgaben der Wissenschaftsstadt Darmstadt zu entwickeln. Dazu sollen Umsetzungswege beispielhaft an Teilräumen der Stadt sowie über Schlüsselprojekte veranschaulicht werden. Jedes der ausgewählten Planungsteams wird dafür eines der im Darmstadtatlas beschriebenen Arbeitsfelder integriert bearbeiten.

Das Thema „Mobilität“ erfährt eine intensivere Betrachtung. Die strategische Konzeptentwicklung ist in dem eigenen Arbeitsfeld „Mobile Stadt/ Mobilitätskonzept DA2030+“ vorgesehen und wird im Anschluss in einem Mobilitätskonzept 2030+ konkretisiert und vertieft. Dazu werden die Auswirkungen, Herausforderungen und Wechselwirkungen der Arbeitsfelder hinsichtlich einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilität durch alle Planungsteams behandelt.

Um der daraus entstehenden Komplexität der Aufgabenstellung gerecht zu werden, wurden erfahrene und interdisziplinäre Planungsteams ausgewählt. Folgende Anforderungen sollen dabei durch alle fünf Planungsteams in den nächsten Monaten berücksichtigt werden:

//// ANFORDERUNGEN AN DIE PLANUNGSTEAMS

1. GANZHEITLICHE ZUKUNFTSBILDER ENTWICKELN!

Die Beiträge der Planungsteams sollen Impulse für die zukünftige Entwicklung der Wissenschaftsstadt Darmstadt geben. Als räumliches Leitbild für die Stadt verknüpfen sie übergeordnete Querschnittsaufgaben der Stadtentwicklung, zentrale Wachstumsherausforderungen der Stadt, Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger und ergänzen diese mit dem Blick von außen.

2. STRATEGIEN UND SCHLÜSSELPROJEKTE FORMULIEREN!

Damit die Beiträge einen zentralen Input für die anschließende Bündelung des Masterplans DA2030+ liefern, sollen konkrete Strategien und räumliche Schlüsselprojekte als wichtige erste Schritte benannt werden, mit denen die Ziele der Stadtentwicklung in den Arbeitsfeldern erreicht werden können. Die Strategien und Schlüsselprojekte sollen, abgeleitet aus dem ganzheitlichen Anspruch des Masterplans DA2030+, die Gesamtstadt in den Fokus nehmen und relevante thematische Schwerpunkte setzen.

01 - Stadtzentrum und Darmstädter Osten mit der Mathildenhöhe

3. STRATEGIERÄUME ABBILDEN!

Die räumliche Perspektive ist zentral für die Entwicklung des Masterplans DA2030+. Dabei geht es zunächst um eine Gesamtaussage für die Stadt, die alle Stadtquartiere umfassen muss. Darüber hinaus sollen räumliche Schwerpunktbereiche dargestellt werden. Bei diesen kann es sich um konkrete Räume, Raumtypen oder auch Entwicklungskorridore handeln, die zukünftig eine besondere Rolle in der Stadtentwicklung einnehmen könnten.

4. REGIONALE VERKNÜPFUNG BERÜCKSICHTIGEN!

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt befindet sich in einem intensiven Wettbewerb in der Metropoleregion FrankfurtRheinMain. Aufgrund des überdurchschnittlichen Zuzugs von Bürgerinnen und Bürgern, aber auch der rasanten Entwicklung neuen Gewerbes sowie der Industrien, Dienstleistungen und Wissensindustrien in der Stadt wird Darmstadt die Wachstumsherausforderungen nur gemeinsam mit der Region und den Nachbarkommunen bewältigen können. Dieser Situation gilt es in der Bearbeitung entsprechend Rechnung zu tragen.

5. FASSBARE VISIONEN FORMULIEREN UND VISUALISIEREN!

Die Beiträge müssen klar formuliert, leicht verständlich und gut kommunizierbar sein, da der Prozess durch eine intensive Bürgerbeteiligung geprägt ist und eine bürgerschaftliche Auseinandersetzung mit der Entwicklung Darmstadts unterstützen will. Aus diesem Grund ist eine bildhafte Übersetzung der Inhalte wichtig. Die Bilder sollen abstrakte Darstellungen sowie konkrete Visualisierungen beinhalten. Sie können konkrete Räume betreffen oder sich auf einzelne Raumtypen beziehen. Sie sind wichtig, um für den weiteren Diskurs in Politik, Verwaltung und Stadtgesellschaft als Impuls dienen zu können.

6. UNTERSCHIEDLICHE METHODISCHE ZUGÄNGE WÄHLEN!

Den Beiträgen der Planungsteams wird keine Methodik vorgegeben. Vielmehr soll sich diese aus den Arbeitsfeldern und dem jeweiligen konzeptionellen Ansatz der Arbeit ergeben.

7. KOMPLEXITÄT HANDHABBAR MACHEN UND REDUZIEREN!

Die Komplexität von räumlichen, demografischen, ökonomischen, sozialen und gesellschaftlichen Zusammenhängen ist häufig so groß, dass sie schwer zu vermitteln ist. Die Beiträge sollen jedoch zum zentralen Impuls für eine positive Wandlung und Gestaltung der Wissenschaftsstadt Darmstadt werden. Aus diesem Grund müssen die Teams sich der Komplexität der Thematik bewusst sein und diese so reduzieren, dass sie eine handhabbare Arbeitsgrundlage für weitere Diskussionen darstellen.

8. ÜBERTRAGBARKEIT ERMÖGLICHEN!

Die Beiträge sollen Anregungen für konkrete Planungen und Projekte im Umgang mit Stadträumen unterschiedlicher Begabung liefern, die jedoch flexibel genug sind, um auf vergleichbare Räume in der Wissenschaftsstadt Darmstadt übertragen zu werden.

//// DARMSTADTS SCHÄTZE GESUCHT

Damit DA2030+ noch mehr ein Thema für die Bürgerinnen und Bürger wird, begleiten ein Ideenaufruf in 2017 und eine Stadtaktionsreihe in 2018 den Prozess. Sei DAbei!

//// MACHT EURE STADT SICHTBAR

Was macht Darmstadt so besonders? Welche Initiativen und Projekte bereichern das Leben in den Vierteln? Wo helfen und engagieren sich Menschen und verändern sie die Stadt? Welche Orte prägen die Stadt und wo fühlt man sich hier zuhause?

„Darmstadts Schätze“ ist eine Aktion für Menschen, Projekte und Orte, die die Stadt heute mitgestalten. Sie ist Bestandteil des Prozesses „Masterplan DA2030+ //// Darmstadt weiterdenken“ und will zeigen, welches Potential in der Stadt steckt. Daher suchen wir besondere Orte, aber auch Initiativen, Stadtexpertinnen und -experten, Alltagsheldinnen und -helden, die Darmstadt vielfältiger, lebenswerter und innovativer machen.

//// DER IDEENAUFRUF 2017

Sie wissen von einem Schatz? Es gibt einen besonderen Ort, den es zu bewahren gilt? Sie kennen Menschen oder Initiativen, die sich für Darmstadt engagieren? Dann erzählen sie uns von ihrem Schatz und seinen Qualitäten! Vom 6. November bis zum 15. Januar können Sie Ihre Schätze melden.

Informationen, Teilnahme- und Gewinnmöglichkeiten unter:

WWW.DA-BEI.DARMSTADT.DE

Unter allen Einsendungen werden fünf Familienkarten für eine Stadtführung verlost.

//// WAS PASSIERT MIT DEN SCHÄTZEN?

Alle Beiträge zu „Darmstadts Schätze“ werden auf der Bürgerbeteiligungsplattform der Wissenschaftsstadt Darmstadt „Sei DAbei!“ festgehalten. Auf diese Weise entsteht eine Plattform für Menschen, Projekte und Orte, die die Wissenschaftsstadt Darmstadt heute mitgestalten. Für den Planungsprozess zum „Masterplan DA2030+“ werden die Schätze ausgewertet und als Input für die Planungsteams aufbereitet. Alle Beiträge werden darüber hinaus im zweiten Forum „Trends + Dynamiken“ am 8. Februar 2018 gezeigt.

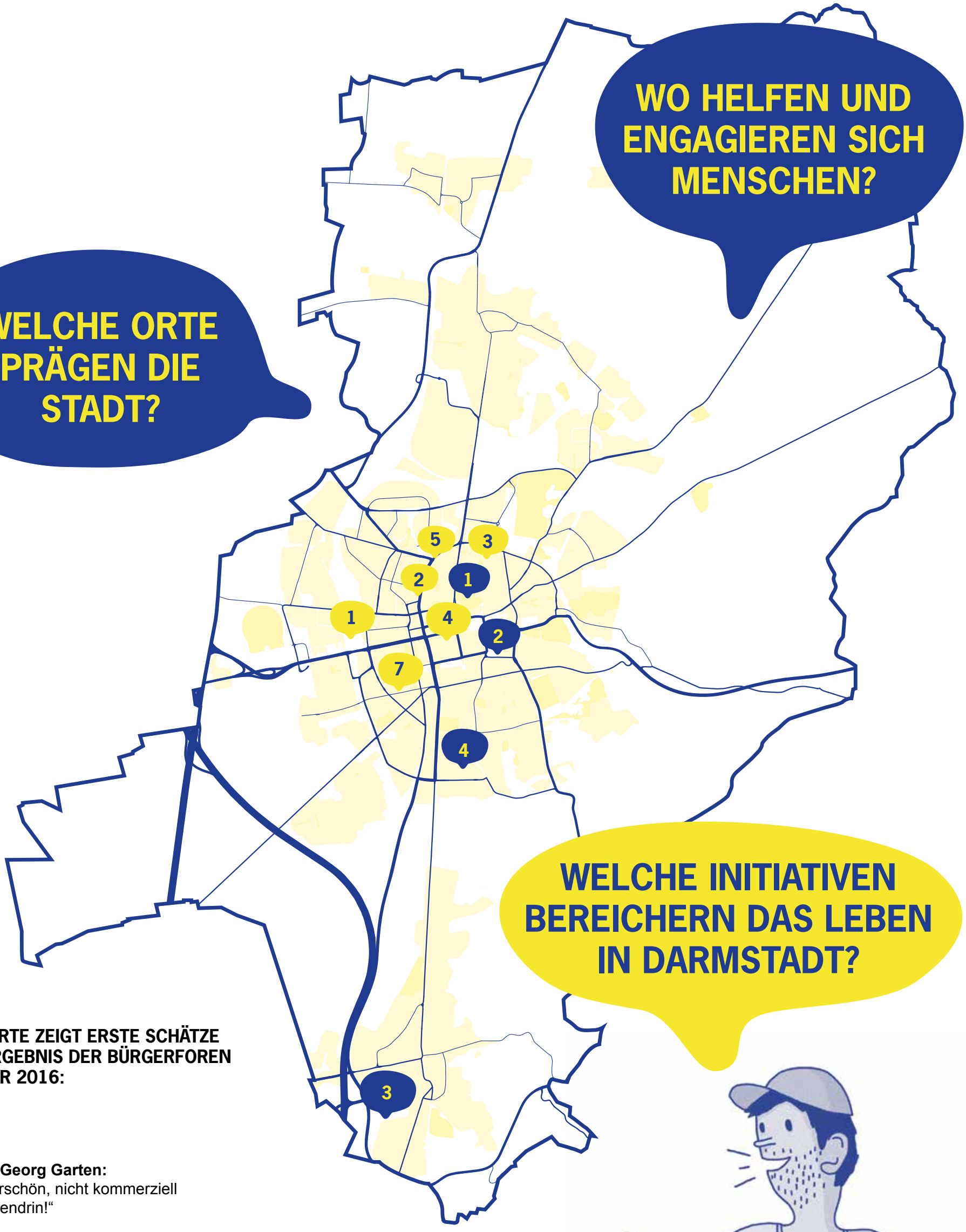
//// STADTAKTIONEN 2018

Im Frühjahr 2018 geht die Schatzsuche in eine zweite Runde: Gesucht werden dann mit einem zweiten Aufruf Ideen für Stadtaktionen, die Darmstadt in Zukunft durch bürgerschaftliches Engagement verändern können.

Die besten fünf Ideen werden im dritten Forum am 26. April 2018 ausgewählt und sollen über den Sommer 2018 umgesetzt werden. Sie erhalten für die Umsetzung eine Unterstützung durch die Wissenschaftsstadt Darmstadt.

WELCHE ORTE PRÄGEN DIE STADT?

WO HELFEN UND ENGAGIEREN SICH MENSCHEN?



WELCHE INITIATIVEN BEREICHERN DAS LEBEN IN DARMSTADT?

DIE KARTE ZEIGT ERSTE SCHÄTZE ALS ERGEBNIS DER BÜRGERFOREN IM JAHR 2016:

ORTE:

1 Prinz Georg Garten:
„Wunderschön, nicht kommerziell und mittendrin!“

2 BMX Park an der Stadtmauer:
„Dort sind wir frei und gestalten, wie es uns gefällt!“

3 Eberstädter Dünen:
„Landschaftliche großartig und absolut schützenswert“

4 Orangerie Bessungen:
„Ruhe-Oase mitten in der Stadt“

INITIATIVEN:

1 Essbares Darmstadt
2 Kreative Darmstadt e.V.
3 Kooperation Frauen e.V.
4 Kulturelle Mitte Darmstadt
5 Urban Garden Darmstadt e.V.
6 Initiative Smart Mobility
7 h_da Campusentwicklung

//// QUELLEN

Behr, I., Institut Wohnen und Umwelt. (2016). Moderne Mobilität für ein neues Quartier. Abgerufen von http://www.depomm.de/download.moderne-mobilitaet-fuer-ein-neues-quartier-die-lincoln-siedlung-in-darmstadt.49.htm.

Behrend-Institut. (2012). Wohnungs- und Gewerbeflächenbedarfsanalyse für die Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

BS+, Dittmann Komplizen, FRANZ, StetePlanung. (2011). Rahmenplanung Darmstadt Bessungen Süd. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB). (2016, 1. Juni). Wohnfläche. Abgerufen von http://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/siedlungsflaechenbelegung-fuer-wohnen#textpart-6

Bündnis 90 die Grünen Darmstadt, CDU Darmstadt. (2016). Dialog und Entscheidung - Darmstadt weiter voranbringen. Koalitionsvertrag. Abgerufen von http://www.gruene-darmstadt.de/downloads/Koa-Vertrag_final_20160606.pdf.

Bündnis 90 die Grünen. (2016, Oktober). 10.000 neue Wohnungen in Darmstadt - Wo wird gebaut? Grüne Nachrichten, S. 2.

Digitale Darmstadt e.V.. (o.D.). Webmap. Abgerufen von http://webmap-darmstadt.de

Dittmar, A. (2013). Sozialatlas Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Grünflächenamt. (2014). Siedlungsstrukturen in Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Gutachterausschuss für Immobilienwerte. (2016). Immobilienmarktbericht für den Bereich der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt, DE: Gutachterausschuss für Immobilienwerte der Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Hessen Agentur GmbH. (2016). Bevölkerungsvorausschätzung für Hessen und seine Region als Grundlage der Landesentwicklungsplanung. Abgerufen von https://staatskanzlei.hessen.de/sites/default/files/media/staatskanzlei/bevoelkerungsvorausschaetzung_fuer_hessen_und_seine_regionen_als_grundlage_der_landesentwicklungsplanung.pdf.

Ikps, Wissenschaftsstadt Darmstadt. (2007). Kommunale Sportentwicklungsplanung in der Stadt Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

IW Consult GmbH. (2015). Städteranking 2015. Abgerufen von https://www.iwconsult.de/fileadmin/user_upload/regionalanalyse/staedteranking2015/Staedteranking_2015_Broschuere.pdf

IWU, Memo-consulting. (2013). Integriertes Klimaschutzkonzept für die Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Jugendamt Jugendhilfeplanung. (2015). Bericht zum Versorgungsgrad in der Kindertagesbetreu- Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Junker+Kruse Stadtforschung. (2016). Nahversorgungskonzept für die Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt, DE

Prognos AG. (2016). Zukunftsatlas 2016. Abgerufen von https://www.prognos.com/publikationen/zukunftsatlas-r-regionen/download-broschuere-2016/de906461f3b2a6e316c34ef28970ab13/?tx_form_form%5Baction%5D=process

Reinhold-Postina, E. (Hrsg.). (1990). Darmstädter Architekturgeschichte. Darmstadt, DE: Eduard Roether Verlag.

Romero, A. (1990). Baugeschichte als Auftrag. Karl Gruber: Architekt, Lehrer, Zeichner. Eine Biographie. Braunschweig/ Wiesbaden, DE: Vieweg.

Stadtplanungsamt Darmstadt. (o.D.). 40 Jahre Martinsviertel. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Stapelfeldt Ingenieurgesellschaft mbH, M.O.S.S. Computer Grafik Systeme GmbH. (2013). Technischer Abschlussbericht Umgebungslärmkartierung Hessen 2012. Wiesbaden, DE: Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie.

StetePlanung, Habermehr+Follmann Ingenieurgesellschaft mbH. (2006). Verkehrsentwicklungsplan Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

TU Darmstadt, Prof. Dr. Tichelmann, ISP Eduard Pestel Insitut für Systemforschung. (2016). Wohnraumpotenziale durch Aufstockung. Abgerufen von http://www.vht-darmstadt.de/download/Deutschlandstudie2015_160229.pdf.

Verkehrslösungen Blees. (2011). Mobilität in Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Verkehrslösungen Blees, Habermehr+Follmann Ingenieurgesellschaft mbH, Plan mobil. (2016). Nahverkehrsplan der DADINA und der Stadt Darmstadt. Fortschreibung 2011-2016. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Vermessungsamt Darmstadt. (o.D.). Richtwertkarte 2016. Abgerufen von https://stadtatlas.darmstadt.de

Wissenschaftsstadt Darmstadt. (2015). Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Wissenschaftsstadt Darmstadt. (2015). Kinder- und Jugendarbeit in der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Rahmenkonzept.. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Wissenschaftsstadt Darmstadt. (2016). Gewerbegebiete 2015/2016. Abgerufen von http://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Standort/Wirtschaft/pdf_downloads_dt-eigene_pubklikationen/Gewerbegebiete_2015-2016_Internet.pdf

Wissenschaftsstadt Darmstadt. (2016). Bürgerumfrage 2015 in der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Wissenschaftsstadt Darmstadt. (2017). 20 Jahre Wissenschaftsstadt Darmstadt. Hier. Heute. Zukunft. Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Wissenschaftsstadt Darmstadt. (2017). NVP Arbeitsplätze 2014. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Wissenschaftsstadt Darmstadt, Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung, Statistik und Stadtforschung. (2016). Datenreport 2016. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Wissenschaftsstadt Darmstadt, DGB Südhessen, Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e.V.. (2015). Industriepolitisches Leitbild der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Abgerufen von http://www.industrieplatz-hessen.de/mm/Industriepolitisches_Leitbild_Darmstadt.pdf.

Wissenschaftsstadt Darmstadt, Grünflächen und Umweltamt. (2004). Landschaftsplan Darmstadt. Kurzfassung. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Wissenschaftsstadt Darmstadt, HEAG Holding. (2015). Stadtwirtschaftsstrategie 2020 der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Wissenschaftsstadt Darmstadt, IFOK, Technische Universität Darmstadt. (2015). Damit alle mitmachen können. Leitlinien zur Bürgerbeteiligung der Bürgerinnen und Bürger in der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt/Bensheim, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Wissenschaftsstadt Darmstadt. Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung. (2009). Zentrenkonzept. Einzelhandelsentwicklung in Darmstadt. Abgerufen von http://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Standort/Gewerbe-Immobilien/PDF-Dateien/Einzelhandel_in_Gewerbegebieten.pdf

Wissenschaftsstadt Darmstadt. Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung. (2017). Wirtschaftsdaten. Abgerufen von https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Standort/Wirtschaft/exporeal/Wirtschaftsdaten_1017_Internet.pdf

Wissenschaftsstadt Darmstadt. Dezernat III. Stadtplanungsamt. (2016). ////Darmstadt Weiterdenken. Du bist dran! Dein Markt der Ideen.. Abgerufen von https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/Aemter_und_einrichtungen/61-Stadtplanungsamt/Masterplan2030/DA2030__Markt_der_Ideen_Doku.pdf

Wissenschaftsstadt Darmstadt. Interkulturelles Büro. (2012). Weltoffenes Darmstadt leben und gestalten. Bericht zur kommunalen Integrationspolitik und Integrationsarbeit. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Zukunftsinstitut GmbH. (2012). Die Stadtwirtschaft von morgen. Darmstadt, DE: HEAG Holding AG.

Infografiken: Eigene Darstellungen auf Grundlage von:

Wissenschaftsstadt Darmstadt, Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung, Statistik und Stadtforschung. (2016). Datenreport 2016. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Karten: Eigene Darstellungen auf Grundlage von:

S.15: Vermessungsamt Darmstadt;

S.26: Bündnis 90 die Grünen. (2016, Oktober). 10.000 neue Wohnungen in Darmstadt - Wo wird gebaut? Grüne Nachrichten, S. 2.;

Grünflächenamt. (2014). Siedlungsstrukturen in Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Wissenschaftsstadt Darmstadt, Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung, Statistik und Stadtforschung. (2016). Datenreport 2016. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

S.32: Dittmar, A. (2013). Sozialatlas Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt

Junker+Kruse Stadtforschung. (2016). Nahversorgungskonzept für die Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.;

Wissenschaftsstadt Darmstadt, Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung, Statistik und Stadtforschung. (2016). Datenreport 2016. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Wissenschaftsstadt Darmstadt. Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung. (2009). Zentrenkonzept. Einzelhandelsentwicklung in Darmstadt. Abgerufen von http://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Standort/Gewerbe-Immobilien/PDF-Dateien/Einzelhandel_in_Gewerbegebieten.pdf

S.42: Vermessungsamt Darmstadt. (o.D.). Richtwertkarte 2016. Abgerufen von https://stadtatlas.darmstadt.de;

Wissenschaftsstadt Darmstadt. Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung. (2017). Wirtschaftsdaten. Abgerufen von https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Standort/Wirtschaft/exporeal/Wirtschaftsdaten_1017_Internet.pdf

Wissenschaftsstadt Darmstadt. (2016). Gewerbegebiete 2015/2016. Abgerufen von http://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Standort/Wirtschaft/pdf_downloads_dt-eigene_pubklikationen/Gewerbegebiete_2015-2016_Internet.pdf

Wissenschaftsstadt Darmstadt. (2017). NVP Arbeitsplätze 2014. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

S.48: Wissenschaftsstadt Darmstadt, Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung, Statistik und Stadtforschung. (2016). Datenreport 2016. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.;

Wissenschaftsstadt Darmstadt, Grünflächen und Umweltamt. (2004). Landschaftsplan Darmstadt. Kurzfassung. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.

S.58: Stapelfeldt Ingenieurgesellschaft mbH, M.O.S.S. Computer Grafik Systeme GmbH. (2013). Technischer Abschlussbericht Umgebungslärmkartierung Hessen 2012. Wiesbaden, DE: Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie.

Verkehrslösungen Blees. (2011). Mobilität in Darmstadt. Darmstadt, DE: Wissenschaftsstadt Darmstadt.;

S.69: Wissenschaftsstadt Darmstadt. Dezernat III. Stadtplanungsamt. (2016). ////Darmstadt Weiterdenken. Du bist dran! Dein Markt der Ideen.. Abgerufen von https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/Aemter_und_einrichtungen/61-Stadtplanungsamt/Masterplan2030/DA2030__Markt_der_Ideen_Doku.pdf

//// IMPRESSUM

//// DARMSTADTATLAS

Herausgeber
Wissenschaftsstadt Darmstadt
Stadtplanungsamt
Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung
Bessunger Straße 125
64295 Darmstadt

Konzeption, Inhalt und Redaktion
ARGE Urban Catalyst GmbH
Andreas Brüning, Fritz Lammert, Luca Mulè,
Dr. Cordelia Polinna
Glogauer Straße 6
10999 Berlin
www.urbancatalyst-studio.de

mit Wolfgang Aichinger, Berlin

Gestaltung, Visualisierungen und Grafik
Urban Catalyst GmbH
Fritz Lammert, Luca Mulè

Fotos und historische Bilder

Alle Fotos: Urban Catalyst GmbH, Dr. Cordelia Polinna, Fritz Lammert

sowie: Wissenschaftsstadt Darmstadt, Stadtplanungsamt (S.30:02. S.38, S.44:01), Stadtarchiv der Wissenschaftsstadt Darmstadt (S.10-13. S.14:03) und Alex Deppert (S.15: 01, 02, 04, 05), TU Darmstadt - K. Binner (S.55:02), Nikolaus Heiss (S.67), Ralf Kopp www.kop2.de (S.22:01), Ulrich Mathias: (S.14:01, 02. S.15:03, 06, 07. S.18. S.20:01. S. 24:01. S.57. S.64-65), Jens Steingässer (S.54) und Walter Vorjohann (S.08).

Druck
bud brandenburgerische universitätsdruckerei und verlagsgesellschaft potsdam mbh, Potsdam

Darmstadt, November 2017

INFORMIEREN!
DISKUTIEREN!
MITMACHEN!
SEI DABEI!

www.darmstadt.de/weiterdenken2030

Darmstadt wächst, wird vielfältiger und vernetzt sich stärker mit der Region. Klimawandel und neue Anforderungen an den Umgang mit Ressourcen erfordern ein gemeinsames Handeln. Die zunehmende Konkurrenz um Flächen und sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse machen es notwendig, dass diskutiert wird, wie die Stadt in Zukunft gestaltet und wie in Darmstadt gewohnt und gearbeitet werden soll.

Mit dem Masterplan DA2030+ stellt sich die Wissenschaftsstadt diesen Herausforderungen und entwirft bis Ende 2018 mit der Stadtgesellschaft Konzepte für die Zukunft. Als Grundlage wurde der Darmstadtatlas erarbeitet. Er gibt einen Überblick über aktuelle Wachstumsthemen und beschreibt zentrale Trends. Für das Nachdenken über die Zukunft benennt er Kernfragen, die wir gemeinsam beantworten sollten.