



# Sanierung Martinsviertel

Chronik einer Erneuerung

Wissenschaftsstadt  
Darmstadt





# Inhalt

- Grußwort
- Oberbürgermeister Jochen Partsch \_\_\_\_\_ 3
- Stadträtin Dr. Barbara Boczek \_\_\_\_\_ 6
  
- 1. Einleitung \_\_\_\_\_ 9
- 2. Geschichte des Martinsviertels \_\_\_\_\_ 13
- 3. Ausgangslage \_\_\_\_\_ 17
- 3.1. Situation vor der Sanierung \_\_\_\_\_ 17
- 3.2. Die Auseinandersetzung um die Osttangente \_\_\_\_\_ 21
- 4. Bürgerbeteiligung \_\_\_\_\_ 25
- 5. Die vier Säulen der Sanierung \_\_\_\_\_ 31
- 5.1. Modernisierung der Häuser \_\_\_\_\_ 34
- 5.2. Neugestaltung von Straßen und Plätzen \_\_\_\_\_ 41
- 5.3. Blockinnenräume \_\_\_\_\_ 48
- 5.3.1. Neuordnung der Blockinnenräume \_\_\_\_\_ 48
- 5.3.2. Private Gemeinschaftsanlagen \_\_\_\_\_ 51
- 5.4. Soziale Einrichtungen/Infrastruktur \_\_\_\_\_ 54
- 6. Finanzierung und Mittelverwendung \_\_\_\_\_ 62
  
- Schlussbemerkung
- Jochen Krehbiehl, Leiter des Stadtplanungsamtes \_\_\_\_\_ 65
  
- Anhang: Fußnoten/Quellennachweise \_\_\_\_\_ 72

Pankratiusstraße 11, heute Kita Hedwig Dohm Haus



Arheilger Straße 75



Robert-Schneider-Straße



### Grußwort Oberbürgermeister Jochen Partsch

Mit der Fertigstellung des Kinder- und Jugendzentrums in der Pankratiusstraße findet die städtebauliche Sanierung des Martinsviertels ihren Abschluss. Damit gehen mehr als 47 Jahre der systematischen Erneuerung und Förderung eines Quartiers zu Ende, das zu Beginn dieses Prozesses vor großen sozialen Herausforderungen stand und noch dazu von weitreichenden Abrissplänen bedroht war.

Viele Häuser waren stark renovierungsbedürftig, hatten kaum eigene Bäder oder eine Warmwasserversorgung aus der Leitung. Zugebaute Innenhöfe, schwere Verkehrsbelastungen, starke Lärmbelastigungen durch Industrie- und Handwerksbetriebe und fehlende soziale Infrastruktureinrichtungen machten eine grundlegende Sanierung und städtebauliche Modernisierung des Viertels unausweichlich.

In den Jahrzehnten zuvor hatten Politik und Verwaltung Darmstadts für große Teile der durch den Krieg zerstörten Stadt das Konzept der Flächensanierung verfolgt, durch das schnell moderner Wohnraum geschaffen und ein Stadtviertel in sehr effektiver und zügiger Weise grundlegend neu gestaltet werden konnte. Hinzu trat das Ziel, aus alten, engen und verwinkelten Quartieren moderne und autogerechte Viertel machen zu können.

Gegen die Absicht, dieses Konzept auch auf das Martinsviertel anzuwenden, wuchs schnell starker Widerstand von Menschen, die den besonderen Charme und die außerordentlichen Potentiale des Martinsviertels erkannten. Durch ein sehr viel langfristiger angelegtes städtebauliches Modernisierungskonzept der erhaltenden Stadtsanierung im Bestand wollten sie den historischen Gebäudebestand erhalten, das Viertel behutsam modernisieren und städtebaulich zu einem

menschengerechten Stadtviertel entwickeln. Soziale und bürgerschaftliche Ziele sollten im Vordergrund stehen, niemand aus finanziellen Gründen wegziehen müssen.

Es ist ein großes Glück für unsere Stadt, dass sich dieses langfristige und behutsame Sanierungskonzept letztlich durchgesetzt hat. Nach und nach wurden Häuser innen und außen grundsaniert, weite Teile des Viertels begrünt und mit vielen kleinen und großen Maßnahmen ein sehr ansprechendes Wohnumfeld geschaffen. Maßnahmen der Verkehrsberuhigung wurden durchgeführt, Wohn- und Spielstraßen eingerichtet, Innenhöfe ausgeräumt und in grüne Oasen und Gemeinschaftsräume verwandelt. Betriebe wurden verlagert und etliche soziale Infrastruktureinrichtungen geschaffen.

Heute können wir sagen, dass die Geschichte der Sanierung des Martinsviertels eine große Erfolgsgeschichte ist und dass sie ein Musterbeispiel für gute, moderne und bürgernahe Stadtplanung und Stadtentwicklung ist. Heute wissen wir, dass es richtig war, diesen langsamen, behutsamen und schwierigeren Weg zu gehen. Das wirklich außerordentlich gelungene Ergebnis des Sanierungsprozesses spricht für sich.

In vielen Bereichen hat die städtebauliche Sanierung des Martinsviertels neue Maßstäbe gesetzt. Das gilt für die fundierten stadtplanerischen und stadtgestalterischen Prinzipien, Maßnahmen und Konzepte. Das gilt aber vor allem auch für den ungewöhnlich hohen Grad der Bürgerbeteiligung im gesamten Sanierungsprozess.

Die Bewohnerschaft wurde in allen wichtigen Entscheidungsprozessen nicht nur gehört, sondern aktiv mit einbezogen. Die Menschen konnten stets mitreden, mitplanen, mitgestalten und sich selbst aktiv an der Umsetzung beteiligen. Eine umfassende Kultur des Dialogs entwickelte sich, weite Teile der Bevölkerung erfuhren einen Aktivierungsprozess, in dem sich die Gemeinschaft im Martinsviertel neu bildete, selbst stärkte und fortentwickelte.

Die städtebauliche Sanierung des Martinsviertels ist deshalb Vorbild für die umfassenden Beteiligungsprozesse, die Darmstadt heute in vielen Bereichen prägen. Die Sanierung des Martinsviertels hat unsere ganze Stadt vorangebracht. Politik und Verwaltung, aber auch die Bürgerschaft selbst haben sehr Wichtiges und Grundlegendes über die Formen und Wege einer demokratischen, so-

zialen, umwelt- und klimagerechten, sowie nachhaltigen Stadtentwicklung gelernt.

Das Martinsviertel hat sich in den vergangenen fast fünf Jahrzehnten zu einem der attraktivsten, beliebtesten und lebendigsten Viertel unserer Stadt entwickelt. Dafür möchte ich allen, die an dieser großen Erfolgsgeschichte unserer Stadt beteiligt waren, sehr herzlich danken.

Dazu gehören alle Bürgerinnen und Bürger, die sich oft stark engagiert, mitgeredet und mitgemacht haben. Dazu gehören die beteiligten Eigentümerinnen und Eigentümer, die oft viel Geld, Arbeit und Engagement in ihre Immobilien investiert haben. Dazu gehören aber auch die beteiligten versierten Stadtplanerinnen und Stadtplaner, die flexiblen Gewerbetreibenden und Gastronomen, die professionellen Baufirmen, die mutigen politischen Entscheidungsträger und Unterstützer, sowie die engagierten und motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der städtischen Verwaltung.

Mit dem Ende des städtebaulichen Sanierungsprozesses wird ein bedeutendes Kapitel in der Geschichte des Martinsviertels abgeschlossen. Die Entwicklung des Viertels

aber wird weitergehen. Es ist davon auszugehen, dass unsere Stadt und damit der Bedarf an zusätzlichem Wohnraum weiter wachsen werden. Das wird auch Auswirkungen auf das Martinsviertel haben.

Lassen Sie uns gemeinsam darauf achten, dass die großen Errungenschaften und zentralen Prinzipien der vergangenen fast fünf Jahrzehnte der städtebaulichen Sanierung des Martinsviertels auch für die Zukunft bewahrt werden können. Damit das Martinsviertel auch in Generationen noch ein so attraktives, beliebtes, lebendiges und an den Bedürfnissen seiner Bewohnerinnen und Bewohner orientiertes Stadtviertel bleibt.

Jochen Partsch  
Oberbürgermeister





## Grußwort Stadträtin Dr. Barbara Boczek

Die vorliegende Broschüre befasst sich mit der in den 1970er Jahren begonnenen Sanierung des Martinsviertels und seiner Entwicklung zu einem der beliebtesten Quartiere der Wissenschaftsstadt Darmstadt.

In den 1960er Jahren galt Vielen das Martinsviertel als unattraktiv. Die Ausstattung der Wohnungen entsprach meist nicht einmal dem Standard des sozialen Wohnungsbaus: Die Toiletten befanden sich in der Regel im Treppenhaus, es gab kaum eigene Bäder, Warmwasser aus der Leitung war keine Selbstverständlichkeit. Geheizt wurde überwiegend mit Kohle- oder Öleinzelnöfen. Lärmbelästigung durch Betriebe im Gebiet, Verkehrsbelastungen, zugebaute Innenhöfe und fehlende soziale Infrastruktureinrichtungen kennzeichneten weite Bereiche des Quartiers. Zudem verfolgten wechselnde Stadtregierungen seit den 1960er Jahren den Bau einer Hauptverkehrsstraße – die sogenannte Osttangente – quer durch das Martinsviertel. Der Abriss vieler historischer Häuser rund um diese Trasse gehörte mit zur Planung. In den Jahren 1961 bis 1970 verließen viele Menschen das Quartier. Die Einwohnerzahl schrumpfte um rund 3.500 Menschen auf nur noch rund 14.500: Es gab dringenden Handlungsbedarf, wollte man das Martinsviertel retten.

Zu Beginn der 1970er Jahre nutzte Darmstadt dann als eine der ersten Städte der alten Bundesrepublik die Möglichkeiten des neuen Städtebauförderungsgesetzes. Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am 25. Mai 1972 wurde das Martinsviertel zum Sanierungsgebiet erklärt. Die Kommune wagte damit ein wahres Abenteuer, denn für ein solches Projekt gab es keine Vorbilder. Ende der 1970er Jahre vollzog sich ein Paradigmenwechsel in der Stadtplanung: Man verabschiedete sich vom Credo der radikalen Flächensanierung mit dem Abbruch ganzer Straßenzüge und verfolgte Ziele der erhaltenden Stadterneuerung im Bestand. Heute mehr denn je aktuelle Themen wie „Klimaschutz und Klimaanpassung“ wurden unter dem Ziel der „Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse“ bereits in Anfängen verfolgt und in Teilen umgesetzt. Das Erproben von Modellen der Bürgerbeteiligung und die Umsetzung sozialer und bürgerschaftlicher Ziele traten ebenfalls in den Mittelpunkt der Planung.

In der Folge wirkte die Bürgerschaft intensiv an der Umsetzung der Sanierungsziele mit. Der Verzicht der Stadt auf den Bau der Osttangente im Jahr 1981 war entscheidend

beeinflusst durch eine Bürgerinitiative aus dem Martinsviertel, die parlamentarische Mehrheiten kippte.

Das Martinsviertel hat sich aufgrund der Sanierung zu einem der attraktivsten Stadtteile der Wissenschaftsstadt Darmstadt entwickelt. Mit Hilfe von Geldern aus dem Förderprogramm Stadtsanierung wurden Straßen und Plätze umgestaltet, Wohngebäude dem allgemeinen Wohnungsstandard angepasst, soziale Infrastruktureinrichtungen errichtet, aus grauen Hinterhöfen wurden grüne Oasen.

Rund 45 Millionen Euro an öffentlichen Mitteln wurden in die Sanierung des Martinsviertels investiert. Hinzu kommen die Aufwendungen all' der privaten Eigentümerinnen und Eigentümer, die ihre Häuser und Grundstücke auf eigene Kosten wieder hergerichtet und modernisiert haben. Ohne dieses Engagement wäre die Sanierung weitaus weniger erfolgreich gewesen.

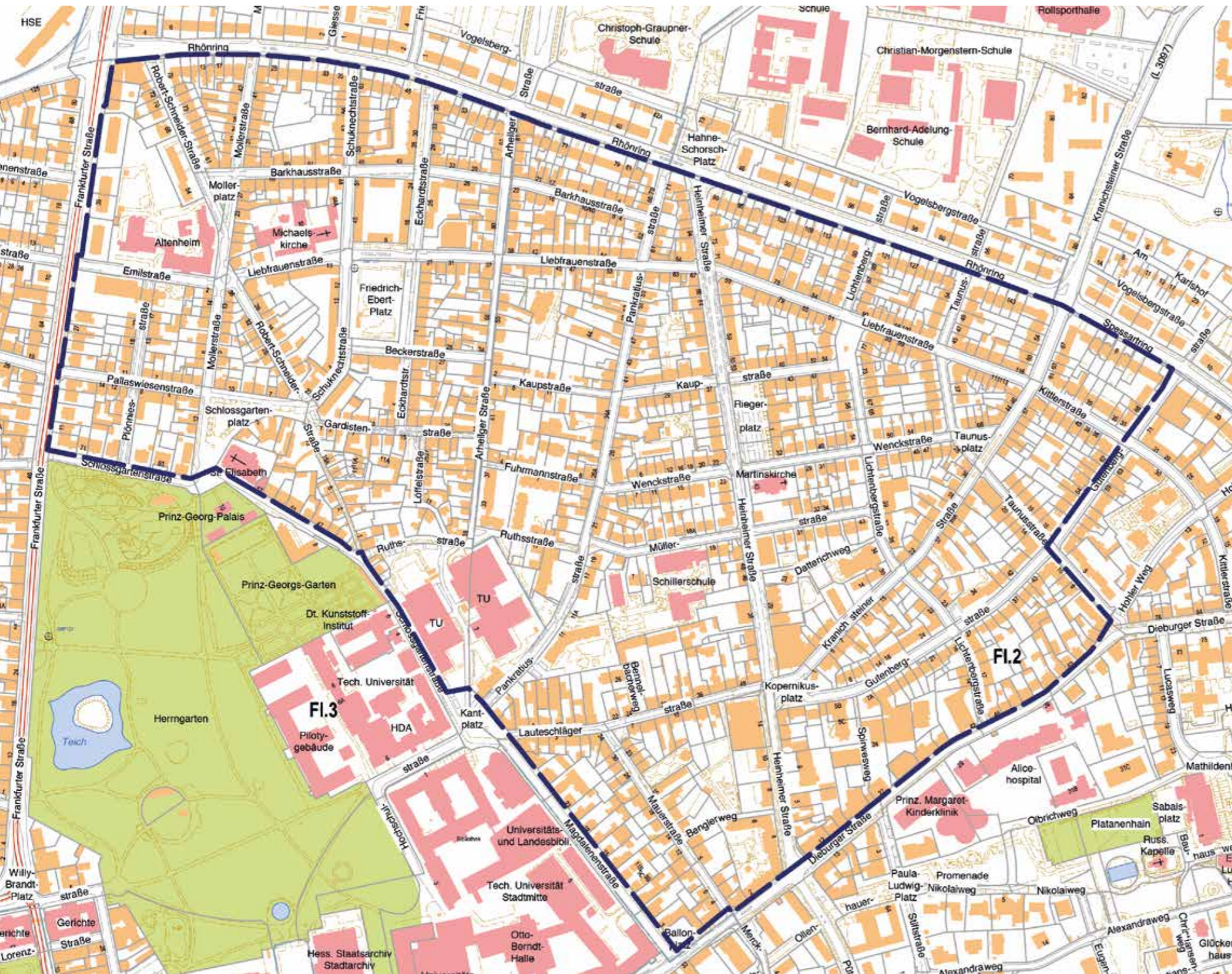
Ich möchte mich daher ganz besonders bei diesen Bürgerinnen und Bürgern bedanken. Danken möchte ich auch den vielen engagierten Bewohnerinnen und Bewohnern des Viertels, die sich immer wieder bei Bürgerversammlungen, Hofgesprächen, in den vielen

Bürgerbeteiligungsverfahren, in Bürgerinitiativen und gemeinsam mit anderen Interessensgruppen in den Sanierungsprozess konstruktiv eingebracht haben.

Mein Dank geht auch an die zahlreichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung, die die positive Entwicklung des Martinsviertels während der Sanierung über vier Jahrzehnte hinweg mit viel Engagement begleitet haben. Sie haben dabei ein neues Rollenverständnis entwickelt: Sie verstehen sich als Partner der Bürgerinnen und Bürger und sehen ihre Aufgabe im Finden eines Interessensausgleichs zwischen unterschiedlichen Akteuren. Alle haben dabei von und miteinander gelernt – das gilt für die Bürgerschaft ebenso wie für den Bereich der Politik und der Verwaltung. Von dieser Experimentierfreude, dem Mut, der Hartnäckigkeit und der Wertschätzung der Geschichte des Martinsviertels hat am Ende ganz Darmstadt profitiert.

Dr. Barbara Boczek  
Stadträtin

Martinsviertel Abgrenzung Sanierungsgebiet



## 1. Einleitung

Das Martinsviertel gehört zu den ältesten Vierteln der Wissenschaftsstadt Darmstadt und grenzt nordöstlich an die Darmstädter Innenstadt. Im Zweiten Weltkrieg wurde es von den Bomben, die ringsum große Teile Darmstadts zerstörten, weitgehend verschont. So konnte das Martinsviertel seine bauliche charakteristische Mischung aus gründerzeitlicher Pracht, dörflichem Charme und der sachlichen Architektur der 1920er Jahre bewahren. In den 1960er Jahren wurde deutlich, dass das Martinsviertel in seiner Wohnqualität den Ansprüchen der Zeit nicht mehr entsprach. Aufgrund der Missstände in den Wohngebäuden und deren Umfeld beschloss die Darmstädter Stadtverordnetenversammlung am 25. Mai 1972, das Martinsviertel zum Sanierungsgebiet zu erklären. Mit seiner Fläche von 65 Hektar wurde das Martinsviertel damit zu einem der größten Sanierungsgebiete innerhalb der alten Bundesrepublik Deutschland erklärt. Die rund 14.500 im Stadtteil lebenden Menschen waren in den folgenden Jahren mittel- oder unmittelbar von den Sanierungsmaßnahmen betroffen.

Oben: Gardistenstraße 2015; unten: Arheilger Straße 2015



Lauteschlägerstraße 2015



Riegerplatz 2015

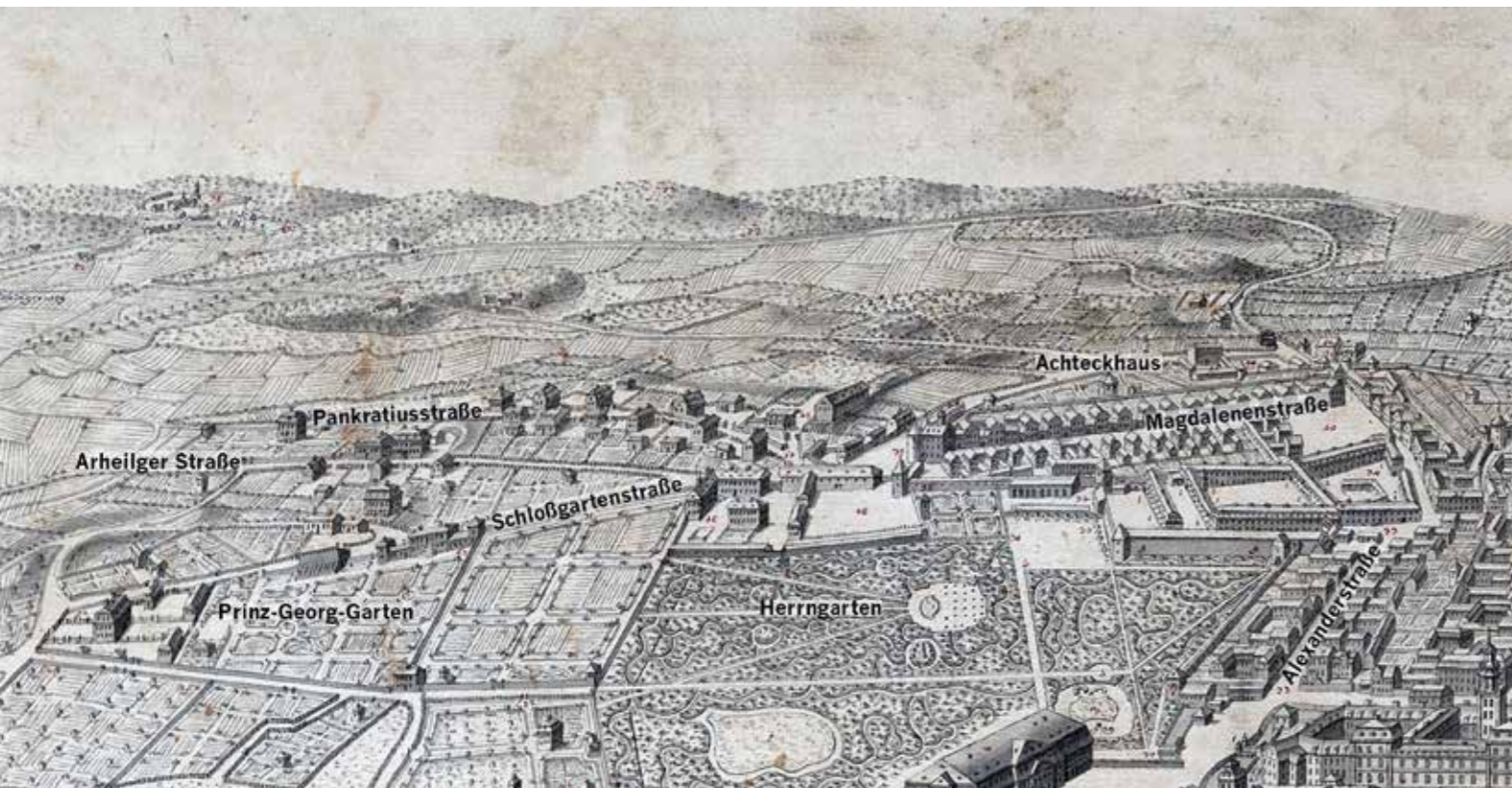


Die Idee, die die Verantwortlichen im Rathaus ursprünglich mit dieser Sanierung verfolgten, war die Schaffung eines modernen Wohngebiets, das vor allem autogerecht sein sollte. Am Ende war diese Vorstellung gescheitert: Zu groß war der Protest der Wohnbevölkerung gegen den geplanten Bau einer mehrspurigen „Osttangente“ mitten durch das historisch gewachsene Viertel. Die Debatte um Aussehen und Zukunft des Martinsviertels veränderte mehrfach die politische Landschaft der Stadt und wirkt im Rückblick auch wie ein Laboratorium, in dem Stadtplanung, Sozialpolitik, Bürgerwille und die neuen Konzepte der Bürgerbeteiligung aufeinander trafen. In Darmstadt wurden die verschiedenen Formen der Bürgerbeteiligung erstmals im Martinsviertel erprobt. Was damals eine Pionierleistung war, ist heute eine Selbstverständlichkeit bei städtebaulichen Planungen.

Grundlage für das damalige Engagement war die Überzeugung, dass die Sanierung des Viertels nur dann gelingen kann, wenn die Bewohnerinnen und Bewohner mit einbezogen werden. Zudem war es wichtig, dass alle Beteiligten bereit waren, mitzuwirken. Diese Haltung steht heute bei allen städtebaulichen Fragestellungen in der Wissenschaftsstadt Darmstadt im Vordergrund.

Im Jahr 2015 feierte das Martinsviertel seinen 425. Geburtstag. Der endgültige Schlusstrich unter die mit Erfolg abgeschlossene Sanierung wurde mit der Aufhebung der Sanierungssatzung im Juni 2016 sowie mit der Fertigstellung des Kinder- und Jugendzentrums in 2019 gezogen.

Stadtansicht Hillscher Prospekt von 1775



Ruthsstraße / Ecke Loeffelstraße



Arheilger Straße 45



## 2. Geschichte des Martinsviertels

Heinheimer Straße 13 &amp; 15



Heinheimer Straße / Ecke Kaupstraße



Die Geschichte des Martinsviertels reicht bis in das späte 16. Jahrhundert zurück. Um Platz für den Ausbau des Residenzschlusses zu schaffen, verlegte Landgraf Georg I. (1567-1596) die Wirtschaftsgebäude der Hofhaltung vor das Arheilger Tor im Norden. Dieses Tor stand auf dem heutigen freien Platz unmittelbar östlich des Darmstadtiums; ein Stück des an das Tor anschließenden Stadtmauerbogens ist heute noch vorhanden. Vor dem Tor ließ Georg I. 1582 und 1583 einen großen Wirtschaftsbau mit Mühle, Marstall, Zehntscheuer, Schlachthaus und Hofmeierei errichten. Außerdem sollte neuer Wohnraum für neu hinzu gezogene Handwerker und für Hofbeamte geschaffen werden. Daher kaufte Georg I. östlich des Schlosses ein Gelände, das aus Gärten, Weingärten und einer Kies-

grube bestand und ließ hier eine Vorstadtanlage errichten. 1590 begann der Bau der ersten acht Häuser entlang der heutigen oberen Alexanderstraße und der Magdalenenstraße. Ludwig V. (1596-1626) führte den Bau bis zum heutigen Kantplatz weiter und ließ die gesamte Anlage mit einer Mauer umgeben. 1606/07 ordnete Ludwig im Winkel der Vorstadtanlage die Einrichtung einer Fläche für das Ballspiel der Hofgesellschaft an, den Ballonplatz. Ludwig VI. (1661-1678) eröffnete 1672 zwischen Ballonplatz und Schloss einen neuen Straßenzug, den Birngarten, die heutige untere Alexanderstraße, und ließ sie 1674/75 mit einer einfachen Mauer umgeben, die am Schlossgraben an die mittelalterliche Stadtmauer anschloss. Charakteristisch für diese beiden Quartiere,

Arheilger Straße 59, Hinterhof



Schreinerei Petri



Magdalenenstraße



die „Alte Vorstadt“ und die „Vorstadt im Birngarten“, sind die stattlichen Häuser mit barocken Schweifgiebeln.

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts entwickelte sich vor dem Sportor (Kantplatz), umrahmt von einigen verstreut liegenden Gärten und Gartenhäusern, eine kleine Wohnsiedlung mit der zentralen „Pankratiengasse“, die der Siedlung den Namen Pankratiusvorstadt gab. Hier ließen sich Landwirte, Handwerker und Soldaten der großen Darmstädter Garnison nieder. Der in der Arheilger Straße für alle Darmstädter Bauern gehaltene Zuchteber trug dem Viertel später den Namen „Watzeverdel“ ein. Bis 1850 hatte sich das künftige Martinsviertel zu einer geschlossenen, aber noch wenig verdichteten Siedlung entwickelt, die

sich von der Schlossgartenstraße östlich bis zur Dieburger Straße zog. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts sollte sich dies nachhaltig ändern. Dazu trug vor allem der enorme Bevölkerungszustrom im Zuge der Industrialisierung bei. Um dem schnell wachsenden Wohnungsbedarf gerecht zu werden, ergänzten die städtischen Planer die gewachsenen Straßenzüge ab etwa 1870 mit einem regelmäßig angelegten Straßennetz, an dem die Bebauung allmählich weiter voranschritt, meist mit zwei- bis dreigeschossigen Wohnhäusern.

Nach 1890 entstand in wenigen Jahren das „Rhönringviertel“, der Bereich zwischen der alten Pankratiusvorstadt und der Odenwaldbahn, bebaut in großer Geschwindigkeit mit meist viergeschossigen gründerzeitlichen

Miethäusern in geschlossener Blockbauweise. Mit dem raschen Wachsen des Martinsviertels ging auch die Ausweitung der Infrastruktur einher. Neben Geschäften der täglichen Versorgung entstanden Schulen, Krankenhäuser, Kirchen und das Altenheim in der Emilstraße.

Weiterer bedeutender Meilenstein in der Geschichte des Martinsviertels: die Gründung der Universität. Im Jahr 1877 hatte Großherzog Ludwig IV. die polytechnische Schule in den Rang einer Universität erhoben und ihr den Titel Technische Hochschule zu Darmstadt verliehen. Nach wie vor befinden sich die zentralen Einrichtungen der heutigen Technischen Universität zwischen Martinsviertel und Innenstadt. 1891 entstand die Hochschulstraße, an deren beiden Seiten mächtige Institutsgebäude stehen; diese

kleine Stichstraße stellte die erste direkte Verkehrsanbindung zwischen Martinsviertel und Innenstadt dar.

Den Zweiten Weltkrieg, dem die Darmstädter Altstadt fast vollständig zum Opfer fiel, hat das Martinsviertel vergleichsweise glimpflich überstanden. Schwere Schäden trugen die technische Hochschule und der Bereich um die Heinheimer, Pankratius- und Kranichsteiner Straße sowie die Martinskirche und die Sankt-Elisabeth-Kirche davon. Allerdings blieb, im Gegensatz zur zentralen Innenstadt, ein Großteil der historischen Bausubstanz erhalten. Doch sollte das Viertel in den 1960er Jahren an Attraktivität verlieren. Die Häuser begannen zu verfallen, viele Bewohnerinnen und Bewohner zogen fort. Um diesen Trend aufzuhalten, wurde das gesamte Martinsviertel als Sanierungsgebiet festgelegt.

Rund um den Kantplatz 1961



## 3. Ausgangslage

### 3.1. Situation vor der Sanierung

1960 wurde für Darmstadt ein neuer Flächen-nutzungsplan beschlossen. Man ging davon aus, dass die Stadtbevölkerung in den nächsten Jahren von 135.000 auf 150.000 Menschen anwachsen würde. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, sah die Planung mehrere Neubausiedlungen und großflächige Gewerbegebiete im Nordwesten der Stadt vor. Wichtigstes Element war jedoch der Ausbau des Straßennetzes. In diesem Kontext gab es Planungen zum Bau der Osttangente, einer neuen mehrspurigen Hauptverkehrsstraße durch das Martinsviertel, verbunden mit dem Neubau moderner Wohnanlagen an der Trasse in einem begrünten Umfeld. Zur Umsetzung dieses Vorhabens war der Abriss der alten Bausubstanz unumgänglich.

Haus in der Kaupstraße, Zustand vor Sanierung



Texaco-Tankstelle, Rhönring Ecke Robert-Schneider-Straße



Zwischen 1961 und 1970 nahm die Bevölkerung im Martinsviertel dramatisch ab. 3500 Menschen verließen das Quartier, die Einwohnerzahl sank von rund 18.000 auf 14.500. Der Grund: Viele alte Häuser boten nicht den Wohnkomfort, der in modernen Gebäuden mittlerweile als Standard galt. Statt mit einer Zentralheizung waren sie mit Kohle- oder Öleinzelföfen ausgestattet, oft gab es weder Bad noch Toilette und fließend warmes Wasser. Die Leitungen waren über

Putz verlegt; das WC befand sich meist auf einem Zwischenpodest im Treppenhaus. Vor allem aber fehlte es an Freiflächen und Spielplätzen für Kinder. Aus den Gewerbe- und Handwerksbetrieben in den Innen- und Hinterhöfen drang an jedem Werktag der Lärm von Maschinen und Geräten nach draußen, was eine große Belastung für die ganze Nachbarschaft bedeutete. Die vielen Plätze im Martinsviertel wurden überwiegend zum Abstellen von PKW benutzt.

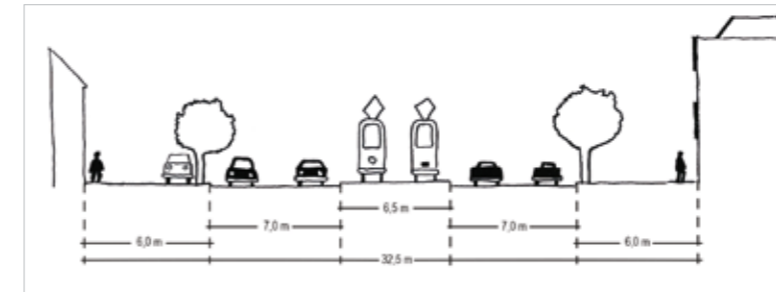
Ruthsstraße



Ansicht der Arheilger Straße mit im Norden ausgebauter Osttangente, 1979



Straßenquerschnitt der geplanten Osttangente



Cover der Stadtteil Zeitung Martinsviertel, Mai 1972



### 3.2. Die Auseinandersetzung um die Osttangente

Es musste also dringend gehandelt werden, damit der Wegzug der Wohnbevölkerung sowie der weitere Verfall der Altbauten aufgehalten werden konnten. Als Lösung für diese Probleme hatte die Stadtplanung seit Anfang der 1960er Jahre an einem Bebauungsplanentwurf gearbeitet, der im zentralen Bereich eine umfassende Flächen-sanierung vorsah. Ein weiteres Kernstück war der Bau einer weitgehend kreuzungsfreien Verkehrsstrasse mit einer mehrspurigen Fahrbahn und Straßenbahngleisen mitten durch das Viertel. Diese Straße sollte die Pendlerströme aus den südöstlich von Darmstadt gelegenen Ortschaften auf ihrem Weg in die Industriegebiete im Nord-

westen der Stadt aufnehmen. Um die City zu entlasten, wurde eine Tangente östlich der Innenstadt geplant, die die Nieder-Ramstädter-Straße über die Teichhausstraße und die Pützerstraße durch das Martinsviertel weiter nach Norden führen sollte. Doch würde diese so genannte Osttangente das Viertel in zwei Hälften teilen, die kaum noch miteinander verbunden wären. Konsequenter begann die Stadt, Häuser aufzukaufen. Um Platz für die geplante Trassenführung zu schaffen, sollten in deren Umfeld zahlreiche Gebäude abgerissen und Straßen neu geordnet werden. Außerdem waren mehrstöckige Neubauten entlang der Osttangente vorgesehen.

Cover Schallplatte – Osttangente Blues... (1978)



Arheilger Straße 2015



Rückseite Cover Schallplatte (Ausschnitt)



Von Anfang an regte sich im Martinsviertel Widerstand gegen dieses Vorhaben. In den folgenden Jahren wurde zwar der Bebauungsplan mehrfach geändert, und auch für die Osttangente gab es unterschiedliche Entwürfe, an der grundsätzlichen Idee einer Schnellstraße mitten durch das Viertel hielten die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung weiterhin fest. So veröffentlichte die Stadt 1980 eine Broschüre, in der die Osttangente, mittlerweile in „Arheilger Allee“ umbenannt und deutlich verschlankt, als „Grüne Achse der Vernunft“ bezeichnet wurde. Doch auch dieser Vorschlag konnte die Bürgerinnen

und Bürger nicht überzeugen. 1976 hatte sich eine Bürgerinitiative gegen den Bau der Schnellstraße gebildet, aus der ein Jahr später die „Wählergemeinschaft Darmstadt“ (WGD) hervorgehen sollte. Dieser gelang es auf Anhieb und nur zwei Monate nach ihrer Gründung, bei der Kommunalwahl im Mai 1977 acht Prozent der Stimmen für sich zu gewinnen und in die Stadtverordnetenversammlung einzuziehen. Innerhalb des Martinsviertels hatten sogar 18,2 Prozent der Wahlberechtigten für die WGD gestimmt. 1981 reichten die Stimmanteile von SPD und Wählergemeinschaft bei der Kommunalwahl

für einen Machtwechsel im Stadtparlament. Die bisherige CDU/FDP-Regierung wurde abgelöst und durch eine Koalition aus Wählergemeinschaft und Sozialdemokraten ersetzt. Diese beschloss als eine ihrer ersten „Amtshandlungen“, neue Wohnhäuser im Sozialen Wohnungsbau an der Ecke Heinheimer Straße/Dieburger Straße bauen zu lassen – dort sollte ursprünglich ein Teilstück der Osttangente verlaufen (siehe Foto S 32). Der Plan einer Schnellstraße mittels durchs Martinsviertel war damit faktisch vom Tisch.

Einweihung Petri-Block Gemeinschaftsanlage 1980



## 4. Bürgerbeteiligung

Von Anfang an hatte das bei der Sanierung federführende Stadtplanungsamt großen Wert darauf gelegt, die Bewohnerinnen und Bewohner des Martinsviertels über alle geplanten Sanierungsmaßnahmen zu informieren und möglichst auch in alle wichtigen Entscheidungsprozesse miteinzubeziehen. Damit nahm die Wissenschaftsstadt Darmstadt – neben Berlin – bei der Entwicklung neuer Formen der demokratischen Teilhabe eine Vorreiterrolle ein. Was im Martinsviertel erprobt und praktiziert wurde, ist heute Standard bei allen Planungsverfahren. Damals aber betrat man Neuland.

Petri-Block Gemeinschaftsanlage Einweihung 1980



Faltblatt "Rundgang Martinsvierte Juni 2005



Einweihung Skulpturen Kantplatz 2007



Besondere Bedeutung haben in diesem Zusammenhang die beiden so genannten „Anwaltsplaner“, die 1974 vom Magistrat der Stadt im Martinsviertel und schon vorher im Jahre 1972 im neuen Stadtteil Kranichstein eingesetzt wurden. Ursprünglich stammt die Idee der „Advokaten“ aus der Bürgerrechtsbewegung der USA der 1960er Jahre. Ausgehend von der Überlegung, dass der Prozess der Meinungsbildung in einer Demokratie genauso der Suche nach Wahrheit verpflichtet ist wie eine Gerichtsverhandlung, sollen möglichst unterschiedliche Stimmen und Ansichten gehört werden, bevor man zu einem Urteilsschluss gelangt. Dem „Advokaten“ kommt dabei die Rolle eines Verteidigers zu,

der das Anliegen einer bestimmten Gruppe – meist das der sozial Benachteiligten – gegenüber der Obrigkeit vertritt. Die Anwaltsplaner für das Martinsviertel waren bei der Kommunalverwaltung angestellt, aber ihr gegenüber nicht weisungsgebunden. Ihre Aufgabe im Martinsviertel sollte es sein, dessen Bewohnerschaft die städtischen Sanierungspläne in ihren Grundzügen zu erläutern. Vor allem aber sollten sie zwischen der Verwaltung und den Bürgern als Mittler auftreten, um einen „Ausgleich zwischen Gruppen- und Allgemeininteressen zu finden“, wie es damals in einer Presseerklärung der Stadtregierung hieß. Die Anwaltsplaner bezogen damals mitten im Martinsviertel ein

eigenes Büro und richteten eine Sprechstunde für alle interessierten Bürgerinnen und Bürger ein. Gleichzeitig suchten sie das Gespräch mit Vertretern der ortsansässigen Vereine und politischen Organisationen. Dabei konnten sie beobachten, dass die geplante Osttangente die Menschen am stärksten beschäftigte. Deshalb luden die Anwaltsplaner 1976 zu einer Bürgerversammlung zu diesem Thema ein, in deren Folge sich die Gegner der Osttangente zu einer Bürgerinitiative zusammenschlossen.

Petri-Block Gemeinschaftsanlage 1979



Faltblätter und Broschüren



Planungsentwurf Spielplatz an der Müllerstraße



Workshop Spielplatz Müllerstraße 2010



Mit einer intensiven Informationspolitik der Stadtregierung wurde die Bürgerschaft am Prozess der Sanierung beteiligt. Im Laufe der Zeit wurden mehr als 70 verschiedene Faltblätter und Broschüren gedruckt und im Quartier verteilt, die die vielfältigen Themen rund um die Sanierung aufgriffen und erläuterten. Darunter fand sich: Allgemeines zur Sanierung, Rahmenplanung, Planungsvorschläge für Bebauungsplan-Entwürfe, Planungsvorschläge für Block-Neuordnungen, Verkehrskonzepte, Neugestaltung von Straßen und Plätzen, Neugestaltung von Grünflächen und die Errichtung von Spielplätzen.

Außerdem wurden die Bürgerinnen und Bürger immer wieder zu Informations- und Diskussionsveranstaltungen eingeladen. Ihre Meinung war in jedem Fall gefragt: Persönlich adressierte Schreiben sollten jeden dazu ermutigen, sich zu äußern und alternative Vorschläge zu unterbreiten. In vielen Häusern entstanden Arbeitsgruppen, die eigene Konzepte für die Neugestaltung ihres Wohnumfelds entwickelten. Auch die Kinder wurden miteinbezogen. So ließ man sie nicht nur bei der Planung neuer Spielplätze mitreden: Man ermutigte sie außerdem dazu, eigene Ideen und Entwürfe einzubringen und sich bei deren Umsetzung selbst handwerklich zu betätigen.

Diese intensive Beteiligungspraxis wurde bis zum Abschluss der Sanierung umgesetzt und über die vielen Jahre hinweg von der Stadtpolitik unterstützt.

Deutliches Symbol für Bürgernähe: Die Sanierungsabteilung des Stadtplanungsamtes bezog mitten im Martinsviertel im Achteckhaus in der Mauerstraße von 1990 - 1998 ihr Quartier. Damit waren sie für die Bewohnerinnen und Bewohner vor Ort präsent und ansprechbar: „Wir berieten bis ins Wohnzimmer und ins Leben hinein“, beschreibt einer der Planer das enge, vertrauensvolle Verhältnis, das sich allmählich zwischen den städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und der Bevölkerung entwickelte.

Achteckhaus,



Gardistenstraße



Begrünung im Marinsviertel



Begrünung im Marinsviertel



## 5. Die vier Säulen der Sanierung

Während fast 20 Jahre lang an der Idee der Osttangente festgehalten wurde, zeichnete sich im Laufe der Zeit bei anderen Vorhaben und Zielen der Sanierung ein deutlicher Wandel ab. Die Stadtplanerinnen und Stadtplaner sahen die so genannte „Flächensanierung“, also den Abriss alter Häuser

und die Neuordnung ganzer Straßenblöcke, nicht mehr als Lösung an. Vielmehr hatte während der 1970er Jahre ein Umdenken stattgefunden. Historische Bausubstanz galt nunmehr als erhaltenswert. Das neue Leitbild der Sanierung hieß „erhaltende Erneuerung“ statt „Kahlschlag“.

Dieburger Straße 6-8, Neubau



Dieburger Straße 6-8, vor dem Neubau



Liebfrauenstraße 47 vor der Sanierung



Liebfrauenstraße 47 nach der Sanierung



Das im Jahr 1971 neu verabschiedete Städtebauförderungsgesetz schrieb unter anderem die Aufstellung eines Sozialplans für die Sanierung vor. Diese Bestimmung findet sich auch heute noch im Baugesetzbuch. Im Falle des Martinsviertels enthielt dieser Sozialplan, der im Herbst 1972 verabschiedet wurde, unter anderem folgende Punkte:

1. Niemand soll während der Hausmodernisierungen gegen seinen Willen sein angestammtes Wohnviertel verlassen müssen. Daher müssen ausreichend Ersatzwohnungen zur Verfügung gestellt werden.
2. Um die Mieten auf einem maßvollen Niveau halten zu können, soll der Bau von neuen Wohnungen möglichst mit öffentli-

chen Geldern gefördert werden und die Stadt ein Belegungsrecht ausüben und eine Mietpreisgrenze festlegen können.

Der damalige Darmstädter Oberbürgermeister, Heinz Winfried Sabais, richtete eine ihm direkt unterstellte Arbeitsgruppe ein, die die Einhaltung der im Sozialplan beschlossenen Punkte überwachen sollte. Diese Arbeitsgruppe setzte durch, dass die Stadt keine Aufgaben an externe Sanierungsträger übertrug, sondern selbst für die Sanierung Regie und Verantwortung übernahm. Das umfangreiche Vorhaben wurde als Querschnittsaufgabe verstanden, bei der interdisziplinär alle beteiligten Ämter gemeinsam an einem Strang zogen.

Im April 1975 wurden die wesentlichen Ziele des Sanierungsvorhabens in einem Rahmenplan formuliert. In dessen erster Fassung war noch die Osttangente enthalten. Der anhaltende Widerstand der Bevölkerung und die veränderten Machtverhältnisse im Stadtparlament sorgten jedoch dafür, dass man dieses Vorhaben fallen ließ. Stattdessen wurde 1981 ein neues Verkehrskonzept in den Rahmenplan aufgenommen, das Vorschläge zur Verkehrsberuhigung von Wohnstraßen und zur Schaffung zusätzlicher Parkplätze enthielt.

Für die Erneuerung des Martinsviertels wurden „vier Säulen der Sanierung“ formuliert:

1. Modernisierung der Häuser
2. Neugestaltung von Straßen und Plätzen
3. Schaffung von gemeinsamen Innenhöfen
4. Ausbau der Sozialen Infrastruktur

Zusätzlich wurde darauf geachtet, die Nahversorgung im Viertel zu sichern, indem für neue Lebensmittelgeschäfte Genehmigungen erteilt und dafür Sorge getragen wurde, bestehende Standorte zu erhalten.

Arheilger Straße Ecke Barkhausstraße



Urkunden für gute Leistungen in der Stadtsanierung

## FRANKFURTER BAUPREIS 1982

ANLÄSSLICH DER BAUAUSSTELLUNG  
4x bau frankfurt  
UNTER DER SCHIRMHERRSCHAFT DES  
BUNDESMINISTERS DR. DIETER HAACK  
WIRD DAS OBJEKT  
**GEMEINSCHAFTSANLAGE  
IM PETRIBLOCK**  
AUSGEZEICHNET FÜR BEISPIELHAFT  
LEISTUNGEN IM BEREICH  
WOHNUMFELDVERBESSERUNG  
DER TEILNEHMER  
STADTPLANUNGSAMT DARMSTADT  
IST PREISTRÄGER.

FRANKFURT, DEN 20. MÄRZ 1982

*Dieter Haack*  
DR. DIETER HAACK  
BUNDESMINISTER FÜR BAUWESSEN UND STADTBAU



*Hugo Vogel*  
HUGO VOGEL  
GESCHAFTSFÖHRER DER  
MAINZER AUSSTELLUNGSGESellschaft

## URKUNDE

Im Landeswettbewerb 1983/84  
„Bürger, es geht um Deine Gemeinde“  
hat die Stadt Darmstadt  
einen wertvollen Beitrag zum Thema  
„Bauen und Wohnen in alter Umgebung“  
vorgestellt.

Für die guten Leistungen auf dem  
Gebiet der erhaltenden Stadt-  
erneuerung und das erfolgreiche  
Zusammenwirken von Gemeinde  
und Bürger spreche ich der Stadt  
meine volle Anerkennung aus.



Wiesbaden im Juli 1984

*Hans-Martin...*  
Der Hessische Minister des Innern

### 5.1. Modernisierung der Häuser

Bei der Sanierung der vielen Altbauten im Martinsviertel sahen sich die Planerinnen und Planer vor eine schwierige Aufgabe gestellt: Sie sollten die zum Teil maroden und einfachst ausgestatteten Häuser auf einen modernen und zeitgemäßen Standard bringen. Gleichzeitig durften die Mieten aber nicht wesentlich steigen, um zu verhindern, dass die angestammte Wohnbevölkerung aus dem Viertel verdrängt würde. In dieser

Situation sollte es sich jetzt als Vorteil erweisen, dass die Stadt als Vorbereitung auf den Bau der Osttangente selbst Häuser rund um die geplante Trasse aufgekauft hatte. So befanden sich von den insgesamt 91 Gebäuden, die zwischen 1977 und 2015 im Martinsviertel modernisiert wurden, 56 Häuser mit 273 Wohneinheiten in kommunalem Besitz. In diesen Fällen konnte man auf Mittel aus der Städtebauförderung und aus dem So-

zialen Wohnungsbau zurückgreifen, um die Modernisierung zu finanzieren. So wurde es möglich, die Mieten niedrig zu halten.

Privaten Hausbesitzern wurden steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten aufgezeigt und Zuschüsse aus dem Etat der Städtebauförderung bewilligt. Allerdings war daran die Bedingung geknüpft, dass für die Wohnungen eine Mietpreisbindung galt und die Stadt das Be-

legungsrecht erhielt. Viele Eigentümer schafften die Modernisierung aber auch, ohne Städtebaufördermittel in Anspruch zu nehmen.

Zusätzlich zu den sanierten Gebäuden wurden 50 Neubauten errichtet, einige mit Mitteln des Sozialen Wohnungsbaus, um das Angebot an bezahlbarem Wohnraum zu vergrößern.

Haus in der Magdalenenstraße vor der Sanierung



Haus in der Magdalenenstraße nach der Sanierung 2015



Haus und Hof in der Gardistenstraße vor der Sanierung



Haus und Hof in der Gardistenstraße nach der Sanierung



### Es ging nicht immer alles nach Plan ....

Was sollte mit den Hausbewohnern geschehen, während ihre Wohnungen saniert wurden? Anfänglich hatte man geglaubt, sie könnten in dieser Zeit alle zu Hause wohnen bleiben, aber die Beeinträchtigungen durch Staub, Lärm, abgestelltes Wasser und gekappte Stromleitungen erwiesen sich mitunter doch als zu groß, als dass es möglich gewesen wäre, einen normalen Alltag fortzusetzen. In vielen Fällen wurden den Mietern daher während der Kernbauzeit Ersatzwohnungen angeboten. Hier war es von großem Vorteil, dass bereits sanierte Wohnungen in städtischen Häusern im Martinsviertel zur Verfügung standen, deren Miete im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus bezuschusst wurde. Um die schwierigen Auftaktgespräche möglichst in angenehmer Atmosphäre führen zu können, kamen die Modernisierungsberater zum ersten Kennenlernen am liebsten zu

den Mietern nach Hause. Unter den Mitarbeitern im Stadtplanungsamt erinnert man sich noch lebhaft an die vielen Abende, die man bei Tee und Gebäck ausführlich die Umzugspläne mit den Betroffenen besprach. Einmal platzte ein Berater bei seinem Hausbesuch mitten in eine Familienfeier hinein. In der Küche waren die Gastgeber gerade damit beschäftigt, eine Schweinehälfte zu zerlegen. Spontan lud man ihn ein, dazubleiben und mitzuessen und zu feiern.

Insbesondere ältere Bewohnerinnen und Bewohner mussten zunächst grundsätzlich davon überzeugt werden, dass eine Modernisierung ihrer Wohnung durchaus sinnvoll war: „Stellen Sie sich vor, Sie drehen an einem Knopf und es wird warm! Und Sie brauchen nie mehr Briketts aus dem Keller zu holen!“ Aber es gab auch andere

Probleme: So erschien für eine alleinlebende Frau der Umzug in eine kleinere Übergangswohnung nicht möglich zu sein, weil dort das Ehebett nicht ins Schlafzimmer gepasst hätte. Die städtischen Berater fanden eine Lösung: Das Bett wurde von einer Schreinerei fachgerecht zersägt. Die vorerst nicht mehr benötigte zweite Hälfte wurde im Keller eingelagert.

Insgesamt sind sich alle städtischen Mitarbeiter bis heute einig: Die Geduld und Flexibilität der Martinsviertler waren beeindruckend. Wer nicht umzog, hatte mit einigen Widrigkeiten zu kämpfen. Kurzzeitig mussten Fenster mit Plastikfolie abgedichtet oder Zimmer mit Kerzen beleuchtet werden, wenn der Strom abgestellt werden musste. Mitunter, sofern kein Ausweichquartier vor Ort gefunden werden konnte,

schickte man die Bewohner auch kurzfristig in den Urlaub. Eine Familie zog zum Beispiel kurzzeitig in eine Unterkunft im benachbarten Odenwald und nutzte so das Ausweichquartier für die geplanten Ferien. Die Sache hatte nur einen Haken: Das Hotel dort gestattete keine Hunde. Wohin also mit dem Vierbeiner während dieser Zeit? Auch dieses Problem wurde gelöst: Der Hund zog vorübergehend zu einem der Stadtplaner. Man erzählt sich, beide seien ganz prima miteinander ausgekommen. Diese positiven Geschichten trugen dazu bei, dass sich das Klima zwischen Bürgerschaft und Stadtplanung verbesserte. Wo anfänglich Misstrauen und Ablehnung vorherrschten, wuchs das Vertrauen. Am Ende verstanden sich beide Seiten als Partner, die gemeinsam das Beste für sich und das Martinsviertel schaffen wollten.

Gutenbergstraße / Ecke Heinheimer Straße vor der Sanierung



Oben und unten: Auch auf Details wurde bei der Sanierung wertgelegt



Gutenbergstraße / Ecke Heinheimer Straße nach der Sanierung



Kantplatz vor der Sanierung – Autos wurden einfach abgestellt



Mollerplatz vor dem Umbau



Mollerplatz nach dem Umbau



## 5.2. Neugestaltung von Straßen und Plätzen

In den 1970er Jahren wuchs das Verkehrsaufkommen in allen bundesdeutschen Städten immer mehr an, so auch in Darmstadt. Im Martinsviertel mit seinen vielen kleinen Straßen bedeutete der massive Pkw-Verkehr eine echte Gefahr für den Fuß- und Radverkehr; hinzu kam die Belästigung der Anwohnerschaft durch Abgase und Lärm. Oft wurden die Autos „wild geparkt“, wo immer sich eine Freifläche anbot. Die Folge: Der öffentliche Raum verödete und büßte seine Attraktivität als Ort der Begegnung und Platz zum Verweilen ein.

Ein wichtiger Schritt bestand daher zunächst in der Verkehrsberuhigung. So wurden an vielen Stellen Tempo-30-Zonen eingerichtet und Fahrbahnbreiten verringert, damit der Verkehr sich verlangsamen musste. Außerdem ließen die Stadtplaner im Martinsviertel an einigen Kreuzungen Betonröhren aufstellen, die die Autofahrer dazu zwangen, beim Abbiegen Gas wegzunehmen. Diese „Behinderung“ stellte für viele Bürgerinnen und Bürger ein Ärgernis dar, und daran änderten auch die hübschen Blumen nichts, mit denen die Stadt die Röhren bepflanzen ließ. Heute sind die Betonröhren weitestgehend aus dem Straßenbild verschwunden, nur vereinzelt befinden sich noch einige Exemplare im Viertel.

Getestet wurden zusätzlich auffällige Fahrbahnmarkierungen, die den Autoverkehr dazu auffordern sollte, die Geschwindigkeit zu drosseln. Um die Sicherheit für den Fußverkehr zu erhöhen, wurden einige neue Fußwege innerhalb der Wohnblocks angelegt. Benannt wurden vier dieser Wege nach Figuren aus Ernst-Elias Niebergalls „Datterich“: Benglerweg, Bannelbacherweg, Datterichweg, Spirweg; hinzu kommt eine Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Pankratiusstraße und Ruthsstraße. Damit entstanden abseits der Straßen und des Durchgangsverkehrs bequeme, fußläufige Verbindungen durch das Viertel.

Zur Schaffung von Stellplätzen wurden mit Städtebaufördermitteln so genannte „Parkpaletten“ gebaut – zweigeschossige Parkhäuser mit einer Kombination von anmietbaren Dauerstellplätzen und öffentlichen Parkmöglichkeiten. Diese entstanden unter anderem in der Heinheimer Straße 37, in der Taunusstraße 24 und in der Vogelsbergstraße 36. In der Heinheimer Straße 12-16 wurde eine private Tiefgarage errichtet, die wegen der Förderung durch Städtebaufördermittel tagsüber teilweise auch öffentlich genutzt werden kann.

Schlossgartenplatz vor der Sanierung, Blick von oben



Dass das Martinsviertel heute als lebendiges Innenstadtquartier gilt, hat viel mit seinen Plätzen zu tun. Sobald es das Wetter zulässt, sind sie von Menschen bevölkert, die zusammensitzen oder sich einfach ausruhen und ihr Gesicht in die Sonne halten. Bei der Umgestaltung wurde darauf geachtet, dass Raum für nicht kommerzielle Nutzungen erhalten blieb. Vor der Sanierung wurden diese Plätze vor allem als praktische Abstellfläche zum Parken angesehen, wie der Blick von oben auf den Schlossgartenplatz beweist.

Dieser Platz wurde als erster neu gestaltet: Mit nur wenigen Mitteln gelang es, eine tote Fläche in einen beliebten Treffpunkt für Jung und Alt zu verwandeln. So wurde die Straße am Ostrand des Platzes aufgehoben und ein Fußweg mit Bänken angelegt. Der Brunnen lädt Kinder zu fröhlichen Wasserspielen ein. Durch eine verbesserte Verkehrsführung konnte außerdem die Freifläche vergrößert werden. Hier lässt es sich herrlich im Schatten alter Platanen ausruhen.

Schlossgartenplatz vor der Sanierung



Schlossgartenplatz 2015

oben: Riegerplatz vor der Sanierung; unten: Riegerplatz 2015



Der Riegerplatz wurde viele Jahre als reiner Parkplatz genutzt. Doch hat er sich im Zuge der Sanierung zu einem beliebten und vielseitig genutzten urbanen Treffpunkt entwickelt, was vor allem der Initiative „Lebendiger Riegerplatz“ e.V. zu verdanken ist. Zunächst war sich die Anwohnerschaft uneins, was mit diesem Platz geschehen soll: Die einen wollten die Parkplätze erhalten, während sich die anderen einen Freiraum zur kreativen Nutzung wünschten. Am Ende konnte ein

Kompromiss gefunden werden: So wurde ein Drittel der Parkierungsfläche in ein offenes Areal umgewandelt. Hier finden immer wieder Veranstaltungen statt, wie Bauernmärkte, Flohmärkte und verschiedene Feste. Im Sommer lockt das Open-air-Kino, im September die Martins-Kerb und an jedem sonnigen Tag die Tische und Stühle der Cafés und Restaurants. 2015 hat sich der Verein „Wohnzimmer Riegerplatz“ gegründet, der das Engagement der früheren Initiative fortsetzt.

Ballonplatz vor der Sanierung



Ballonplatz 2015



Der ursprüngliche Ballonplatz wurde 1606 als Ballspielplatz für die Angehörigen des Hofes angelegt, aber im Zuge der Universitaterweiterung bebaut. Der heutige Ballonplatz an der Alexanderstraße wird an zwei Seiten von Häuserzeilen begrenzt, in deren Grundgeschoss sich Arkaden mit Geschäften befinden. Ehemals befand sich auf diesem Areal eine Tankstelle.

Taunusplatz vor der Sanierung



Taunusplatz 2015



Der Taunusplatz verbindet den westlichen und östlichen Teil des Martinsviertels miteinander. Mit einer Begrünung und Bänken konnte dieser Ort an der Kranichsteiner Straße zu einer kleinen, von Grunderzeitfassaden umstandenen Oase verwandelt werden, in der die Menschen des Viertels gerne verweilen. Auch die Gäste der dort ansässigen Gastronomie zieht es im Sommer oft nach draußen auf den Platz.

Oben: Kantplatz vor der Sanierung  
unten: Kantplatz 2015



Der Kantplatz ist einer der bekanntesten und beliebtesten Plätze des Martinsviertels. An diesem zentralen Platz zwischen Innenstadt und Martinsviertel treffen fünf Straßen sowie die Alte Vorstadt, die Pankrätiusvorstadt und die Technische Universität aufeinander, während im Hintergrund die alten Bäume des Herrngartens aufragen. Hervorstechend sind das sanierte Maschinenhaus in der Magdalenenstraße und die historischen Bauten der Technische Universität Darmstadt entlang der Hochschulstraße aus der Wende zum 20. Jahrhundert. Lange Jahre war ein großer Teil des Kantplatzes eine unbefestigte Parkplatzfläche. Im Rahmen der Sanierung wurde der Platz als Scharnier zwischen Universität, Herrngarten und Martinsviertel neu gestaltet und im Jahr 2004 eingeweiht. Künstlerisch gestaltete Sitzmöbel mit Skulpturen zum Thema Kant sowie weitere Sitzmöglichkeiten bieten hier eine besondere Aufenthaltsqualität.

Oben: Mollerplatz vor der Sanierung  
unten: Mollerplatz 2015



Wo früher wahllos Autos abgestellt wurden, findet sich heute auf dem Mollerplatz eine großzügige Freifläche zwischen Robert-Schneider-Straße, Mollerstraße und Barkhausstraße. Hier kann man sich unter dem grünen Dach der Bäume niederlassen und entspannen. Dominiert wird dieser Platz von einer unnahbaren Schönheit: Die „Große Schreitende im Abendkleid“, eine Bronzeskulptur und Auftragsarbeit des Bildhauers Richard Heß, die unvermittelt zwischen den Baumstämmen hervorzutreten scheint und zum Wahrzeichen dieses Orts geworden ist.

Lichtenbergplatz 2015



Der kleine Platz zwischen Kaupstraße, Lichtenbergstraße und Liebfrauenstraße hat keine offizielle Bezeichnung. Er wird im Martinsviertel umgangssprachlich „Lichtenbergplatz“ genannt. Bei seiner Neugestaltung wurde nicht nur seine gesamte Fläche, sondern auch die Lichtenberg- und Kaupstraße zum verkehrsberuhigten Bereich erklärt. Seitdem lässt es sich ungestört unter dem Blätterdach der vier großen Platanen verweilen. Die Trafo-Station bleibt zwar für die Versorgung des Viertels unentbehrlich. Aber man entschloss sich dazu, das alte

Gebäude abzureißen und durch ein kleineres zu ersetzen. Es wurde leicht versetzt an anderer Stelle errichtet. Die neue Station ist mit einer Stahlkonstruktion verkleidet und wurde an ihrer einen Seite durch einen Pavillon mit Sitzbänken ergänzt. Auch hier waren die Anwohnerinnen und Anwohner am Entwurfsprozess beteiligt und entschieden über die Farbgebung und andere Details. Das Besondere daran: Die Fassade der Trafo-Station ist mit großformatigen Zitaten von Georg Christoph Lichtenberg beschriftet, die abends hinterleuchtet sind.

Lichtenbergblock nach der Neuordnung



Historische Fotos vom Lichtenberg Block mit den alten Schuppen, Garagen und vereinzelt Wohnhäusern vor der Neuordnung

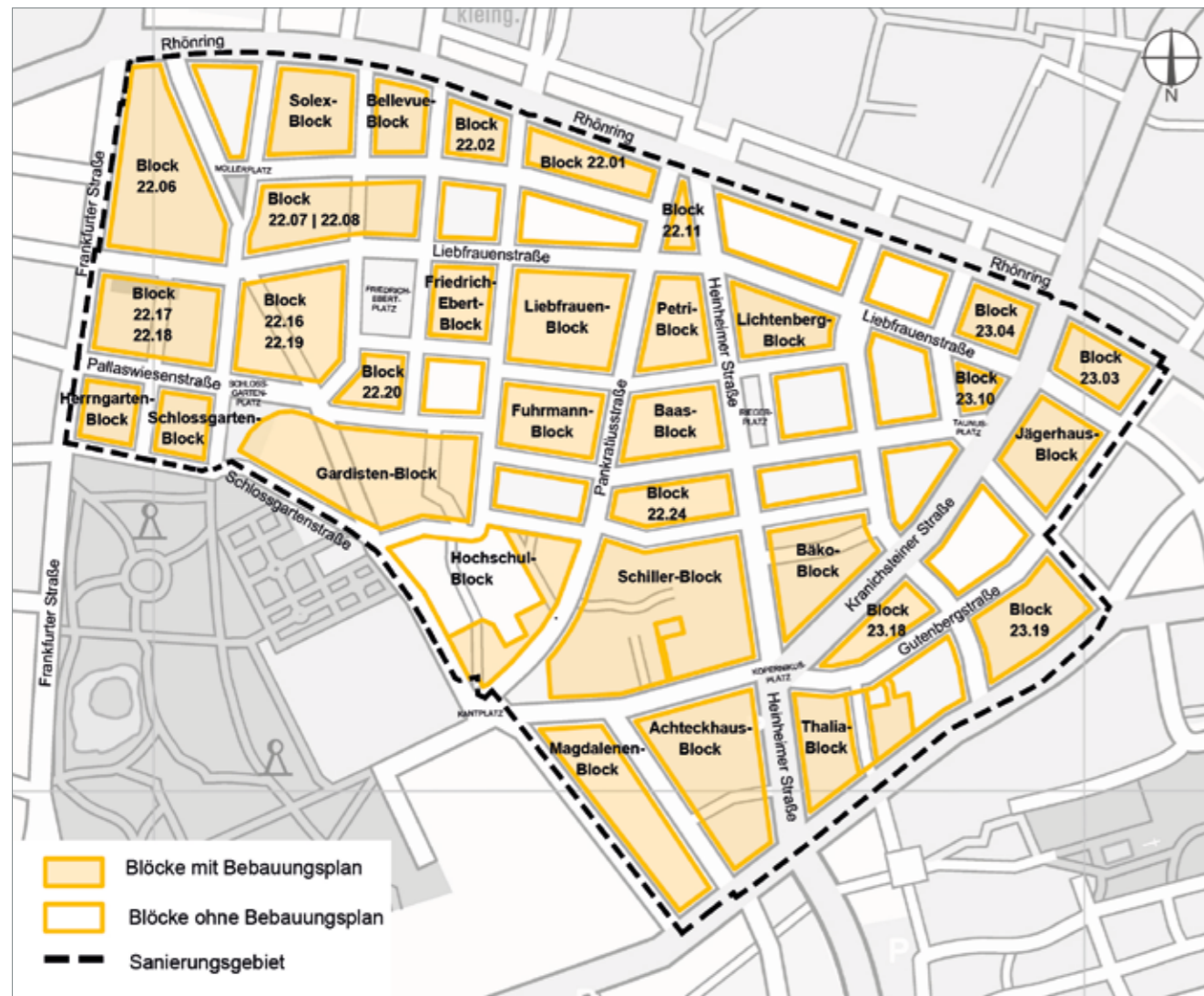


### 5.3. Blockinnenräume

#### 5.3.1. Neuordnung der Blockinnenräume

Um das Sanierungsziel „Mehr Licht, Luft und Sonne“ verwirklichen zu können, mussten die Innenhöfe der Wohnblöcke im Martinsviertel neugestaltet werden. Kleinere Fabrikhallen, Schuppen, Garagen oder vereinzelt Wohnhäuser hatten im Laufe der Jahrzehnte diese Innenflächen in verbaute, stickige und unfreundliche Areale verwandelt. Der Neuord-

nung dieser Räume ging meist ein längeres und aufwändiges Planungsverfahren voraus, an dem sich die Blockbewohnerinnen und -bewohner beteiligten. Für rund dreiviertel der Blöcke wurden eigene Bebauungspläne erarbeitet, die vom Stadtparlament verbindlich beschlossen wurden.



### BLOCKSTRUKTUREN | BEBAUUNGSPLÄNE UND NAMENSGEBUNG

<b>Achteckhaus-Block</b> (Standort des Achteckhauses)	<b>Gardisten-Block</b> (ehemaliges Wohnviertel der Gardisten)	<b>Liebfrauen-Block</b> (Hochaltarnamen)
<b>Baas-Block</b> (Altstandort der Aufzugsfirma Baas)	<b>Herrngarten-Block</b> (Nähe zum Herrngarten)	<b>Magdalenen-Block</b> (Landgräfin von Hessen)
<b>Bäko-Block</b> (Altstandort Fachgroßhandel Bäcker u. Konditoren)	<b>Hochschul-Block</b> (Standort der Universität)	<b>Petri-Block</b> (Altstandort der Schreinerei Petri)
<b>Bellevue-Block</b> (Cafe Bellevue)	<b>Jägerhaus-Block</b> (Standort des Jägerhauses)	<b>Schiller-Block</b> (Standort der Schillerschule)
<b>Friedrich-Ebert-Block</b> (Nähe zum Friedrich-Ebert-Platz)	<b>Lichtenberg-Block</b> (Nähe zum Lichtenbergplatz)	<b>Schlossgarten-Block</b> (Nähe zum Schlossgartenplatz)
<b>Fuhrmann-Block</b> (nach alter Haupttätigkeit der Bewohner)		<b>Thalia-Block</b> (ehemaliger Kinostandort Thalia)



Der Petri-Block vor der Sanierung:  
ein zugebauter Blockinnenraum



Der Petri-Block: Neuordnungskonzept mit  
Grün- Spielflächen als Gemeinschaftsanlage

### 5.3.2. Private Gemeinschaftsanlagen

Wer heute durch die Straßen des Martinsviertels geht, wird immer wieder überrascht durch Einblicke in blühende Gärten mit schattenspendenden Bäumen und Lauben, dichtbepflanzten Beeten, lauschigen Plätzen, Sandkisten, Schaukeln und Rutschen. Diese Oasen geben dem Viertel sein ganz besonderes Gepräge: 14 Gemeinschaftsanlagen, die im Zuge der Sanierung eingerichtet wurden. Darunter versteht man Flächen, die durch die Zusammenlegung von Teilen mehrerer Innenhöfe innerhalb eines Häuserblocks entstanden sind und von den Bewohnerinnen und Bewohnern gemeinsam als Freibereich genutzt werden können.

Was auf den ersten Blick als einleuchtende Lösung erscheint, um mitten in einem dicht-

bebauten Quartier mehr Grün und Platz zu schaffen, erwies sich jedoch zunächst als schwer umsetzbar. So mussten in komplizierten Umlegungsverfahren die Eigentumsverhältnisse und die Grundstücksaufteilung neu geordnet werden. Auch hier sollten alle Beteiligten, Eigentümerinnen und Eigentümer sowie die Anwohnerschaft von Anfang an intensiv in die Planungen einbezogen werden. Diese Planungen führten zu vielen Diskussionen, weil verschiedene Vorstellungen zur Gestaltung der neuen Freiflächen einander entgegen standen. Letztendlich konnte man sich einigen und die privaten Gemeinschaftsanlagen wurden mit öffentlichen Fördermitteln unter der Regie des Grünflächenamtes ausgebaut.

Links: Bäko-Block nach der Neuordnung; rechts: Bäko-Block Abriss der Gebäude (hinter Kranichsteiner Straße 10-12)



Heute erinnert nichts mehr an die anfänglichen Auseinandersetzungen. Kaum noch vorstellbar ist, dass dort, wo sich jetzt Rasenflächen, Beete, Grillplätze oder Spielgeräte befinden, ehemals Werkstätten oder Fabrikhallen standen, in denen täglich schwer gearbeitet wurde. Die so genannten „störenden Betriebe“ mit ihren Lärm- und Schadstoffemissionen trugen nicht unerheblich dazu bei, dass viele Bewohnerinnen und Bewohner das Viertel verließen und in die Darmstädter Peripherie zogen. Insgesamt 31 Betriebe wurden im Verlauf der Sanierung verlagert oder haben aus betrieblichen Gründen einen neuen Standort bezogen. Darunter befanden sich mehrere Autowerkstätten, Tankstellen, ein Galvanisierungsbetrieb, eine namhafte Aufzugsfirma und ein Metallverarbeitungsbetrieb. Geblieben sind ihre Namen in den Bezeich-

nungen der Bebauungspläne: So trägt der Bäko-Block, zwischen der Kranichsteiner Straße, der Heinheimer Straße, der Müllerstraße und der Lichtenberstraße bis heute im Bebauungsplan den Namen des Fachgroßhandels für Bäcker und Konditoren, der hier einst seine Niederlassung hatte. Es handelt sich hier um den ersten Block, dessen Innenbereich 1976 auf einer Teilfläche in eine Gemeinschaftsanlage umgewandelt wurde.

Der Petri-Block zwischen Kaupstraße, Pankratiusstraße, Liebfrauenstraße und Heinheimer Straße ist nach der Schreinerei Petri benannt, die sich früher auf diesem Areal befand. Nach deren Wegzug wurden mehrere Gebäude abgerissen. Heute findet sich hier eine schöne Grünanlage mit einer großen parkähnlichen Freifläche, vielen Büschen und Bäumen und einem Spielplatz für Kinder.

Magdalenenblock nach der Sanierung



Magdalenenblock vor der Sanierung



Der Magdalenenblock, benannt nach der gleichnamigen Straße, liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zur Technischen Universität Darmstadt. Die historischen Schweifgiebelhäuser in der Magdalenenstraße mussten zum Teil nach dem 2. Weltkrieg rekonstruiert werden. Der Blockinnenraum hat im Zuge der Sanierung einige Veränderungen erfahren. Durch die Verlagerung eines Stahlbaubetriebes konnte der Innenbereich neu geordnet und gestaltet werden. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hat hier in Abstimmung mit den Interessen der Bewohnerschaft und der Eigentümer bis 2008 vier private Gemeinschaftsanlagen errichtet.

Kyritzschule



Spielplatz auf dem Außengelände der Kyritzschule 2015



Im August 2011 konnte die aufwändige und phantasievolle Neugestaltung des Schulhofs der Kyritzschule abgeschlossen werden. So ist das gesamte Areal in zwei Bereiche gegliedert: In dem einen finden sich mehrere Spielgeräte, die zum Klettern, Turnen und zum spielerischen Umgang mit Wasser und Sand einladen. Der andere Teil lädt mit seiner großen Freifläche eher zum Laufen und Ballspielen ein. Unter den Bäumen wurden zudem Sitzgelegenheiten eingerichtet. Das gesamte Gelände ist öffentlich zugänglich und kann von allen Kindern und Heranwachsenden aus dem Quartier als Treffpunkt und Spielstätte genutzt werden.

#### 5.4. Soziale Einrichtungen / Infrastruktur

Zu Beginn der Sanierung herrschte im Martinsviertel ein Mangel an Spielplätzen und Freiflächen für Kinder. Doch ist es in einem so dicht bebauten Quartier schwer, Flächen für neue Spielplätze ausfindig zu machen. Es entstand daher die Idee, zwei Schulhöfe neu zu gestalten und nachmittags für alle Kinder und Jugendlichen aus der Nachbarschaft zu öffnen. Dies betraf zum einen die Schillerschule in der Müllerstraße und die Kyritzschule in der Emilstraße.

Das denkmalgeschützte Gebäude mit dem charakteristischen überwölbenden Brückenbau über die Ploenniesstraße, in dem sich heute noch eine Turnhalle befindet, stammt aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts. Im Krieg nur geringfügig beschädigt, war die Kyritzschule nach 1945 die erste in Darmstadt, die den Unterrichtsbetrieb wieder aufnahm. Heute finden sich in den Räumen ein Frauenkulturzentrum, zwei Kinderhorte, eine Zweigstelle der Alice-Eleonoren-Berufsschule und eine zusätzliche Nutzung durch die Goetheschule (Grundschule). Zukünftig soll das Gebäude wieder seiner ursprünglichen Funktion als Grundschule dienen.

Spielplatz Müller-/Lichtenbergstraße 2015



Das Eckgrundstück zwischen Müllerstraße und Lichtenbergstraße, auf dem nie ein Haus stand und sich zuletzt nur noch einige auffällige Garagen befanden, bot sich ideal als Areal für einen Kinderspielplatz an, zumal die Lichtenbergstraße bereits für Autos gesperrt war. Das Besondere in diesem Fall: Die Kinder aus der Nachbarschaft konnten an der Planung des künftigen Spielplatzes mitwirken. In mehreren Workshops entstand so das Thema: „Auf dem Meeresgrund“ als Leitidee für die Gestaltung. Auch bei der praktischen Umsetzung durften die Kinder mitmachen und selbst ihren neuen Spielplatz mit aufbauen.

Kindertagesstätte im Bäko-Block



Ein Gebäudekomplex im so genannten „Baas-Block“ zwischen Wenckstraße, Pankratiusstraße, Heinheimer Straße und Kaupstraße hatte ehemals die gleichnamige Aufzugsfirma Baas beherbergt. Der Betrieb hatte seine Produktionsstätte aber bereits 1975 in die Otto-Röhm-Straße im Darmstädter Pallaswiesenviertel verlagert. In der Folge standen große Teile der Gebäude leer, darunter auch eine ehemalige Werkhalle. Diese schien in den Augen der Planerinnen und Planer sowie der beteiligten Öffentlichkeit ideal als Spiel- und Bewegungsraum

für die Jugend des Martinsviertels geeignet zu sein. Schon lange hatte man nach einem Ort gesucht, an dem sich Kinder und Jugendliche richtig austoben konnten. Hier, in diesem scheinbar funktionslos gewordenen Gebäude, hatten sie diesen Ort gefunden – ein Beispiel dafür, dass es durchaus sinnvolle Alternativen zum Abriss geben kann. Als Träger für die Baas-Halle konnte die Martin-Luther-Gemeinde gewonnen werden, die dieses offene Kinder- und Jugendhaus bis heute in Eigenregie betreibt.

Baasblock vor der Sanierung



Baas-Block von oben 2016



Kopernikusplatz vor der Neubebauung



Kopernikusplatz 2015



Friedrich-Ebert-Platz 2015



In der Neubebauung am Kopernikusplatz befand sich anfangs ein Supermarkt. Als diese Nutzung aufgegeben wurde, entstand die unkonventionelle Idee, den ehemaligen Supermarkt zum Bürgertreff "Heiner-Lehr-Zentrum" umzuwandeln. Der Name dieser Einrichtung erinnert an den 1988 verstorbenen Oberbrandmeister Heiner Lehr, einen gebürtigen Martinsviertler, der sich für das Zusammengehörigkeitsgefühl der Bewohnerinnen und Bewohner im Sanierungsgebiet und für das Wohl älterer und sozial schwächerer Bürger engagiert hatte und dafür 1983 mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet worden war. Wegen bauakustischer Mängel musste das Zentrum allerdings einige Jahre später wieder schließen. Seit 2011 hat die Arbeiterwohlfahrt Darmstadt an diesem Ort eine Interkulturelle Begegnungsstätte eingerichtet, um neue Wege in der Betreuung und Integration von älteren Migrantinnen und Migranten zu beschreiten.

Als gelungenes Beispiel für die Schaffung neuer sozialer Orte kann auch der Friedrich-Ebert-Platz zwischen Beckstraße, Schuknechtstraße, Liebfrauenstraße und Eckhardtstraße gelten, mittlerweile ein gut besuchter Treffpunkt für junge wie auch ältere Menschen aus dem ganzen Viertel. So wurde auf dem Platz ein diagonal verlaufender Weg angelegt, an dessen Rändern sich verschiedene Spielzonen gruppieren. Es gibt einen Kinderspielplatz, einen Fußballplatz und einen Basketballplatz. Außerdem bleibt genug Platz zum Boule-Spiel, so dass Interessen und Neigungen von Kindern und Erwachsenen gleichermaßen angesprochen sind.

Grundstück des Kinder- und Jugendzentrums vor dem Bau



Das letzte große Projekt innerhalb der Sanierung des Martinsviertels ist das neue Kinder- und Jugendzentrum in der Pankratiusstraße 14-18. Für den Neubau wurden rund 5,1 Millionen Euro an Städtebaufördermitteln zur Hauptfinanzierung verwendet.

Das Grundstück, auf dem das Zentrum steht, wurde ebenfalls mit Sanierungsfördermitteln erworben und befindet sich im Besitz der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Bis zum Jahr 2013 war an gleicher Stelle in den Räumen einer ehemaligen Druckerei ein Jugendzentrum.

Der Neubau in seiner Gliederung ganz auf seine künftige Funktion abgestimmt. In einem Teil des Erdgeschosses befindet sich die Schülerbetreuung. Dieses Angebot richtet sich an die Kinder der Schillerschule, einer Grundschule mit 380 Schülerinnen und Schülern in der Nachbarschaft, die den steigenden Bedarf an Nachmittagsbetreuung aus eigener Kraft nicht länger bewältigen kann. Auf einer Fläche von 500 m<sup>2</sup> können die Sechs- bis Zehnjährigen hier zunächst gemeinsam zu Mittag essen und anschließend in einzelnen Gruppen ihre Hausaufgaben erledigen. Darüber hinaus



Kinder- und Jugendzentrum 2019

ist für sie ein eigener Freizeitbereich zum Basteln und Spielen eingerichtet. Das Jugendzentrum ist im Parterre des Westteils untergebracht, wo der Einrichtung eine Fläche von insgesamt 400 Quadratmetern zur Verfügung steht.

Im Obergeschoss wurde ein begrünter Innenhof mit Spielflächen geschaffen – als sonnedurchfluteter geschützter Freiraum. Die Kita ist ebenfalls im Obergeschoss untergebracht; von jedem ihrer Räume gibt es einen direkten Zugang zum Innenhof. Auf einer Fläche von insgesamt 1100 Quadratmetern

können 20 Kinder unter drei Jahren und 60 Kinder über drei Jahren in sieben altersgerecht organisierten Gruppen gemeinsam spielen, toben, lachen und lernen. Das Ganze soll das Angebot des städtischen Kindergartens im Hedwig-Dohm-Haus ergänzen.

Groß und Klein unter einem Dach vereint – vor allem für Familien mit mehreren Kindern eine ideale Lösung.

## 6. Finanzierung und Mittelverwendung

Rund 45 Millionen Euro wurden in die städtebauliche Sanierung des Martinsviertels investiert, davon stammen 25,3 Millionen aus Fördermitteln des Bundes, des Landes Hessen und der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Die restlichen Mittel setzen sich aus den bei einem solchen Verfahren üblichen Einnahmen zusammen.

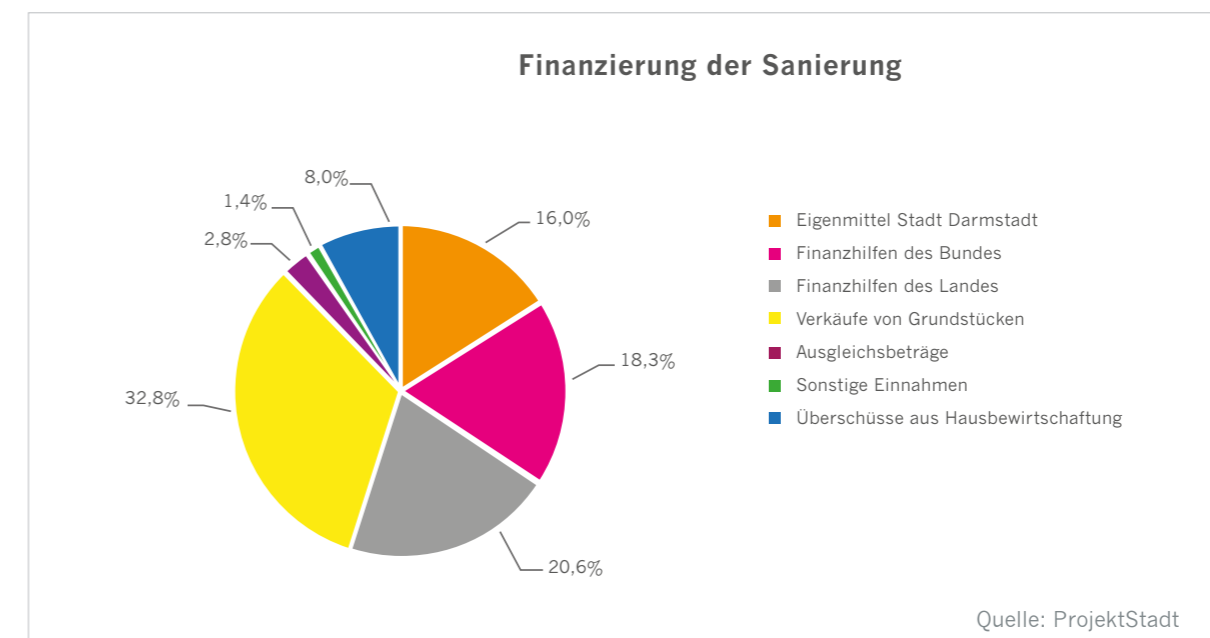
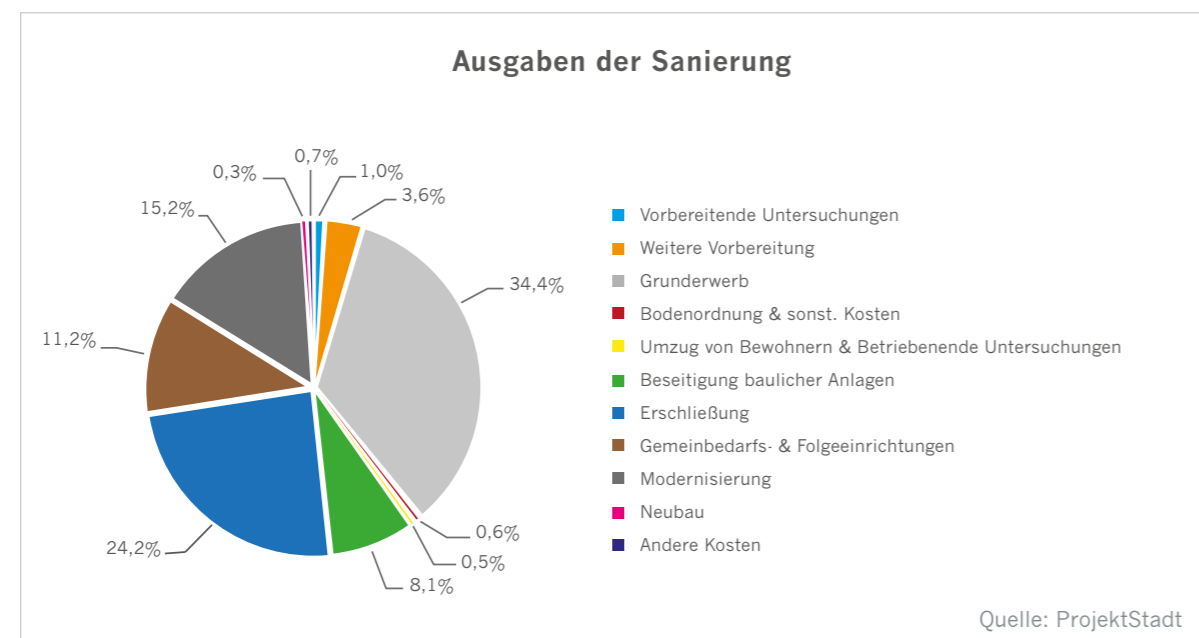
Etwa ein Drittel der eingesetzten Gelder, fast 15,6 Millionen Euro (rund 34 Prozent), floss wiederum in den Erwerb von Grundstücken. Insbesondere in den Anfangsjahren der Sanierung kaufte die Stadt

zahlreiche Grundstücke im Bereich der geplanten Trasse der Osttangente.

Der zweitgrößte Anteil, ca. 11 Millionen Euro (ca. 24 Prozent), wurde für die Erneuerung oder Neuanlage von Straßen, Wegen, Plätzen und Parkplätzen sowie die Schaffung von Spielplätzen verwendet. An dritter Stelle folgte die Förderung für Gebäudemodernisierungen, die mit fast 6,9 Millionen Euro (ca. 15 %) ebenfalls einen hohen Stellenwert einnahm. Das Kinder- und Jugendzentrum in der Pankratiusstraße 14-18 steht an vierter Stelle mit eingesetzten Fördermitteln in Höhe von ca. 5,1 Millionen Euro (rund 11%).

Die im Martinsviertel investierten rund 25,3 Millionen Euro an öffentlichen Fördermitteln wurden zur Finanzierung der in den vorangehenden Kapiteln beschriebenen Maßnahmen verwendet. Davon setzten allein der Bund und das Land Hessen etwa 18,2 Millionen Euro ein. Weitere 7,1 Millionen Euro brachte die Wissenschaftsstadt Darmstadt als Komplementärmittel für die Sanierung auf. Darüber hinaus stellte die Stadt eigene Grundstücke zur Verfügung, z. B. für die Schaffung neuer öffentlicher Grünflächen oder als Standorte für soziale Treffpunkte und Parkdecks.

Neben den Fördermitteln kamen sogenannte Einnahmen des Verfahrens zum Einsatz, die sich aus Erlösen aus dem Verkauf von Grundstücken, Einnahmen aus der Vermietung von Gebäuden oder Ausgleichsbeträgen zusammensetzen. Insgesamt betragen diese Einnahmen beachtliche 21 Millionen Euro, das entspricht fast der Hälfte, nämlich 45 Prozent des Gesamtvolumens. Dies stellt im Vergleich zu anderen Sanierungsgebieten eine bemerkenswerte hohe Summe dar.





## Schlussbemerkung

**Jochen Krehbiehl**  
**Leiter des Stadtplanungsamtes**

Das Martinsviertel ist heute eines der beliebtesten Wohnquartiere Darmstadts. Mit der vorsichtigen Sanierung im Bestand und dem Verzicht auf die Osttangente zu Beginn der 1980er Jahre wurde Entscheidendes für das citynahe Quartier umgesetzt: Die modernisierten historischen Gebäude verbinden den Charme der Gründerzeit mit modernem Wohnkomfort. Viel wurde für den alltäglichen Klimaschutz schon im Zusammenhang mit der Sanierung getan: So viel Grün mitten in der City einer deutschen Großstadt ist nur selten anzutreffen. Dank der Entsiegelung von Innenhöfen und der Schaffung privater Gemeinschaftsanlagen im Innern zahlreicher Blöcke bieten sich den Menschen mitten im dicht bebauten Innenstadtquartier grüne Rückzugsgebiete. Ein klug geplantes Wegesystem macht es möglich, alle wichtigen Geschäfte und öffentlichen Einrichtungen auch bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen, die Anbindung des Martinsviertels an die Gesamtstadt ist mit mehreren ÖPNV-Angeboten gut geregelt. Das Viertel ist lebendig, bunt und phantasie reich, seine Bewohnerinnen und Bewohner sorgen mit viel Eigeninitiative dafür, dass sich daran nichts

Historischesfoto vom Faselstall in der Arheilger Straße



ändert. Es gibt zahlreiche Möglichkeiten, sich auf dem Wochenmarkt am Riegerplatz, in Spezialitätengeschäften oder in einem der klassischen Supermärkte mit allen Dingen des täglichen Bedarfs zu versorgen, das Angebot an Kneipen, Cafés und Restaurants ist vielfältig und international. Den Bewohnerinnen und Bewohnern wird ein insgesamt intaktes Wohnumfeld geboten – eine Tatsache, die nur wenige „angesagte“ Großstadtquartiere im Bundesgebiet für sich in Anspruch nehmen können.

Der Weg dahin hat über vierzig Jahre gedauert. An der Geschichte der Sanierung des Martinsviertels lässt sich ablesen, wie Stadtplanung tatsächlich im Sinne der Bürgerinnen und Bürger agieren kann, um lebenswerte urbane Quartiere gemeinsam mit ihnen zu entwickeln und zu gestalten. In diesem Prozess trifft in und für Darmstadt erstmals vieles zusammen, was für gelingende Stadtplanung und Stadtentwicklung konstitutiv ist: Orientierung am Dialog mit der Bürgerschaft, Nachhaltigkeit auch im Umgang mit der Struktur des Quartiers und der Blick auf

Faselstall in der Arheilger Straße



die Herausforderungen, die sich aus Themen wie Mobilität und Klimaschutz für die Zukunftsfähigkeit einer Stadt ergeben.

Unsere Geschichte beginnt in den 1960er Jahren mit einer Krise des Martinsviertels: Das innenstadtnahe Quartier mit seiner Mischung aus Gründerzeitbauten, dörflicher Orientierung und Gebäuden aus den zwanziger Jahren stand sozial auf der Kippe. Die Wohnqualität war zumeist niedrig, in den Hinterhöfen gab es zahlreiche Gewerbebetriebe, Freiflächen und Spielplätze fehlten, das Viertel erstickte im wachsenden Verkehr. Das Quartier war insgesamt geprägt durch einen massiven Modernisierungstau - mit ausgelöst durch Planungen, die den Bau einer Hauptverkehrsstraße mitten durch das Quartier vorsahen, flankiert von Neubauten im Stil der Nachkriegsarchitektur. Um dies umzusetzen, war es nötig, alte Gebäude rund um die geplante Trasse in großem Stil abzureißen. Konsequenterweise begann die Stadt, dort Häuser aufzukaufen.

Saniertes Haus in der Gardistenstraße



Aus heutiger Sicht wirkt dieser Planungsansatz befremdlich, in den 1950er und 1960er Jahren war dies das Credo zur Lösung der massiven Verkehrs- und Wohnprobleme: Man versuchte, den wachsenden Individualverkehr durch Neuordnung und Ausbau des innerstädtischen Straßennetzes zu kanalisieren und zu steuern. Im Wohnungsbau ging es den Planern darum, alte Quartiere durch Neubaugebiete zu ersetzen, die den Menschen schnell moderne Wohnstandards in einem gut gestalteten Umfeld bieten konnten. Diese Überlegungen lagen auch dem Beschluss des Darmstädter Stadtparlaments im Jahr 1972 zugrunde, das Martinsviertel auf der Grundlage des neuen Städtebauförderungsgesetzes zum Sanierungsgebiet zu erklären – plakativ gesagt: Die Idee, die die Planerinnen und Planer ursprünglich mit ihren Konzepten verfolgten, war die Schaffung eines autogerechten modernen Wohngebiets. Gegen diese Pläne regte sich im Martinsviertel früh Widerstand. Vor allem die geplante Trasse stand in der Kritik, aber auch mit dem Abriss historischer Gebäude war man nicht einverstanden. Der Bürgerprotest hatte dann

Schlossgartenplatz nach der Sanierung



in den 1970er Jahren auch politische Konsequenzen: 1976 bildete sich eine Bürgerinitiative gegen den Bau der Schnellstraße, aus der ein Jahr später die „Wählergemeinschaft Darmstadt“ (WGD) hervorgehen sollte. Dieser gelang, bei der Kommunalwahl 1977 acht Prozent der Stimmen für sich zu gewinnen und in die Stadtverordnetenversammlung einzuziehen. Innerhalb des Martinsviertels

Parkdeck Heinheimer Straße



hatten sogar 18,2 Prozent der Wahlberechtigten für die WGD gestimmt. 1981 kam es dann zum Regierungswechsel, die neue Stadtregierung sorgte rasch für das faktische Ende der Osttangente und machte den Weg frei für neue Konzepte der Stadtgestaltung. Damit wurde politisch vollzogen, was stadtplanerisch inzwischen angedacht und vorbereitet war.

Im April 1976 wurden die wesentlichen Ziele des Sanierungsvorhabens im Martinsviertel in einem Rahmenplan ausformuliert, einer der zentralen Punkte war ein differenzierter Sozialplan: Niemand sollte das Quartier aus monetären Gründen verlassen müssen. Dabei erwies es sich jetzt als Vorteil, dass die Stadt als Vorbereitung auf den Bau der Osttangente selbst Häuser rund um die geplante Trasse aufgekauft hatte und nun die

Modernisierung mit Geldern aus der Städtebauförderung und dem Sozialen Wohnungsbau finanzieren konnte. Die Stadtplanerinnen und Stadtplaner verabschiedeten sich auch in Darmstadt zum Ende der 1970er Jahre vom Konzept der Flächensanierung zugunsten der Bewahrung historischer Bausubstanz, die Idee der autogerechten Stadt löste sich auf. In einem zweiten Schritt wurde 1981 ein neues Verkehrskonzept in den Rahmenplan aufgenommen, das Vorschläge zur Verkehrsberuhigung, zur Einrichtung von Wohn- und Spielstraßen sowie zur Schaffung zusätzlicher Parkplätze enthielt: Im Kern handelt es sich dabei um die Umsetzung der ersten Ergebnisse der Diskussionen rund um die Frage, wie Klimaschutz und Mobilität in der Stadt neu definiert werden können.

Lichtenbergstraße



Federführend bei der Sanierung des Martinsviertels war das Stadtplanungsamt. Dort legte man während des gesamten Prozesses großen Wert darauf, umfassend zu informieren und die Bewohnerinnen und Bewohner des Viertels in allen wichtigen Entscheidungsprozessen nicht nur zu hören, sondern auch mit einzubeziehen. Dokumentiert sind mehr als 70 Drucksachen, die an die Bürgerschaft im Quartier kostenlos verteilt wurden. Zu Recht war man der Meinung, dass regelmäßige und gesicherte Information die Grundlage für die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sei. Faltblätter und Broschüren waren detailliert und nahmen immer Konkretes aus der unmittelbaren Nachbarschaft auf: Planungsvorschläge für Bebauungsplanentwürfe und für Blockneuordnungen, Verkehrskonzepte, Neugestaltung von Straßen, Plätzen und Grünflächen. Damit hatte man Erfolg: Im



Spielplatz Müllerstraße

Hedwig-Dohm-Haus – Pankratiusstraße



Martinsviertel engagierten sich zahlreiche Bürger für die Gestaltung ihres Wohnumfeldes. Es war jetzt wichtig, dass man mitbestimmen konnte, wie der Spielplatz vor der Haustür oder die neuen Grünflächen zwischen den Häusern aussehen sollten. Man konnte mitreden, mitgestalten und sich an der konkreten Umsetzung eigener Vorschläge beteiligen. Dabei handelt es sich um einen Aktivierungsprozess, wie er auch in den aktuellen Projekten der „Sozialen Stadt“, des Förderprogramms „Stadtumbau“ oder im „Masterplan DA2030+“ erfolgreich umgesetzt wird. Das Interesse daran, mit der Bürgerschaft im Dialog zu bleiben und sie in die Prozesse von Planung und Gestaltung zu integrieren, war und ist hoch. Die Parallelität

zu aktuellen Methoden der Bürgerbeteiligung ist erkennbar: Es etablierte sich im Martinsviertel eine umfassende Kultur des Dialogs – und die reichte vom kleinen Hofgespräch bis zur großen Bürgerversammlung.

Die Debatte um Charakter und Zukunft des Martinsviertels veränderte mehrfach die politische Landschaft der Stadt und wirkt im Rückblick wie ein Laboratorium, in dem nachhaltige Stadtplanung, praktische Ideen zum Klimaschutz, die neuen Konzepte der Bürgerbeteiligung und die ersten Lösungsansätze zu den großen Zukunftsfragen der urbanen Mobilität aufeinander treffen. Der Abschied der Stadt- und Verkehrsplanung von der Flächensanierung und der Idee der

Integrative Kita Liebfrauenblock



autogerechten Stadt, die Hinwendung zu neuen Konzepten und Lösungen war unterstützt durch eine aktive Bürgerschaft, die ihr Recht auf Mitreden und Mitgestalten in Anspruch nahm. Die Geschichte der Sanierung des Martinsviertels ist damit auch eine, die von neuen Sichtweisen, vom Lernen und dem Beschreiten unbekannter Wege erzählt. Dass diese Erzählung ein gutes Ende hat, macht nicht nur den Stadtplanern Mut, an den Lösungen unserer neuen Aufgaben zu arbeiten.

Die heute praktizierte Beteiligungskultur in Darmstadt hat ihren Ausgangspunkt auch im Martinsviertel, in den dort gemachten Erfahrungen und dem gemeinwohlorientieren

Engagement der Bürgerinnen und Bürger. Ihr Einsatz für die zahlreichen Gemeinbedarfs- und Gemeinschaftsanlagen im Quartier hat das Martinsviertel zu dem gemacht, was es heute ist: ein guter Ort zum Zusammenleben, wo hoffentlich auch in der Zukunft das Interesse am urbanen Miteinander im Mittelpunkt steht.

Jochen Krehbiehl  
Leiter des Stadtplanungsamtes

## Anhang

### Literatur

„40 Jahre Martinsviertel – Die Geschichte der Sanierung eines Stadtteils“, Hermann Stumme im Auftrag Wissenschaftsstadt Darmstadt

„425 Jahre Martinsviertel“, Bezirksverein Martinsviertel e. V. in Kooperation mit der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Technische Universität Darmstadt

„Sanierungsplanung Martinsviertel“, Metroplan GmbH Heidelberg im Auftrag des Magistrats der Stadt Darmstadt, Darmstadt 1972

„Rahmenplan Martinsviertel“, Stadtplanungsamt Darmstadt, Darmstadt 1975

„Arheilger Allee – Grüne Achse der Vernunft“, Magistrat der Stadt Darmstadt, Darmstadt 1980

„Frankfurter Allgemeine Zeitung“, darin: „Kein Mieter wurde aus dem Stadtteil vertrieben“, von Rainer Hein, in der Ausgabe vom 11.08.2015

### Abbildungsnachweis

Wissenschaftsstadt Darmstadt  
Stadtplanungsamt:  
S. 2, S. 3, S. 8, S. 12, S. 13, S. 14, S. 15,  
S. 18, S. 19, S. 20, S. 21, S. 22, S. 24, S. 26,  
S. 27, S. 28, S. 29, S. 32, S. 33, S. 35, S. 36,  
S. 38, S. 39, S. 40, S. 41, S. 42, S. 43, S. 44,  
S. 45, S. 48, S. 49, S. 50, S. 51, S. 52, S. 54,  
S. 56, S. 57, S. 58, S. 59, S. 60, S. 61, S. 66,  
S. 71, Einbandklappe

Wissenschaftsstadt Darmstadt  
Vermessungsamt:  
S. 48, S. 57, Umschlag und Rücken

NH Projektstadt:  
S.62, S.63

Anke Kluß:  
S. 10, S. 11, S. 23, S. 30, S. 31, S. 34, S. 44,  
S. 45, S. 46, S. 47, S. 55, S. 57, S. 58, S. 59,  
S. 64, S. 66, S. 67, S. 68, S. 69, S. 70

W. Hochrein:  
S. 37, S. 53

H. Henkler:  
Luftbild 1961, S. 16

### Bearbeitung

Text: ProjektStadt, Barbara Goldberg  
Wissenschaftsstadt Darmstadt

Grafik: Anke Kluß

Mai 2019



## Herausgeberin | Kontakt

Wissenschaftsstadt Darmstadt  
Stadtplanungsamt  
Bessunger Straße 125 | Gebäude D  
64295 Darmstadt

Telefon (0 61 51) 13-2092  
Telefax (0 61 51) 13-2088  
E-Mail [stadtplanungsamt@darmstadt.de](mailto:stadtplanungsamt@darmstadt.de)  
Internet [www.darmstadt.de](http://www.darmstadt.de)