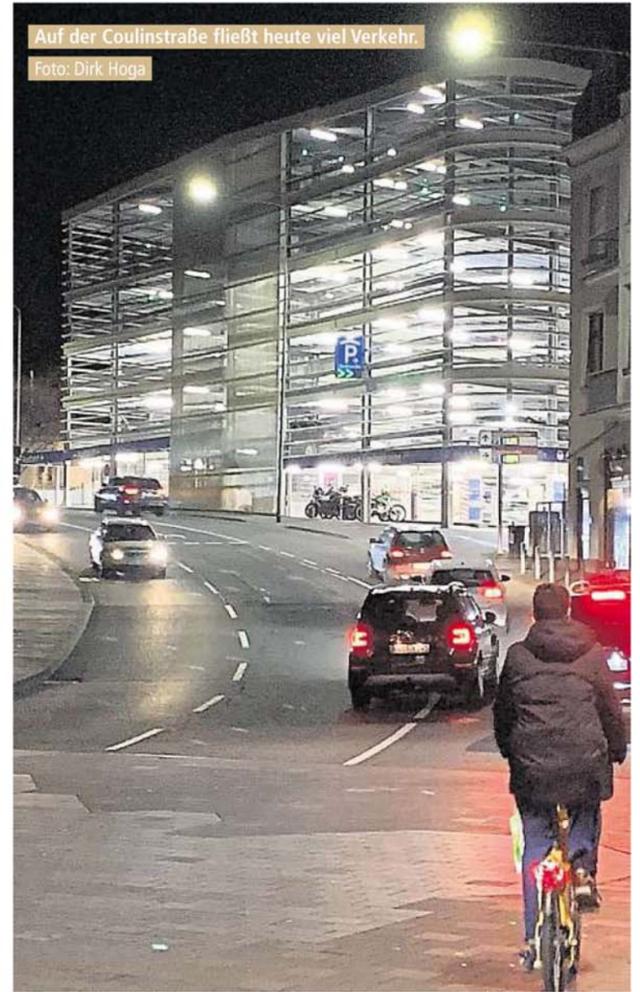




Das Römertor in zwei historischen Ansichten (Foto und Foto rechts unten). Fotos: Stadtarchiv Wiesbaden



Auf der Coulinstraße fließt heute viel Verkehr.
Foto: Dirk Hoga

Verkehr versus Mensch

Architekt und Gastkommentator Dirk Hoga über die Zukunft des Bereichs Coulinstraße und den Konflikt zwischen Auto und Mensch



DIRK HOGA

- ▶ Architekt BDA
- 1979 -1985
- ▶ Studium der Architektur an der FH Köln
- ▶ Studienschwerpunkt Denkmalpflege und Entwurf 1985-1989
- ▶ Mitarbeiter Landesamt für Denkmalpflege in Rheinland Pfalz
- ▶ Referat für Bauforschung und Mittelalterarchäologie - Burgen- und Kirchen-sanierung
- Sanierung von Profanbauten
- ▶ Seit 1.4.1989 selbstständig als freischaffender Architekt in Wiesbaden
- ▶ Seit 2009 zahlreiche Lehraufträge an der Hochschule Rhein Main
- ▶ 2013 Berufung in den BDA

Von Dirk Hoga

WIESBADEN. Die Verkehrswende in Wiesbaden begann bereits 1903, als das älteste oberirdische Bauteil Wiesbadens, die Heidenmauer, brachial durchbrochen wurde. Das drei Meter starke Gemäuer römischen Ursprungs musste einer weiteren Nord-Südverbindung weichen, der Coulinstraße. Für mich ein Frevel – und ein erstes Zugeständnis an den Autoverkehr.

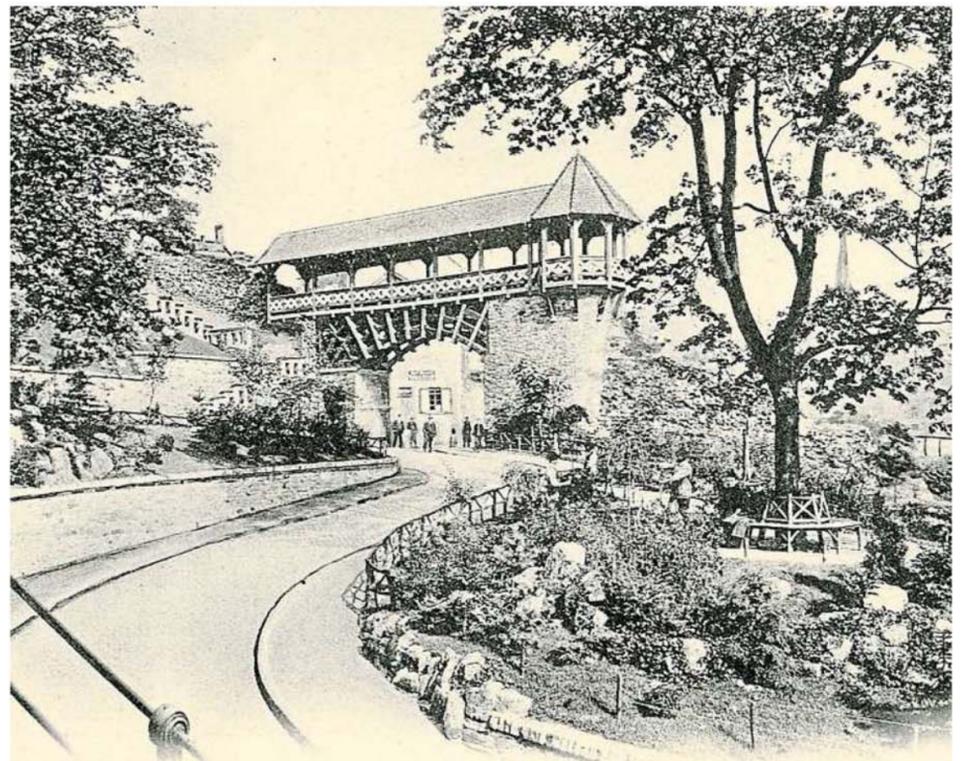
Den Fußgängern wurde immerhin eine eklektizistische, von mittelalterlich anmutenden Türmen und Treppenanlagen flankierte Holzbrücke zugestanden, die ebenso pittoresk wie selten ist. Derzeit wird im Auftrag des städtischen Hochbauamts ein kleiner Teil der Heidenmauer restauriert. Die Ruine ist in einem erbärmlichen Zustand. Warum allerdings nicht gleich der ganze Mauerrest restauriert wird, das wissen allein die Denkmalschützer.

In nächster Nachbarschaft stand einst die Wiesbadener Synagoge, die im Dritten Reich in Flammen aufging. Die vor neun Jahren errichtete Gedenkstätte erinnert und mahnt und ist dafür doch nur bedingt geeignet. Innehalten und Kontemplation? Fehlzanzeige! Denn es gibt nur einen Tag im Jahr, den 9. November, an dem der Verkehr nicht lautstark über den Grundriss der Synagoge rauscht. Zum Verweilen lädt dort gar nichts ein. Das ebenfalls benachbarte

einstige Zugeständnis an das Auto, die Y-Brücke aus der Ernst Mayschen Hochstraßenplanerung wurde bereits nach kurzer Zeit als Fehler erkannt und abgerissen. Und auch das 1977 errichtete erste Coulinparkhaus fristete nur ein kurzes Dasein. Aus statischen Gründen wurde es vor wenigen Jahren abgerissen – doch hat man die Chance für eine Aufwertung des Areals erneut versäumt. Das neue Parkhaus hat weniger Parkplätze, dafür mehr Etagen. Acht Stück an der Zahl. Sechs Ebenen ummantelt eine profane und provisorisch wirkende Blechverkleidung. Im Sockelbereich ein Potemkinsches Dorf, darin Aldi und Co. Eine grelle Beleuchtung hinter der Verbleichung erweckt bisweilen den Eindruck, dass nachts ein Ozeanriesen durch unsere Stadt pflügt.

Falsches Objekt am falschen Ort

Für mich steht da das falsche Objekt am falschen Ort. Und es zeugt von mangelndem Respekt gegenüber der historischen Bausubstanz unserer Stadt. Wie es das Ungetüm geschafft hat, die üblicherweise hohen Hürden der Behörden zu nehmen, bleibt mir rätselhaft. Einen weiteren Kantersieg hat das Auto auch vor dem Parkhaus erzielt: Ein breiter Fußgängerüberweg über die Coulinstraße mündet genau in seine Ausfahrt. Die Situation ist brandgefährlich.



Hat man diese Situation gemeistert, wird es nicht besser. Wo einst eine repräsentative Treppenanlage mit Jugendstilbrunnen in Sichtachse zum Schulberg stand, wurde 1970 eine Betontreppe errichtet, deren Funktion sich oft genug darauf beschränkte, als Pissoir genutzt zu werden. Zurzeit werden die Treppenoberflächen überarbeitet.

Wettbewerb soll Bereich überplanen

Seit vielen Jahren steht für mich eine Frage im Raum: Wem gehört die Stadt? Und dabei meine ich jetzt nicht die Beutejäger, wie es sie in Wiesbaden ja durchaus gibt – sondern die Frage: Gehört sie den Menschen oder dem Auto?

Nun soll das oben beschriebene Geviert in einem Wettbewerb allumfassend überplant werden. Ich wünsche mir sehr, dass die Aufgabenstellung frei von Denkverboten ist, dass nicht wieder Stückwerk entsteht, sondern ein ganzheitliches Konzept realisiert wird; dass wirtschaftliche Interessen die menschlichen Bedürfnisse nicht außer Acht lassen. Nicht jede Leere muss gefüllt werden. Die Qualität dieses knapp fünf Hektar messenden Areals hat großes Potenzial – Ge-

schichte und Grünflächen, Aussichten und Ansichten. Es könnte ein Ort entstehen, der Freiflächen mit Aufenthaltsqualität bietet, weil Fahrspuren reduziert und tempobeschränkt sind. Das könnte so einen ersten Teil zur Verkehrswende beitragen; und einen zweiten, wenn das Oberdeck des Parkhaussschiffes begrünt und mit einer Solaranlage ausgestattet ist. Für all das braucht es Sensibilität für den Umgang mit den architektonischen Gegebenheiten, Verständnis für die Historie des Ortes und Mut.

Ein Architekturwettbewerb ist dafür genau das richtige Mittel – und auch wenn meine Hoffnung größer ist als mein Glaube... Vielleicht entsteht dort irgendwann ein Ort, an dem nach Abschluss der Arbeiten ein großes Fest auf dem 2000 Quadratmetern begrünten Flachdach gefeiert wird, auf dem sich im Sommer Sonnenhungrige und Cocktaildurstige tummeln und sich einen Open-Air-Film ansehen. Zum Beispiel „Wenn der weiße Flieder wieder blüht“.

In ihm gibt es einen Filmkuss von der jungen Romy Schneider und dem ebenso jungen Götz George – wo? Vis a vis – Am Schulberg 4 anno 1953. Das wäre ein wirkliches Happy End.

„
Nicht jede Leere muss gefüllt werden.“

„
Seit vielen Jahren steht für mich eine Frage im Raum: Wem gehört die Stadt?“

Dirk Hoga, Architekt