

StaVo

Aktuell

Ausgabe 1/2018

D/ARMSTADT
FRAKTION

SPD



Auf ein Wort vorweg: Nur wir sind's

Liebe Genossinnen und Genossen, | Michael Siebel Fraktionsvorsitzender

heute legen wir Euch die erste Ausgabe unserer neuen „Fraktion Aktuell“ vor. Herzlichen Dank an dieser Stelle an Torsten Friedrich, der uns als Layouter stets hervorragend unterstützt.

In der ersten Stadtverordnetenversammlung des Jahres hat sich gezeigt: Wenn es darum geht, konsequent und mutig Wohnraum für Menschen mit kleinem und mittlerem Einkommen zu schaffen, dann sind nur wir es, die im Stadtparlament hierfür kämpfen. Das zeigte die Debatte um die Bebauung des Marienplatzes, ebenso wie die Debatte um die Bebauung des ehemaligen EAD-Geländes.

Ebenso zeigte sich: Wenn es darum geht, Solidarität zu zeigen und die Fluglärmbelastung auf alle ein wenig

zu übertragen, anstatt sie nur wenigen in Gänze aufzubürden, auch dann sind nur wir es, die sich hierfür - und damit für die Menschen in Wixhausen - stark machen.

Ansonsten, möchte man fast sagen, alles wie gehabt: Wie üblich wurden wir auch in der vergangenen Stadtverordnetenversammlung wieder mal mit Kostensteigerungen bei Bauprojekten konfrontiert. Das ist unter Grün-Schwarz mittlerweile zum Naturgesetz in Darmstadt geworden. Und warum? Im Falle der Übergangs-KiTa in der Klausenburger Straße fällt erst jetzt auf, dass die einzusetzenden Container noch hergerichtet werden müssen, dass Lärmschutz gemacht und ein Sonnensegel gekauft werden muss, um das

Außengelände auch im Sommer nutzen zu können, weil schattenspendende Bäume fehlen. Alles Dinge, die offensichtlich sind, die schon vorher bekannt sein müssten – im Übrigen bei jedem Bürger. Bloß die grün-schwarze Stadtregierung hat nicht damit gerechnet. Jetzt stellt sie erstaunt fest, dass in der Klausenburger Straße keine Bäume stehen und es deshalb ein Sonnensegel braucht.

Ich wünsche Euch viel Spaß beim Lesen und ein gutes, glückliches, gesundes 2018.

Euer



Landtagswahl

Herzlichen Glückwunsch an Tim Huß

Die SPD-Fraktion gratuliert ihrem verkehrspolitischen Sprecher, Tim Huß, zur Nominierung als Landtagskandidat für den Wahlkreis 49.

Vergangenen Mittwoch hatten sich die Delegierten beim Parteitag entschieden, den 25-Jährigen Stadtverordneten ins Rennen zu schicken. Huß bewirbt sich damit um die Nachfolge des aktuellen Landtagsabgeordneten Michael Siebel, der nicht erneut kandidieren wollte. „Wir freuen uns, dass mit dieser Entscheidung auch Tim Huß engagierte, kommunalpolitische Arbeit gewürdigt wurde“, sagte Fraktionssprecher Siebel. „Für die Wahl am 28. Oktober wünschen wir ihm alles Gute.“





Weihnachtsmarkt

Santi Umberti: Warum bewährte Praxis verändern?



„Das ist weder im Sinne der Bürger, noch im Sinne der Schausteller“, kommentierte Santi Umberti den Antrag von Werner Krone (die Linke), den Darmstädter Weihnachtsmarkt bis zum 6. Januar auszudehnen. Zunächst probeweise. Die SPD-Fraktion will es aber belassen, wie es ist. Aus guten Gründen. Sie lehnte das Experiment deshalb geschlossen ab.

Für Umberti ist ein Herumlaborieren an den Zeiten des Weihnachtsmarktes „nicht hinnehmbar“, wie er bei der Sitzung des Stadtparlaments sagte. Der SPD-Kommunalpolitiker und Vorsitzende des Gewerbevereins Kranichstein hält eine Öffnung bis zum Drei-Königs-Tag für verfehlt - gesellschaftlich, wie ökonomisch.

„Weihnachtsmärkte bis zum 6. Januar funktionieren in Ländern, in denen dieser Tag ein gesetzlicher Feiertag ist“, meinte Umberti. Als Beispiel nannte er etwa Spanien. „Dort werden dann die Geschenke an die

Kinder verteilt. Aber eine solche Tradition gibt es bei uns nicht.“ Aus diesem Grund bezweifelte er, dass eine Verlängerung des Marktes von der Bevölkerung entsprechend angenommen würde.

Als Argument führte Umberti auch das Kaufverhalten der Bürger an. Das Weihnachtsgeschäft ende stets am 23. Dezember. „Die Leute kaufen ihre Weihnachtsgeschenke vor Heiligabend. Dann geht die Nachfrage sprunghaft zurück.“

Weihnachts-Tradition und Konsumverhalten addiert, kam Umberti zu dem Schluss: „Es ist nicht damit zu rechnen, dass die Bürger eine Veränderung wünschen. Offenbar haben sie an Weihnachten und kurz danach ganz andere Bedürfnisse.“

Doch Umberti ging es um weit mehr. Für ihn stellte sich bei dieser Debatte auch die Frage nach Kompetenzen, nach Grenzen und nach dem grundlegenden Politikverständnis. So fordert er, jede

Veränderung des Weihnachtstest mit den zuständigen Wirtschaftsakteuren abzustimmen, also dem Darmstädter Schaustellerverband, dem Darmstadt Citymarketing und der Wissenschaftsstadt Darmstadt GmbH. Sein Credo: „Politik sollte sich nicht überall einmischen. Die Kompetenz liegt hier eindeutig bei den Wirtschaftsakteuren.“

Umbertis Resümee: „Das bisherige Verfahren ist seit Jahren erprobt. Warum jetzt eine bewährte Praxis verändern?“





Kostensteigerung – KiTa Klausenburger Straße Anne Marquardt: Das ist schlechte Sitte geworden



Wenn es Routinen gibt im Stadtparlament, dann Kostensteigerungen. Immer wieder müssen die Kommunalpolitiker plötzliche Mehrkosten absegnen, um bereits beschlossene Projekte zu realisieren. So auch jetzt: der Bau einer Übergangs-KiTa in der Klausenburger Straße wird 375.000 Euro teurer, als kalkuliert. Die SPD-Fraktion wollte dies nicht durchwinken.

Die Sozialdemokraten stehen zwar voll hinter der KiTa, aber nicht hinter der Kostensteigerung. Wie alle anderen Fraktionen hatten sie im Dezember 2016 dem Bau der Einrichtung zugestimmt. Die Kosten wurden damals mit 2,8 Mio. Euro veranschlagt. Zwar hieß es, es handele sich nur um eine „Machbarkeitsstudie

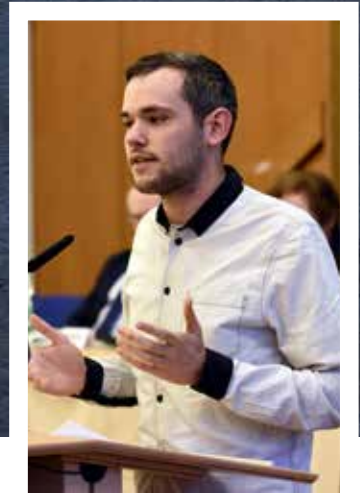
ohne qualifizierte Grundlagenermittlung“. Aber dafür war in diesen 2,8 Mio. Euro auch ein Risikozuschlag in Höhe von 10 Prozent eingerechnet (366.000 Euro). Doch der reicht jetzt nicht aus. Nach neuer Rechnung belaufen sich die Gesamtkosten auf knapp 3,2 Mio. Euro.

Nach Angaben der grün-schwarzen Stadtregierung gibt es für diese eklatante Kostensteigerung folgende Gründe: die Container, die einst im Zuge der humanitären Notlage 2015/2016 angeschafft wurden, müssten für den Betrieb einer KiTa erst hergerichtet werden (ca. 200.000 Euro). Auch müssten Lärmschutz-Maßnahmen ergriffen werden (85.000 Euro). Zudem müsse ein Sonnensegel angeschafft werden (60.000), um das Außen-

gelände auch im Sommer nutzen zu können, denn schattenspendende Bäume fehlten. Obendrein schlugen erhöhte Erschließungskosten zu Buche.

„Wir kritisieren, dass es zum wiederholten Male bei einem Bau-Projekt eine Kostensteigerung gibt, die über den bereits berücksichtigten Risikozuschlag hinausgeht. Unter grün-schwarz ist das in Darmstadt schlechte Sitte geworden“, betonte Anne Marquardt, sozialpolitische Sprecherin der SPD-Fraktion.





Kostensteigerung – Kanalumbau Pallaswiesenstraße
Tim Huß: Sie lernen nichts aus ihren Fehlern

Die Serie zur Kostensteigerung, sie wurde von Grün-Schwarz bei der vergangenen Stadtverordnetenversammlung gleich noch mit einer zweiten Folge fortgesetzt. Auch die Erweiterung des Kanals zwischen Gräfenhäuser und Mainzer Straße wird teurer, als kalkuliert. Plötzliche Mehrkosten hier: 1,1 Mio. Euro. Die SPD-Fraktion nickte dies nicht ab.

„Der Kanalausbau steht für uns außer Frage, ebenso wie die Errichtung einer Übergangs-Kita für die Lincoln- und die Jefferson-Siedlung. Wir sind aber nicht willens, andauernd Mehrkosten abzusegnen, die hier in Darmstadt - seit Grün-Schwarz regiert - mit der Selbstverständlichkeit und Unabwendbarkeit von Naturgesetzen existieren“, erläuterte Tim Huß das Abstimmungsverhalten seiner Fraktion.

Für die SPD steht fest: die Kostensteigerung beim Mischwasserkanal, immerhin 42 Prozent, lässt sich nicht allein mit der Kostensteigerung im Bausektor begründen. „Diese Argumentation der verantwortlichen Grünen Baudezernentin ist fadenscheinig“, sagte Huß

am Rande der Parlamentssitzung. Fadenscheinig, weil sie die Verzögerung des Kanalausbaus übergehe. Bereits im Februar 2014 hatte das Stadtparlament die Arbeiten beschlossen. Kalkulierte Kosten damals: 2,6 Mio. Euro. „Aber das einzige, was sich in den vergangenen vier Jahren bewegt hat, das sind tatsächlich die Kosten in der Baubranche. Am Kanal dagegen hat sich nichts getan“, ärgerte sich Huß.

Den vierjährigen Stillstand begründete die Dezernentin mit fehlenden Umleitungsmöglichkeiten, da eine benachbarte Straße erneuert worden sei. Aus Huß Sicht eine Fehlplanung. „Wäre das besser organisiert worden, hätten wir damals für 2,6 Mio. Euro einen größeren Kanal bekommen. Heute müssen wir 3,7 Mio. Euro dafür investieren. Diese Fehlplanung kostet uns jetzt 1,1 Mio. Euro“, sagte Huß.

Was den SPD-Stadtverordneten besonders ärgert, ist die Uneinsichtigkeit der grün-schwarzen Stadtregierung. „Wieder und wieder muss das Parlament

unerwartete Mehrkosten absegnen. Aber die Verantwortlichen lernen offenbar nichts aus ihren Fehlern. Als wir bei einem anderen Projekt beantragten, einen Risikozuschlag in Höhe von 10 Prozent einzuplanen, lehnte dies die grün-schwarze Mehrheit im Bau-Ausschuss ab.“





Wohnungsbau – Marienplatz

Oliver Lott: Mangelnder Mut zur Mindestzahl



Zu langsam, zu verzagt: Mehr Tempo, mehr Entschlossenheit – das hätte sich die SPD-Fraktion bei der Bebauung des Marienplatzes gewünscht. So forderte sie im Stadtparlament, jetzt in der Ausschreibung des Planungswettbewerbs die Mindestzahl von 600 Wohnungen vorzuschreiben. Das lehnten alle anderen ab. „Mutlos“, befand Oliver Lott, baupolitischer Sprecher seiner Fraktion.

Rund 1,4 Hektar groß und zentral gelegen, dümpelt der Marienplatz seit Jahrzehnten als Brache vor sich hin. Ernsthafte Bemühungen, ihn zu bebauen, die hat es freilich gegeben. Bloß leider erfolglos. Nach der vergangenen Kommunalwahl schien wieder Bewegung in die Sache zu kommen. Allerdings keine Bewegung im Eilschritt, wie von der grün-schwarzen Stadtregierung angekündigt, sondern im Schneckentempo, wie sich zeigt.

Ein Rückblick: bereits in der zweiten Sitzung der noch frisch gewählten Stadtverordnetenversammlung, also im Mai 2016, ging es wieder mal um den Marienplatz. Damals hatten die Kommunalpolitiker beschlossen, ihn vorübergehend als Parkplatz zu nutzen. „Vorübergehend“ deshalb, weil feststand, dass er bebaut werden soll. „In der Debatte hieß es von Seiten der grün-schwarzen Stadtregierung, spätestens in einem Jahr solle mit der Bebauung begonnen werden“, erinnerte sich Lott. „Heute, nach fast zwei Jahren, sind wir immer noch weit davon entfernt, dass die Bagger anrollen. Stattdessen sind wir gerade mal soweit, dass wir über das wie der Ausschreibung zum Planungswettbewerb beraten.“ Den selbstgesetzten Zeitplan hat die Stadt also nicht eingehalten. Auch ansonsten wirkt sie sehr zurückhaltend.

So beantragte die SPD-Fraktion nun, bereits jetzt für potenzielle Planer und

Investoren das Kriterium aufzunehmen, dass mindestens 600 Wohnungen entstehen sollen. Aber auch das ging der Stadtregierung zu schnell. „Das ist noch nicht Teil der heutigen Abstimmung. Darum geht es ja, dass wir uns noch einigen, was in die Ausschreibung kommen soll“, sagte Baudezernentin Dr. Barbara Boczek. Es müsse erst geprüft werden, wie dicht die Bebauung sein könne. „Diesen Entwicklungsprozess müssen wir noch führen.“ Die SPD-Fraktion hingegen hat sich bereits von einem Architekten beraten lassen. Das Ergebnis ist die Mindestzahl von 600 Wohnungen, wie Lott erläuterte. Allerdings beißt sich die SPD-Fraktion keineswegs daran fest. „Wenn wir dann im Zuge der Planungen feststellen, dass die Verträglichkeit mit der





Umgebung beispielsweise nur 450 Wohnungen zulässt, dann passt das auch für uns“, stellte Lott klar. Doch die übrigen Fraktionen wollten sich darauf nicht einlassen. Da half auch Tim Huß Hinweis nichts, dass es schließlich um eine politische Absichtserklärung gehe. Auch die wollte niemand abgeben. Hans Fürst (Bü 90/Grüne) räumte zwar ein, „dass wir die maximale Dichte machen, darüber sind wir uns einig.“ Um die zu erreichen, regte Citrad Kotourek (CDU) an, über die üblichen vier Vollgeschosse hinaus zu denken, und „Mut zur Höhe“ zu entwickeln. Doch am Mut zur Mindestzahl mangelte es. Hierzu Lott: „Offenbar sind sie zu feige, um als Politiker eine Maßgabe zu setzen. Es ist mutlos, sich hier nicht auf eine Mindestzahl festzulegen.“ Enttäuscht, aber konsequent zeigte sich die SPD-Fraktion am Ende der Debatte: Sie lehnte die Vorlage zum

Realisierungswettbewerb ohne die von ihr geforderten 600 Wohnungen ab. Allerdings begrüßt sie die Initiative, in nicht-öffentlicher Sitzung des Bau-Ausschusses über den Inhalt der Ausschreibung – und damit auch über die Mindestzahl an Wohnungen – zu beraten.





Wohnungsbau - EAD Gelände

Oliver Lott: Wir brauchen auch beispielhafte soziale Lösungen



„Wir brauchen insbesondere Wohnungen für Menschen mit kleinem und mittlerem Einkommen. Eine Baupolitik, die das nicht ausreichend berücksichtigt, geht an den Bedürfnissen unserer Bürger vorbei“, sagte Oliver Lott. Diese verfehlte Politik sieht die SPD-Fraktion bei der anstehenden Bebauung des einstigen EAD-Geländes. Deshalb lehnte sie den Bebauungsplan ab.

„Wohnungsbau, egal wie, das kommt für uns nicht in Frage. Es müssen auch die Vorzeichen stimmen“, betonte Lott, baupolitischer Sprecher seiner Fraktion. Für die Sozialdemokraten heißt das: Bei neuen Bauprojekten müssen 45 Prozent Sozialwohnungen entstehen. Davon sind die Pläne für das EAD-Gelände weit entfernt.

Entstehen sollen in erster Linie Eigentumswohnungen, 50 bis 150 Quadratmeter groß, zwei bis fünf Zimmer. Von den insgesamt 260 Wohnungen werden nur 35 bis 40 Sozialwohnungen sein. In der Magistratsvorlage heißt es hierzu, Zielsetzung sei, „ein qualitativ hochwertiges Wohnquartier zu entwickeln.“ Allerdings räumt die Stadt in der Magistratsvorlage ein: „In Darmstadt besteht auch ein hoher Bedarf

an Sozialwohnungen, sodass im Grundstückskaufvertrag bereits ein festgelegter Anteil von Sozialwohnungen an der gesamten Zahl der Wohnungen geregelt wurde.“

Doch dieser Anteil beträgt nur 15 Prozent. Zwar hatte die SPD mindestens doppelt so viel gefordert. Aber davon wollte die grün-schwarze Stadtregierung damals nichts wissen. Mittlerweile hat sie ihre Meinung geändert und strebt ebenfalls eine Sozialquote von 45 Prozent an. Lott: „Wir sind froh, dass Grün-Schwarz umdenkt, und sich uns anschließt.“

Bloß hilft das bei der Bebauung des EAD-Geländes nicht mehr. „Die Chance, hier mehr Wohnraum für kleine und mittlere Einkommen zu schaffen, die wurde vertan“, bedauerte der baupolitische Sprecher. „Wenn die Stadtregierung sich jetzt aber hinstellt und schulterzuckend anmerkt, sie habe schließlich keinen Einfluss auf den Bauherrn, so ist das nicht ganz zutreffend.“

Mittlerweile habe die Stadt zwar keinen Einfluss mehr, „aber als sie ihn hatte, hat sie ihn nicht genutzt“, so Lotts Vorwurf. Es sei schließlich ein städtisches Grundstück gewesen, und Verkäufer hätten das Recht, sich

ihre Käufer auszusuchen. Lott: „Anstatt dieses Filetstück von Bessungen demjenigen zuzuschlagen, der am meisten bietet, hätte die Auswahl des Käufers auch nach seinen sozialen Ambitionen getroffen werden können.“ Die Entscheidung die fiel, war jedoch allein erlösorientiert, es zählten nicht soziale, sondern finanzielle Ambitionen, wie Lott kritisiert. So gelang es dann der Frankfurter BPD Immobilienentwicklung GmbH, mit ihrem Gebot von 14,1 Millionen den Zuschlag zu erhalten, und andere Bewerber, wie den Bauverein, auszustechen.

Der baupolitische Sprecher der SPD-Fraktion begrüßt es, „dass wir jetzt laut Magistratsvorlage in diesem Quartier ‚unter energetischen und ökologischen Kriterien beispielhafte Lösungen aufgezeigt‘ bekommen, wir brauchen aber auch beispielhafte soziale Lösungen. Dies ist keine.“





Wohnungsbau – Starkenburgkaserne
Michael Siebel: Chancen nicht durch Unprofessionalität gefährden

„Die Mobilisierung der Starkenburg-Kaserne für den Wohnungsbau muss mit allen Kräften voran gebracht werden. Zurzeit herrscht beim Magistrat offensichtlich Verwirrung darüber, wie sich das Bundesverteidigungsministerium verhält“, kommentiert der Vorsitzende der SPD-Stadtverordnetenfraktion, Michael Siebel, die neuesten Nachrichten.

Die SPD hatte sich bereits in der letzten Stadtverordnetenversammlung klar zu dem Thema positioniert. „Und wir hatten auch einen Alternativstandort für die Heeresinstandhaltungslastik (HIL GmbH) genannt“. So kommt für die 41 zivilen Mitarbeiter und 171 Bundeswehrangehörigen - die dort Militärfahrzeuge und Panzer reparieren - die Major-Karl-Plagge-Kaserne in

Pfungstadt in Frage, die zum Großteil nicht genutzt wird. Dies hätte zusätzlich den Vorteil, dass die 212 Arbeitsplätze in der Region verblieben.

Siebel: „Konkret heißt das, bereits jetzt die Starkenburg-Kaserne so bald als möglich einer zivilen Nutzung zur Schaffung von Wohnraum für untere und mittlere Einkommen zuzuführen.“ Aber aus der Stellungnahme des Oberbürgermeisters in der Presse ist nicht zu entnehmen, ob in den Gesprächen oder Verhandlungen diese Option eingebracht wurde. Es muss nach Auffassung der SPD oberste Priorität haben, die HIL zu verlagern, um das gesamte Gelände für den Wohnungsbau zu aktivieren.

Als im Nachhinein „sehr unglückliche Entscheidung“ bezeichnete Siebel die Ablehnung des SPD-Antrages, im Stadtparlament eine aktuelle Stunde zur „Initiative des Magistrats zur Weiterentwicklung der Starkenburg-Kaserne“ durchzuführen. „Wir wollten damit erreichen, dass die grün-schwarze Stadtregierung Rede und Antwort steht zum aktuellen Verhandlungsstand“, sagte Siebel. „Hätte man uns dies zugestanden, dann hätten wir früher davon erfahren, wie es tatsächlich aussieht.“





Radschnellweg

Moritz Röder: Stadtregierung muss Wort halten



„Einen Radschnellweg zwischen Frankfurt und Darmstadt zu bauen, ist grundsätzlich erstklassig. Dies aber ohne Bürgerbeteiligung zu tun, ist nur zweitklassig“, monierte Moritz Röder, stellvertretender Sprecher der SPD-Fraktion, das Vorgehen der grün-schwarzen Stadtregierung.

Interessant sein dürfte der Radschnellweg insbesondere für Berufspendler - zumindest wird er in erster Linie für sie gebaut. „Umso erstaunlicher ist, dass sie gar nicht dazu gehört wurden. Ebenso wenig wie Radfahrverbände“, kritisierte Röder. Das soll nun nachgeholt werden. Einstimmig befürworteten die Kommunalpolitiker die Änderungsanträge von Linken und Uffbase. Danach wird es jetzt eine Bürgerbeteiligung geben, aber nur für den Streckenabschnitt von Arheilgen Richtung Süden, dessen Verlauf nun wieder offen ist und in einer Machbarkeitsstudie geprüft wird.

Zugestimmt haben die Stadtverordneten der Etappe, die von Erzhäusern entlang der Gleise zum Bahnhof Wixhausen führt und von da weiter nach Arheilgen-Nord. Gleichwohl mahnte Röder an, auch hier - bei den Detailplanungen - die Bevölkerung besser einzubinden. Denn die genaue Führung der Route in Wixhausen ist weiterhin umstritten. „Hier sind Bürgerbeteiligungsveranstaltungen zugesagt worden, die von der Bevölkerung auch eingefordert werden. Die grün-schwarze Stadtregierung muss hier Wort halten.“

Bei der Debatte um den Streckenverlauf von Arheilgen in die Stadt sprach sich Röder für die ursprüngliche Planung entlang der Bahnlinie zum Hauptbahnhof aus. „Schließlich wird der Raddirektweg hauptsächlich für Pendler gebaut. Deshalb ist es wichtig, den Westen Darmstadts mit seinen zehntausenden Berufstätigen gut anzubinden.“

Außerdem müsse die Route schnell sein und daher mit wenigen Kreuzungen auskommen. Die zweite Variante, die diskutiert wurde – ein zentraler Verlauf entlang der Frankfurter Straße – biete das nicht.

Unabhängig vom Radschnellweg gab Röder zu bedenken, dass auch die Radwege im Zentrum verbessert werden müssten. Aber das kann und soll der Raddirektweg nicht leisten, wie Röder klarstellte. „Das ist ständige Aufgabe der Stadtregierung und ein Feld, das dringend mit mehr Nachdruck behandelt werden muss“, betonte der stellvertretende Fraktionssprecher.





Verschiebung der Flugroute „AMTIX kurz“

Moritz Röder: Stadtregierung weiter auf dem Holzweg



Geht es nach dem Willen der grün-schwarzen Stadtregierung, bekommen die Wixhäuser künftig ordentlich was auf die Ohren: Umweltdezernentin Barbara Akdeniz (Bü90/Grüne) hält fest an der Nordverschiebung der Abflugroute „Am-tix kurz“. Für die SPD-Fraktion kommt das nur gekoppelt mit einer Streuung in Frage. „Wir sind für minimalen Lärm für alle, statt für maximalen Lärm für wenige“, begründete Moritz Röder.

Unbestritten ist, dass die Nordverschiebung Arheilgen und Kranichstein zwar entlastet, aber den Norden Wixhausens und auch Erzhausen dafür viel stärker belastet. „Die Lärmbelastung wäre insbesondere im zukünftig wohl direkt überflogenen Wixhäuser Norden größer als das, was irgendjemand in Darmstadt bislang abbekommen hat“, betonte Moritz Röder, stellvertretender Sprecher der SPD-Fraktion und Ortsvorsteher von Wixhausen. Das alles ist bekannt und wird auch nicht bestritten. Doch an der sich anschließenden

den Frage, wie damit umzugehen sei, scheiden sich die Geister.

Während die grün-schwarze Stadtregierung das Prinzip verfiert, ‚das größtmögliche Wohl für den größtmöglichen Teil der Bevölkerung‘ und dafür billigend in Kauf nimmt, dass dies auf Kosten eines kleinen Teils erkaufte wird, mahnt die SPD zur Solidarität. „Die Last muss auf alle Schultern verteilt werden“, forderte Röder. Er tritt deshalb für eine Lösung, die den kompletten Norden entlastet. „Ziel muss dabei sein, dass kein Darmstädter mehr in der Tagesschutzzone II wohnen muss.“ Röder zufolge gibt es eine Reihe von Streuungsszenarien, mit denen dieses Ziel erreicht werden kann. „Leider sperrt sich die Stadt weiterhin gegen eine detaillierte Untersuchung dieser Routen“, bedauerte er.

Auf die Tagesordnung kam das Thema durch einen Antrag der AfD, der das bis-

herige Handeln der Stadtregierung ausdrücklich lobt und sich für die Nordverschiebung ausspricht. Der Änderungsantrag der SPD mit dem Ziel einer solidarischen Verteilung des Fluglärms wurde abgelehnt. Stattdessen folgte die Stadtverordnetenversammlung mehrheitlich einem Änderungsantrag von Grün/Schwarz, der weitgehend mit dem ursprünglichen Antrag der AfD übereinstimmt.

Moritz Röder: „Die Nordverschiebung hat bereits in der Vergangenheit zu erheblichem Unfrieden in den nördlichen Stadtteilen geführt, da die Interessen der einen gegen die Interessen der anderen ausgespielt werden. Ziel der Stadt sollte es stattdessen sein, für alle ihre Bürger etwas zu erreichen.“





Ökolandbau

Tim Huß: Bitte mehr echte Umwelt-Projekte



Manch „Grünes“ ist ganz nach dem Geschmack der SPD-Fraktion - etwa der Ökolandbau. Deshalb begrüßt sie ausdrücklich, dass die Stadt, gemeinsam mit den umliegenden Landkreisen, am Wettbewerb „Ökolandbau Modellregionen Hessen“ teilnimmt. Tim Huß forderte gar: „Wir brauchen noch mehr solcher echten Umwelt-Projekte“.



„Mehr Bio aus Hessen für Hessen“, unter diesem Motto steht der Wettbewerb des Landes. Ziel ist es, heimische Bio-Produkte in ausgewählten Modellregionen groß raus zu bringen. Deshalb gibt es Unterstützung für Ökolandbaubetriebe und Vermarkter.

Drei solcher Ökolandbau-Modellregionen gibt es bereits: in Nordhessen, gebildet durch den Landkreis Kassel und den Werra-Meißner-Kreis, in Mittelhessen, gebildet durch den Wetteraukreis und in Osthessen, gebildet durch den Landkreis Fulda. Nun soll in Südhessen die vierte Modellregion entstehen. Die Bewerbung der Landkreise Darmstadt-Dieburg und Odenwaldkreis liegt in Wiesbaden auf dem Tisch. Als Projektpartner stoßen die Stadt Darmstadt und der Landkreis Groß-Gerau hinzu.

„Es ist richtig und wichtig, unsere örtlichen Ökolandbau-Betriebe zu stärken und die Landwirte bei diesem Projekt

einzubinden“, kommentierte Tim Huß die Entscheidung der Stadt, an dem Wettbewerb teilzunehmen. Denn ausgerechnet bei „Bio“ hinkt das grüne Darmstadt hinterher. So werden nur 5 Prozent der Ackerflächen in und um die Wissenschaftsstadt ökologisch bewirtschaftet. Hessenweit sind es immerhin 13 Prozent. Dabei ist „Bio“ heutzutage in aller Munde. Huß zufolge sind den Menschen gesunde und nachhaltige Lebensmittel zunehmend wichtiger und damit verbunden auch die Grundwasserqualität sowie der Tier- und Artenschutz. Huß: „Es ist gut, dass es solche Projekte gibt, gerade weil wir im Umwelt-Ausschuss wenig echte Umwelt-Projekte bearbeiten. Wir würden uns wünschen, dass es mehr waschechte Umwelt-Projekte gibt, die dann auch mit den nötigen Geldern gefördert werden.“



Straßenzustand

Tim Huß: Stadtregierung setzt falsche Prioritäten



Als einen „Fluch für alle Menschen mit berärderten Fahrzeugen“, bezeichnete Tim Huß, verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion, den Zustand der Darmstädter Straßen. Laut der jüngsten Untersuchung sind gut 35 Prozent der Hauptverkehrsstraßen verrottet, weitere knapp 18 Prozent sind auf dem besten Weg dahin.



Flickenteppiche, Schlaglochbahnen, Buckelpisten – als solche weist der Straßenzustandsbericht mehr als die Hälfte der Hauptverkehrsstraßen aus. Jede dritte Fahrbahn ist marode. Für Huß offenbart der aktuelle Straßenzustandsbericht, dass die grün-schwarze Stadtregierung falsche Prioritäten setzt. Huß: „Es wird zu viel Geld für Ortsverschönerungen ausgegeben, und zu wenig für unsere Straßen. Wir sollten jetzt mal Politik in der Realität machen.“ Das freilich setze voraus, die Realität auch anzunehmen, anstatt die Augen davor zu verschließen und die Ergebnisse des Straßenzustandsberichts auch noch schön zu reden, wie es die verantwortliche Grüne Verkehrsdezernentin tue. Die Forderung der SPD: Aufbauend auf den Untersuchungen der Straßen müsse ein Straßenzustands-Kataster geschaffen werden, öffentlich einsehbar. Auf Basis dieses Katasters müssten dann die Planungen der Sanierungs-

arbeiten geschehen, transparent, in Rücksprache mit den Bürgerinnen und Bürgern und kontrolliert durch die Stadtverordnetenversammlung.





kurz gefragt & schnell beantwortet



Oliver Lott: „Ist dem Magistrat bekannt, dass Fußgänger und Radfahrer durch den schlechten Zustand (Verschlammung) der Wegdecke die Modaupromenade nur sehr eingeschränkt nutzen können, und was gedenkt er gegebenenfalls dagegen zu tun?“

Dr. Barbara Boczek: „Der Zustand der Modaupromenade ist bekannt. Die Wegdecke ist nicht auf der ganzen Länge in einem schlechten Zustand. Vordringlicher Handlungsbedarf wird im Bereich zwischen „Eberstädter Kirchstraße“ und der Straße „Im Hirtengrund“ gesehen. Der Wegebelag wird dort punktuell kurzfristig saniert, ebenso im Bereich des Bauerngartens. Dort wird kurzfristig eine Entwässerungsmulde in der benachbarten Grünfläche geschaffen, um das Wasser aufzufangen.“



Moritz Röder: „Können Sie garantieren, für den Fall, dass weitere – aktuell in Eigenreinigung befindliche – Straßen durch den EAD gereinigt werden sollen, dies mit einer entsprechenden Vorlaufzeit und mit Bürgerbeteiligung geschieht?“

André Schellenberg: „Beim letzten Mal waren wir rechtlich gezwungen, die Straßenreinigungssatzung zu ändern. Eine Bürgerbeteiligung war da nicht möglich, aufgrund der Verwaltungsgerichtshof (VGH)-Urteile. Was Sie ansprechen, liegt dann anders. Dies kann dann nur im großen gemeinsamen Konsens erfolgen.“





kurz gefragt & schnell beantwortet



Ursula Knechtel: „Was haben die Verhandlungen des Oberbürgermeisters mit dem Wissenschaftsministerium bezüglich des Vertrags zum Staatstheater, konkret zur anteiligen Finanzierung von Land, Stadt und KFA ergeben?“

Jochen Partsch: „Im Rahmen der Verhandlungen über die Finanzierung des Staatstheaters haben Stadt und Land Einvernehmen erzielt über die Finanzierung der anstehenden Sanierung Kleines Haus. Die Bühnentechnik, die seit 1972 in Betrieb ist, muss dringend modernisiert werden. Die Gesamtkosten können bei 40 bis 50 Mio. Euro liegen. Das Land übernimmt 80 Prozent, die Stadt 20 Prozent der Aufwendungen. Die entsprechende Feinplanung wird 2018/2019 erfolgen. Der Beginn der Arbeiten ist für 2020 vorgesehen.

Die Kostenteilung 80/20 war auch bei der 2002 bis 2006 durchgeführten Sanierung des Großen Hauses zugrunde gelegt worden (Gesamtkosten damals ca. 70 Mio. Euro). Priorität bei den Gesprächen, die ausgesprochen konstruktiv und im Ergebnis sehr gut verliefen, war die Sicherung der Aufführungen. Die außerdem anstehende Modernisierung von Verwaltungstrakt, Proberäumen und Werkstätten wird zunächst zurückgestellt.

Die von der Stadt ebenfalls angestrebten Verhandlungen über eine Neufassung des Theatervertrags wurden auf die Zeit nach der hessischen Landtagswahl, bis voraussicht-

lich im Herbst 2018, vertagt.

Nach dem 1971 unterzeichneten Theatervertrag teilen sich die Stadt Darmstadt und das Land Hessen die (nicht durch eigene Einnahmen gedeckten) Kosten aus dem laufenden Betrieb des Staatstheaters im Verhältnis 48 Prozent Stadt zu 52 Prozent Land.

Seit 2012 erfolgt eine Beteiligung des Kommunalen Finanzausgleichs (KFA) an den Kosten für laufende Bauunterhaltung und den Mehrkosten aus tariflichen Abschlüssen im Verhältnis Land 36 Prozent, Stadt 32 Prozent und KFA 32 Prozent.

Die Grundförderung der Theatersitzstädte aus dem KFA wird weiterhin gewährt (wird jährlich pauschal bewilligt).

Ziel der Verhandlungen ist es, durch eine Neuregelung der Beteiligungen die Kommune zu entlasten, um deren finanzielle Leistungsfähigkeit, beziehungsweise Handlungsspielräume, zu erhalten.

