

## Die WGD gestaltet Städtebau enkelgerecht



War sie nicht schon immer ein liebenswerte Stadt, die hessische Stadt „im Walde“? Sie durchlief eine bemerkenswerte Geschichte über eine Wasserburg, ein ackerbürgerliches Dorf, eine landgräfliche (großherzogliche) Residenzstadt, Stadt des Jugendstils bis hin zur heutigen Wissenschaftsstadt

mit ihren zukunftsweisenden Forschungseinrichtungen. Darmstadt ist eine ständig wachsende Stadt mit viel Charme, nur unterbrochen durch Kriegsereignisse, besonders die schicksalhafte Brandnacht 1944!

Als mittelgroße, wachsende und attraktive Stadt im geschäftigen Rhein-Main-Gebiet zieht die Stadt noch immer Menschen an, die von deren Vorzügen ebenso profitieren wollen wie die Ansässigen. Das bedeutet Wohnungsbau und damit Verdichtung auf vorhandenem Raum. Und es meint zusätzliche Verkehrsinfrastruktur und Erweiterung kommunaler Pflichtprogramme wie Müllabfuhr, die Versorgung mit Strom, Gas und Wasser, der Bau von Kindergärten und Schulen.

Städtebauliche Entwicklung bedeutet immer Herausforderung: Knapper werdende Bauflächen treiben die Preise; zugleich muss Wohnraum auch bezahlbar bleiben. Dieses Dilemma entschärft man am besten in der Fläche einer Region. Man braucht dazu aber das konstruktive Gespräch mit Nachbarn im Landkreis, weshalb die WGD immer die Stadtregion im Auge behält, d.h. Darmstadt und das Umland. Die WGD will den Dialog zum Abwägen wechselseitiger Interessen aller Gemeinden der Region, nicht nur der Darmstadts, besonders aber Koordination, weil es derzeit leider zwischen den aktuellen politischen Akteuren noch „hakt“.

Am Anfang steht der Bebauungs- oder Stadtentwicklungsplan, der unter Beteiligung der Bürgerschaft erstellt werden muss. Nur so kann ein Vorbeiplanen am

Bedarf vermieden und wichtige Ziele, etwa ein Beitrag zum Klimaschutz, erreicht werden. Aber damit allein ist es noch nicht getan. Man kann die Entstehung von neuen Wohngebieten, etwa die des Ludwigshöhviertels, nicht irgendwelchen Bauträgern überlassen. Man braucht dazu Beiräte, die sich um die Gestaltung des öffentlichen Raums kümmern und verhindern, dass jeder nach seinem Gusto bauen kann. Auch müssen dabei ökologisches Bauen und neue Ansätze für Mobilität diskutiert, erprobt, entwickelt und eingesetzt werden. Auf diesen Gebieten zeichnen sich gewaltige Umwälzungen in Technologie und digitalen Steuerungsmöglichkeiten ab, die im Kampf gegen die Erosion des Klimas und der Umwelt optimal eingesetzt werden können.

Ein Weiter-so in der Umwelt- und Verkehrspolitik Darmstadts muss zu massiven Fehlentwicklungen mit horrenden Kosten für die Gesellschaft führen. Es fördert die Bildung von unfruchtbarem Kapital, zu „gestrandetem Vermögen“<sup>1</sup>, dessen Rentabilität nicht nachhaltig ist – und zwar von vornherein erkennbar. Die Lichtwiesenbahn ist ein kleines, aber unrühmliches Beispiel dafür in Darmstadt.

Auch muss man darauf achten, dass man beim Bau von Wohnungen Menschen unterschiedlicher Alters, Familienstruktur, Herkunft und Kaufkraft integrativ zusammenführt, sonst entstehen sterile Ghettos und gefährliche Segregation. Eine gute Mischung verschiedener Nutzungen entscheidet über den Erfolg der Städtebaupolitik. Dieser Erfolg muss sich im Wohlbefinden der Bürger:innen widerspiegeln und muss auch für die nächste und übernächste Generation gelten. Darmstadt muss einfach enkelgerecht bauen! Eher wie net!

Die Knappheit von Bauland kann auch dadurch gemildert werden, indem man die Trennung zwischen Wohn- und Gewerbegebieten aufhebt. Diese entstand in längst vergangenen Zeiten, da Gewerbe noch mit Luftverschmutzung, Lärm- und anderen Belästigungen verbunden war. Klassische Gewerbegebiete sind nicht mehr zeitgemäß, sie verbrauchen viel wertvolle Fläche und gehören ausgelagert.

<sup>1</sup> Ein besonders krasses Beispiel für „gestrandete Vermögenswerte“ stellt die Industrie für fossile Brennstoffe dar. Pipelines, Häfen, Kraftwerke, Meeresbohrplattformen in

Höhe von 100 Billionen Dollar werden alle bald veraltet sein und müssen abgeschrieben und entsorgt werden (Jeremy Rifkin, *The Green New Deal*).



Moderne Betriebe der Digitalwirtschaft vertragen sich durchaus mit Wohngebieten, ja sie können diese durch Verkürzung von Verkehrswegen sogar bereichern. Und die Beschäftigten in Gewerbebetrieben profitieren vom leichteren Zugang zur städtischen Infrastruktur. Auch der Überbau von bestimmten Verkehrswegen, etwa die vom OB der Stadt verworfene Überbauung der Neckarbahn entlang des Haardtrings könnte die Knappheit von Wohnraum entschärfen helfen.

Aber auch intelligente Verdichtung ist ein Weg zur Entschärfung von Knappheit, vorausgesetzt, Darmstadt bleibt eine lebenswerte Stadt mit Luft nach oben. Das scheitert, wenn in Schneisen zwischen Hochhäusern, so in der Heinestraße, oder auf Kosten von Grünflächen in ruhigen Wohnvierteln, so im Komponistenviertel, in jeden Hinterhof noch ein Wohnblock oder Wohnhaus gequetscht werden soll.

Intelligent verdichten heißt menschlich bauen, keine gewachsenen Strukturen antasten oder das Ortsbild verändern. Unter keinen Umständen dürfen vorhandene Grünflächen und Bäume der Nachverdichtung zum Opfer fallen. Eher im Gegenteil: Darmstadt muss noch grüner werden. Hierfür können Darmstädter Politiker noch viel lernen, auch von Städten, deren Probleme viel gravierender sind und die dennoch verantwortungsvoll Urbanistik betreiben und mit innovativen Konzepten neue Wege in der lokalen Klimapolitik gehen.<sup>2</sup>

Zum menschenfreundlichen Städtebau gehört auch die Entwicklung einer attraktiven Innenstadt. Wertvolle Substanz ist hier dem Krieg zum Opfer gefallen, aber vieles auch den Stadtplanern und Architekten danach. Hier ist vieles aufzuholen und zu verbessern; denn Darmstädter:innen haben hohe Erwartungen an ihre Innenstadt: Sie fordern mehr Aufenthaltsqualität, ein anderes, individuelleres Warenangebot mit stärkerem lokalem oder regionalem Bezug, kleinteiligere Nut-

zungen, spannendere Angebote mit mehr Vielfalt. Auch Kultur und Bildung müssen wieder eine größere Rolle in der Innenstadt spielen. Vor allem muss die Innenstadt der Nutzung durch Fußgänger, Radfahrer und dem öffentlichen Verkehr zuträglich sein. Die Belastung des Luisenplatzes durch ein überkommenes, sternförmiges Straßenbahn- und Busnetzsystem muss durch Verlagerung von Tangentialverkehr mittels Ausbaus eines S-Bahn-Rings um die Stadt entzerrt werden, um dem historischen Platz wieder seinen früheren Charme für Fußgänger zurückzugeben. Auch andere Teile der Innenstadt, insbesondere die Plätze (Friedensplatz), müssen eine hohe Aufenthaltsqualität für die Menschen behalten.

Durch den Ausbau und die Markierung von Radstreifen hat sich jüngst in der Innenstadt viel getan. Viele Straßenräume müssen aber über rote Farbe hinaus aber auch insgesamt umgestaltet werden. Vor allem müssen sie den Fußgängern ihre Rechte bewahren. Der Radverkehrsbeauftragten der Stadt muss auch die Anliegen der Fußgänger berücksichtigen. Er darf sich nicht nur um Radspuren kümmern, sondern auch um geeignete Fußgängerstreifen zum Schutz des Fußverkehrs, besonders an verkehrskritischen Stellen. Und sie müssen grüner und schöner werden. Dazu müssen wir den öffentlichen Raum völlig neu denken.

Die Modernisierung der städtischen Infrastruktur basiert auf der Konvergenz von einem Internet der erneuerbaren Energien (saubere Technologien und intelligente Netze) und einer digitalisierten Mobilitäts- und Logistikplattform (autonome Elektrofahrzeuge, künstliche Intelligenz und das Internet der Dinge). Nur wer das versteht, kann zukunftsweisende Städtebaupolitik betreiben.

### **Bauen ja, aber menschlich! – WGD wählen! Eher wie net!**

---

V.i.S.d.P.: Der Vorstand der Wählergemeinschaft Darmstadt (WGD) e.V.  
Frankfurter Landstraße 242, 64291 Darmstadt; <http://wgd-darmstadt.de>

---

<sup>2</sup> Ein Beispiel dazu ist die Stadt Paris, die sich den Klimaschutz auf lokaler Ebene vorantreibt und dabei auf visionäre, menschen- und umweltfreundliche, nachhaltige Projekte einer „smart city“ setzt. Das Ziel ist, die Treibhausgas-Emissionen der Stadt deutlich zu senken und mit innovativer Technologie und üppiger Bepflanzung für eine bioklimatische Balance zu sorgen. Neben vielen Einzelmaßnahmen soll in ganz Paris eine Gebäudefläche

über 100 Hektar „grün“ gemacht werden, wobei ein Drittel dieser Grünfläche der urbanen Landwirtschaft gewidmet ist. Auch wird unter anderem die Begrenzung der Wasserverschwendung, die Verbesserung der Luftqualität, die Verringerung der Wärmeentwicklung sowie die Verringerung des Energieverbrauchs in der Stadt vorrangig betrieben.

