



# Stellungnahme

## Zu den Sondierungseckpunkten zwischen Bündnis 90/ DIE GRÜNEN, CDU und VOLT der Koalitionsgespräche zur Legislaturperiode 2021 - 2026

1. *„Wir vereinbaren die Einrichtung eines Amtes/einer Stabsstelle für Klimaschutz und Klimaanpassung.“*

Das Stadtparlament hat bereits im Dezember 2020 für die Einrichtung einer Stabsstelle für Klimaschutz inkl. vier Vollzeitämter beschlossen (V-Nr. 2020/0297). Dieser Sondierungseckpunkt ist also nicht neu, aber trotzdem sehr wichtig. Jedoch erwecken sich aus der Formulierung mehrere Fragen: Inwieweit geht der jetzige Sondierungseckpunkt über die bereits beschlossene Amtseinrichtung hinaus? Werden mit der Einrichtung des Amtes auch mehr als vier Stellen für Klimaschutz ausgeschrieben, um die ausgelasteten Klimaschutzmanager:innen zu unterstützen? Welche Kompetenzen soll dieses Amt bekommen? Wie soll die Schaffung des Klimaschutzamtes finanziert werden? Wird es tatsächlich wirksame Maßnahmen voranbringen können oder wird es eher ein zahnlöser Tiger bleiben, weil wichtige Kompetenzen/Gelder in anderen Ämtern/Dezernaten gebündelt sind?

### Wir fordern:

- Das Klimaschutz-Amt soll mit mindestens 8 Vollzeitstellen besetzt werden.<sup>1</sup>
- Umfangreiche Kompetenzen für das Amt sollen ausgewiesen werden, um Klimaschutzmaßnahmen, Fördermittelmanagement und Klimaprüfungen in Darmstadt vorantreiben zu können.

2. *„Wir vereinbaren, dass wir Darmstadt bis 2035 klimaneutral gestalten wollen. Zudem werden wir verbindliche Reduktionsziele in den verschiedenen Sektoren für 2025 und 2030 vereinbaren. Dafür soll ein Finanzierungsrahmen für nachhaltigen Klimaschutz in Höhe von 300 Millionen Euro für fünf Jahre eingerichtet werden. Zudem unterstützen wir die Bauverein AG bei der Erhöhung des Eigenkapitals für energetische Sanierungsmaßnahmen in Höhe von 100 Millionen Euro über 5 Jahre.“*

Die städtische Klimaneutralität im Jahr 2035 zu erreichen ist ein wichtiges Ziel und im Vergleich zu den Zielen der Bundesregierung besser mit dem Pariser Klimaabkommen vereinbar. Jedoch ist der entscheidende Punkt, welches Budget an Tonnen CO<sub>2e</sub> Darmstadt bis zum Jahr 2035 ausstößt. Laut dem 1,5°C-Szenario des Mercator Instituts hat Darmstadt nur noch ein Budget von ca. 5,75 Mio. Tonnen CO<sub>2e</sub>, um das 1,5°C-Ziel einzuhalten. Wie sehen nun die Reduktionsziele der neuen Koalition aus? Sind Kompensationen dabei vorgesehen?

### Wir fordern:

- Die Reduktionsziele müssen mit dem CO<sub>2e</sub>-Budget vereinbar sein, das Darmstadt innerhalb des 1,5°C-Szenarios zur Verfügung steht.
- Es ist notwendig, dass Klimaneutralität durch Reduktion vor Ort statt über Kompensation realisiert wird.

- Die Überprüfung der Reduktionsziele muss durch regelmäßige Bilanzierung erfolgen.
  - Selbst wenn ca. die Hälfte davon durch Bundesfördermittel und sozial vertretbaren Mietumlagen gedeckt werden kann, verbleibt ein Bedarf von ca. 27 Mio. Euro pro Jahr für energetische Sanierungen. Wird die Differenz von 7 Mio. Euro über andere Wege bereitgestellt?
  - Die finanzielle Sanierungs-Unterstützung für die Bauverein AG darf nur für energetische Sanierungen ausgegeben werden.
  - Eigenkapitalerhöhung geht mit sozialen und ökologischen Kriterien, die die Stadt setzt und die Bauverein AG erfüllen muss, einher.
  - Mit jeder Sanierung bei Gebäuden der Bauverein AG ist eine PV-Anlage zu installieren. Denkmalgeschützte Gebäude müssen miteinbezogen werden. Klimaschutz ist höher als Denkmalschutz zu werten.
3. *„Wir vereinbaren, dass der Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger\*innen) am Verkehr in unserer Stadt mindestens 75% betragen soll. Zur Erreichung dieses Zieles legen wir Zwischenziele für die kommenden Jahre fest.“*

Ein Anteil des Umweltverbundes (UVB) am Verkehr in der Stadt von 75 % klingt zunächst gut. Allerdings lag der Anteil des UVB im Jahr 2018 beim „Binnenverkehr“ bereits bei 73 Prozent, laut der letzten Studie der TU Dresden zum Radverkehr in Darmstadt<sup>2</sup>. Eine Steigerung um 2 Prozentpunkte kann hier nicht gemeint sein. Welcher Verkehr wird hier angesprochen? Und bis wann soll der UVB-Anteil von 75% erreicht sein? Die Studie „Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland“ vom Öko-Institut und WFF hat einen notwendigen UVB-Anteil von 88% für Städte errechnet - allerdings nur bei 95%-CO<sub>2</sub>-Reduktion bis 2050 im Vergleich zu 1990<sup>3</sup>. Was sind die konkreten Maßnahmen für die Erhöhung des UVB-Anteils?

#### **Wir fordern:**

- Der UVB soll im Jahr 2035 einen Anteil von mindestens 88% betragen. Hierfür sollen weitere Unterziele und Jahresmarken vereinbart werden.
4. *„Wir vereinbaren, die Einführung eines eigenständigen Rad-Haupttroutennetz im gesamten Stadtgebiet; d. h. mit eigenen Radverkehrsanlagen baulich getrennt vom Kfz-Verkehr und vom Fußverkehr geführt. Unser Ziel ist hierbei die Umsetzung von Flächengerechtigkeit zwischen Rad-, Fuß- und motorisiertem Individualverkehr. In diesem Zusammenhang ist der Bereich Heinrichstraße im Sinne einer leistungsfähigen und sicheren Ost-West-Verbindung vorrangig umzusetzen.“*

Laut der vorgenannten TU-Dresden Studie lag der Modal-Split hinsichtlich der Fahrradnutzung 2018 bei 22 %, der Anteil des motorisierten Individualverkehrs bei 27 %. Mit der angestrebten Steigerung des Anteils des UVB auf 75% scheinen Auto und Fahrrad dann ungefähr gleichauf zu liegen. Im Vergleich der Aussagen im Wahlprogramm von Grünen und VOLT, das Fahrrad zum attraktivsten Verkehrsmittel in Darmstadt zu machen, klingt das ebenfalls nicht wirklich ambitioniert. Deswegen begrüßen wir die Einführung eines Haupttroutennetzes. Dafür müssen an allen Hauptstraßen, die keine Geschwindigkeitsbeschränkung haben, sichere Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Die Gesamtlänge der städtischen Straßenabschnitte mit Geschwindigkeitsbeschränkung  $\geq 40$  km/h beträgt ca. 135,6 km. Von dieser Gesamtstreckenlänge von 271,2km werden in der folgenden Rechnung nur ca. 241,3 km gewertet (beide Fahrtrichtungen). Davon haben 58,7% (141,6km) keine Radverkehrsanlage, 32,2% (77,7km) eine Radverkehrsanlage, die nicht die Kriterien der ERA oder der städtischen Radstrategie (SRS) erfüllt und nur 9,2% Radverkehrsanlagen, die alle Kriterien erfüllen<sup>4</sup>. Wenn bis 2030 (9J. verbleibend) an allen städtischen Hauptstraßen ( $\geq 40$  km/h) eine Radverkehrsanlage mit ERA- oder SRS-Kriterien installiert werden sollen, müssen 17,7 km neue Radverkehrsanlagen pro Jahr gebaut werden und 8,63 km bestehende Radverkehrsanlagen pro Jahr auf den ERA- bzw. SRS-Standard verbessert werden. Zum Vergleich: Im Jahr 2020 wurden an Hauptstraßen 785 m Radweg in hoher Qualität hergestellt und an Nebenstraßen wurden auf knapp 1,7 km Maßnahmen für den Radverkehr umgesetzt<sup>5</sup>. Zur Umsetzung stellt sich die Frage, inwiefern die Verwaltungsstrukturen erweitert und verändert werden müssen, um den Radwegeausbau zu beschleunigen?

#### **Wir fordern:**

- 17,7 km neue Radverkehrsanlagen pro Jahr nach ERA- oder SRS-Kriterien
- 8,63 km bestehende mangelhafte Radverkehrsanlagen pro Jahr auf ERA- oder SRS-Standards erhöhen
- Aufstockung des städtischen Personals zur Mobilitätsplanung im Umweltverbund, insbesondere für den Rad- und Fußverkehr.

5. „Wir vereinbaren als gemeinsames Ziel in der kommenden Legislatur die Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt flächendeckend umzusetzen. In dem Zusammenhang initiieren wir ein Pilotprojekt „autoarmes Bestandsquartier“, in dem durch Quartiersgaragen und Anwohnerparken der Anteil des Autoverkehrs drastisch reduziert wird.“

Den Ausbau der Parkraumbewirtschaftung in Darmstadt begrüßen wir. Die Formulierung lässt aber wichtige konkrete Punkte aus. Was bedeutet in dem Fall „Kernstadt“? Zudem ist die Einrichtung eines Modellprojekts „autoarmes Bestandsquartier“ ein Anfang. Ein Modellprojekt innerhalb der Legislaturperiode reicht aber nicht aus, um eine flächendeckende Mobilitätswende voranzutreiben.

#### **Wir fordern:**

- Der Ausbau der Parkraumbewirtschaftung erfolgt in ganz Darmstadt, bis auf weiter entfernte Stadtteile (Wixhausen, Arheilgen, Eberstadt) bis 2023.
- Die Einrichtung mehrerer Modellprojekte für autofreie Bestandsquartiere erfolgt innerhalb von zwei Jahren. Dort wird die Umsetzung eines Durchgangsverkehr freien Bestandsquartiers ohne Stellplätze auf öffentlichem Grund erprobt.
- Nach erfolgreicher Testphase wird das Modell auf alle innenstadtnahen Stadtteile ausgeweitet. Im Vorlauf werden bereits fünf modale Filter (siehe Johannisplatz) in jedem Stadtgebiet pro Jahr eingeführt, deren Umsetzung sehr einfach und unbürokratisch ist.

## **Abschließende Bewertung**

Da das Sondierungseckpunktepapier nur ein Einstieg in die Koalitionsverhandlungen darstellt, ist uns bewusst, dass nicht alle Verhandlungspunkte aufgeführt werden konnte. Dennoch wollen wir die Punkte aufzählen, die wir bisher vermissen.

- Die Verwaltungskapazitäten müssen aufgestockt und strukturell verbessert werden um das Ins-Stocken-Geraten beim Radwegeausbau, Fördermittelmanagement und der Parkraumbewirtschaftung aufzuheben.
- Wie soll der Solarausbau gerade auf privaten Dachflächen durch Förderungen, Kampagnen, einer Solarpflicht in B-Plänen oder einer Solarsatzung gefördert werden?
- Auch die Sanierung des privaten Gebäudebestands muss fokussiert und gefördert werden. Um für alle Gebäude in der Stadt Beratungsangebote für energetische Sanierung zu schaffen, müsste der Modernisierungskonvoi bis ins Jahr 2035 ca. 2000 Beratungen pro Jahr anbieten.
- Eine Wärmeleitplanung muss durchgeführt werden.
- Die Errichtung von Schwachwindanlagen soll auf dem Stadtgebiet geprüft, geeignete Flächen gefunden und anschließend solche Anlagen installiert werden.

Insgesamt sind die Sondierungseckpunkte ein Einstieg. Für Klimaneutralität 2035 braucht es jedoch deutlich mehr, wie das Policy-Paper vom KlimaEntscheid Darmstadt zeigt. Wir erwarten, dass sich im Koalitionsvertrag viele weitere Punkte finden werden, mit denen die künftige Koalition ambitionierten Klimaschutz voranbringt, um die Erwartungen der Wähler\*innen wirklich zu erfüllen.

---

**1** Referenz: Das Klimaschutz-Amt des Kreises Steinfurt (448.220 EW) hat 23 Stellen besetzt. Wenn man die Stellen-dichte pro Einwohnerzahl auf Darmstadt überträgt, müsste das Darmstädter Klimaschutz-Amt 8,2 Stellen besetzen.  
Anmerkung: In Steinfurt existiert neben dem Klimaschutzamt auch ein eigenständiges Umweltamt. Ein anderes Beispiel: Heidelberg hat nur für die Umsetzung des Klima-Sofortmaßnahmen-Programms allein drei neue Stellen geschaffen

**2** <https://www.darmstadt.de/nachrichten/darmstadt-aktuell/news/studie-der-tu-dresden-belegt-steigenden-anteil-des-rad-verkehrs-in-darmstadt>

**3** [https://www.bund.net/fileadmin/user\\_upload\\_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet\\_klimafreundlicher\\_verkehr\\_in\\_deutschland\\_01.pdf](https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_klimafreundlicher_verkehr_in_deutschland_01.pdf)

**4** <https://www.darmstadtfaehrtrrad.org/?p=2005>

**5** <https://www.darmstadtfaehrtrrad.org/?p=3938>