

AKW Prüfsteine für die Kommunalwahl 2021

1. Wie stehen Sie zu Ortsbeiräten mit eigenem Haushalt und Verbesserung der Mitspracherechte der Bürgerschaft bei allen städtischen Vorhaben, die den Stadtteil betreffen?

Wir haben dafür gesorgt, dass auf kommunaler Ebene neue Strukturen für die Partizipation geschaffen wurden. Dabei geht es uns nicht um bloße Ja-Nein-Entscheidungen, denn diese wirken eher spaltend als konstruktiv. Es geht vielmehr um eine frühzeitige Einbindung in Form von Information, Diskurs und Mitgestaltung wie jüngst beim Masterplanprozess. Beim Soziale-Stadt-Projekt für das Pallaswiesen-Mornewegviertel (PaMo) sowie beim sogenannten Stadtumbau Ost werden die Bürgerinnen und Bürger noch wesentlich umfangreicher beteiligt. Bei Letzterem beispielsweise sind rund 30 Vertreterinnen und Vertreter aus fünf Bereichen über die nächsten zehn Jahre in die Umgestaltung zugunsten von besserem Klima und mehr Lebensqualität in ihrem Stadtviertel integriert.

Die Instrumente der Bürgerbeteiligung sind vielfältig und gehen in Darmstadt weit über das hinaus, was gesetzlich gefordert ist. Regelmäßig finden in den Stadtteilen Bürgerversammlungen statt. Ein Arbeitskreis mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft hat verbindliche Spielregeln für die Beteiligung erarbeitet.

Es wurde ein Bürgerhaushalt eingerichtet. Achtmal konnten die Bürgerinnen und Bürger schon Vorschläge zur Haushaltsplanung einbringen. Darüber hinaus werden sie immer wieder zu wichtigen Themen der Stadtentwicklung befragt. Protokolle und Präsentationen sind online einsehbar.

Eine Interessenvertretung in Form eines Ortsbeirates, wie sie die Opposition immer mal wieder fordert, wird den heutigen Ansprüchen nach Partizipation dagegen nicht gerecht. Stadtteilrunden sind wesentlich basisdemokratischer organisiert und nicht an ein parteipolitisch besetztes Gremium gebunden. Moderne bürgerschaftliche Teilhabe zeichnet sich dadurch aus, dass sie nicht institutionalisiert und ohne Parteizugehörigkeitszwänge arbeitet.

2. Wie stehen Sie zur Aufstellung einer Gestaltungssatzung für die bebauten Gebiete, um den Wildwuchs nach § 34 BauGB Einhalt zu gebieten, da in Zukunft eine sich verstärkende Dynamik des Immobilienmarktes stattfinden wird?

Wenn die Gefahr von städtebaulichen Fehlentwicklungen besteht, ist in Gebieten ohne Bebauungsplan ("§34-Gebiet") zunächst einmal die Aufstellung eines solchen der Königsweg.

Immobilienpekulationen kann man zum Beispiel mittels besonderem Städtebaurecht (z.B. Festlegung Sanierungsgebiet) begegnen. Ob man diesen Instrumenten eine Gestaltungssatzung nach Hessischer Bauordnung beigesellen will, ist im Einzelfall genauer zu prüfen. Ergibt sich jedoch daraus ein Mehrwert für die Ortsteilentwicklung, so besteht natürlich eine Offenheit. Denn wichtig ist weniger, welches Verfahren aus den Baugesetzen angewendet wird, als dass ein Quartier oder Stadtteil sich gut entwickeln kann.

3. Wie stehen Sie für die Verlagerung des HEAG-Betriebshofes an einen zentraleren Standort als an die periphere Lage in Wixhausen zu Lasten hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen?

4. Wie stehen Sie zu der Sicherung der landwirtschaftlichen Flächen im Norden und Westen von Arheilgen und im Osten von Wixhausen auch als wichtige Freiraumpotentiale für den Klimaschutz und die Naherholung?

Für den Betriebshof wurden mehrere Flächen geprüft und gegeneinander abgewogen, mit dem Ergebnis, dass im Norden mit allen Vor- und Nachteilen die geeignetste Fläche ist.

Flächen in der benötigten Größe sind sehr rar im Bereich der Stadt Darmstadt. Eine Fläche im Bereich der Starckenburgkaserne wurde teilweise ins Gespräch gebracht. Dieses Gebiet ist mit Aufstellung des Bebauungsplan W51.1 im Schwerpunkt für dringend benötigte Gewerbeflächen und Wohnflächen vorgesehen. An dieser Stelle ist eine größere Verdichtung denkbar, als sie es bei einer alternativen Ansiedlung von Gewerbe auf den Flächen im Norden möglich wäre.

Wir setzen alles daran, den Betriebshof so kompakt wie möglich zu bauen. Darüber hinaus ermöglicht uns ein Betriebshof im Norden die Verlängerung der Straßenbahn, welche in der Vergangenheit wegen des vermeintlichen Parallelverkehrs zur S-Bahn nicht durchsetzbar war.

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wird derzeit untersucht, wo im Westen Arheilgens und im Osten Wixhausens weitere Gewerbeflächen ausgewiesen werden können -- beide übrigens mit hervorragender ÖPNV Anbindung zur klimagerechten Abwicklung der Pendelverkehre.

Sicher ist: Eine Bebauung wird deutlich kleiner sein als das untersuchte Gebiet. Das liegt in der Natur der Sache einer offenen und unvoreingenommenen Prüfung möglicher Gebiete.

Noch ein Hinweis sei erlaubt: Auch an anderen Standorten wird es Stimmen geben, die eine Fläche bspw. außerhalb der Stadt im Norden für geeigneter für ein Depot halten. Unsere Aufgabe ist es, eine Abwägung im Interesse der gesamten Stadt zu treffen.

Ebenso kennen wir ihre Ausführungen zur vermeintlichen Nichtnotwendigkeit von weiteren Wohnungs- und Gewerbeansiedlungen, teilen diese aber nicht – sie stellen einen sehr umfassenden Eingriff in die Freizügigkeit von Betrieben und Menschen dar, durch die letztendlich die Immobilienpreise noch viel stärker steigen würden. Dazu hat die Rhein Main Region eine so hohe Dichte an Ober- und Mittelzentren, dass es immer starke Ein- und Auspendelbeziehungen zwischen den verschiedenen Städten geben wird.

5. Wie stehen Sie zur Entwicklung einer alternativen Ost-West Verkehrsplanung für die nördlichen Stadtteile, der GSI und der umliegenden Kommunen, auch unter Einbeziehung innovativer Verkehrskonzepte?

Eine Ost- West-Verkehrsverbindung ist grundsätzlich erwägenswert.

Mit dem Ridesharing-Angebot startet in wenigen Monaten ein deutschlandweit einmaliger Pilot für ein flexibles System mit elektrischen Kleinbussen, die auf Anforderung per App oder Anruf fahren und möglichst viele ähnliche Fahrten bündeln. Damit wird das ÖPNV-Angebot deutlich flexibler, gerade auch in die umliegenden Landkreiskommunen.

Diese Systeme werden aller Voraussicht aber auch nur funktionieren, wenn ein starkes Schienensystem als Rückgrat dient. Als Beispiel: Nach dem Ausbau werden bei FAIR ca. 3000 Mitarbeiter*innen arbeiten – hier kommt jedes Bussystem an seine Grenzen.

6. Wie stehen Sie zur Errichtung von Elektroladesäulen an publikumsintensiven Bereichen?

Beim Ausbau der Ladesäulen kommt es auf eine möglichst dezentrale Verteilung der Lademöglichkeiten an; also sowohl zu Hause (wo Fahrzeuge sehr viel Zeit stehen) als auch an Unterwegshalten.

An Orten mit viel Publikumsdurchsatz ist es zu begrüßen, um während vergleichsweise kurzer Aufenthalte (Einkauf o.ä.) das Auto zu laden. In den letzten Jahren sind bereits viele Punkte in Darmstadt entstanden und der Ausbau geht weiter.

Wixhausen

7. Wie stehen Sie zur Aufstellung eines Entwicklungskonzeptes für den Stadtteil Wixhausen als selbstständiges Ortszentrum?

Nachdem mit dem Masterplan DA 2030+ eine Zielkonzeption für die Entwicklung der Gesamtstadt vorgelegt wurde, können auf dieser Basis nun - wo dies notwendig erscheint - Vertiefungen für Stadtteile erarbeitet werden. Für Wixhausen kann das ein gewinnbringender Weg sein, gerade wenn im weiteren Verlauf der Vorbereitenden Untersuchungen für eine mögliche Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme in Wixhausen-Ost aus Umwelt-, Verkehrs- und anderen Gutachten verwertbare Ergebnisse mit Blick auf den gesamten Stadtteil vorliegen und man zugleich Fragen wie die zukünftige Straßenbahnanbindung von Wixhausen und die Versorgung der Menschen mit Dienstleistungen aller Art integriert beantworten möchte.

8. Wie stehen Sie zum Erhalt der medizinischen und pharmazeutischen Grundversorgung in Wixhausen?

Ärzte und Apotheken sind ganz zentrale Teile der wohnstandortnahen Versorgung. Das ist auch in Wixhausen so und soll so bleiben. Wo wir Einfluss darauf haben, wie zum Beispiel bei den Überlegungen für ein neues Nahversorgungszentrum für Wixhausen, beziehen wir dies mit ein.

Arheilgen

9. Wie stehen Sie zu einer Förderung einer die Erhaltung des historischen Ortskerns berücksichtigenden Bebauung zwischen der Frankfurter Landstraße und der Unteren Mühlstraße im Rahmen des geltenden Bebauungsplans?

Der angesprochene Bereich umschreibt das ehemals förmlich festgelegte Sanierungsgebiet Ortskern Arheilgen. Die entsprechende Sanierungssatzung wurde im Jahr 1987 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Nach Abschluss der Sanierung wurde die Satzung im Jahr 2015 ebenfalls durch Beschluss der Stadtverordneten aufgehoben. Innerhalb des genannten Zeitraums flossen neben privaten Investitionsgeldern mehr als 11 Mio. € öffentliche Fördermittel des Bundes, des Landes Hessen und der Kommune in Erhaltung und Fortentwicklung des historischen Ortskerns. Neben rund 20 privaten Häusern wurden die Sanierungen der Zehntscheuer und des "Goldnen Löwen" einschließlich der Gestaltung seines Vorplatzes sowie die Umgestaltung der Messeler Straße und die Offenlegung des Ruthsenbachs mit Aufwertung der Aufenthaltsqualität seiner Randbereiche gefördert. Eine erneute Aufnahme in ein Städtebauförderprogramm ist daher in absehbarer Zeit leider nicht möglich.

10. Wie stehen Sie zur Zusammenfassung der beiden Buslinien in Arheilgen zu einem Ringbus einschließlich Ausstattung der Bushaltestellen mit Wartehäuschen?

Dieser Vorschlag wurde bereits mehrfach geprüft und ist immer wieder an den Rahmenbedingungen gescheitert. Momentan ist nicht erkennbar, welche neuen Entwicklungen zu mehr Erfolg führen sollten.

Eine zusätzliche Flexibilität des ÖPNV in Arheilgen, Wixhausen und Kranichstein wird durch die bereits geschilderte Einführung des Heinerleiner-Angebotes entstehen. Insbesondere erleichtert dies Querbeziehungen abseits der vorhandenen Linien.

Kranichstein

11. Wie stehen Sie zum im Masterplan DA 2030+ ausgewiesenen Stadtteilzentrum zwischen dem EKZ Am See und der Neuen Mitte/Fasaneriezentrum durch neue Randbebauungen mit Öffentlicher Nutzung (Gastronomie...)?

Ein großer Bereich des Stadtteils Kranichstein wurde im Jahr 2000 in das Bund-Länder- Programm „Soziale Stadt“ aufgenommen, das seit 2020 als Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ weitergeführt wird. Das Förderprogramm wurde vom Bund ins Leben gerufen, um Quartiere mit besonderem Entwicklungsbedarf zu unterstützen.

Bevor über eine neue Randbebauung auf der im Masterplan ausgewiesenen Fläche nachgedacht werden kann, sollte zunächst in Betracht gezogen werden, die vorhandenen Strukturen in den beiden Einkaufszentren zu erhalten und aufzuwerten. Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege, setzen wir GRUNE uns für gute Einkaufsmöglichkeiten vor Ort ein. Für Kranichstein wollen wir erreichen, dass die zwei Einkaufszentren erhalten bleiben und durch weitere Geschäfte ergänzt werden. Es soll zusätzliche hochwertige Fahrradabstellanlagen zum Anschließen des Fahrradrahmens am Einkaufszentrum am See geben.

12. Wie stehen Sie zur Verlegung des Kranichsteiner Bahnhofs zur Straßenbahnwendeschleife südlich des Bahnübergangs Jägertorstraße?

Aus verkehrlicher Sicht wäre eine direktere Verknüpfung wünschenswert, allerdings ist nicht absehbar, wie dies mit den Anforderungen der DB Netz AG in Einklang zu bringen ist. Bis auf weiteres bleibt nur die Aufwertung der Fußwegeverbindung zwischen beiden Stationen.

13. Wie stehen Sie zu einer Aufwertung des Luise-Büchner-Bürgerzentrums inklusive neuer Raumangebote für die Nachbarschaftshilfe „Hiergeblieben“?

Seit vielen Jahren sorgt der Verein Hiergeblieben dafür, dass möglichst alle Menschen am Leben im Stadtteil teilhaben und solange es geht selbstbestimmt in ihrer Wohnung leben können, auch bei gesundheitlichen Schwierigkeiten und im Alter. Diese Arbeit begleiten und unterstützen wir.

Wir setzen uns für die Einrichtung einer Tagespflege für ältere Menschen in Kranichstein ein. Passende Räumlichkeiten gilt es hierfür im Stadtteil zu suchen. Zudem sollen ein Nachbarschaftszentrum und ein Beratungszentrum in Zusammenarbeit mit dem Verein Hiergeblieben geschaffen werden. Sollte das Luise-Büchner-Haus die Anforderungen eines Nachbarschafts- und Beratungszentrums erfüllen, so könnte das Luise-Büchner-Haus auf diese Art und Weise aufgewertet werden.