

## Zukunftsorientierte nachhaltige Stadtentwicklung: Eine transdisziplinäre Untersuchung am Beispiel eines innerstädtischen Quartiers

Schmeing, Astrid (Ed.)

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerk / collection

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Schmeing, A. (Hrsg.). (2023). *Zukunftsorientierte nachhaltige Stadtentwicklung: Eine transdisziplinäre Untersuchung am Beispiel eines innerstädtischen Quartiers*. München: oekom verlag. <https://doi.org/10.14512/9783987263132>

### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

### Terms of use:

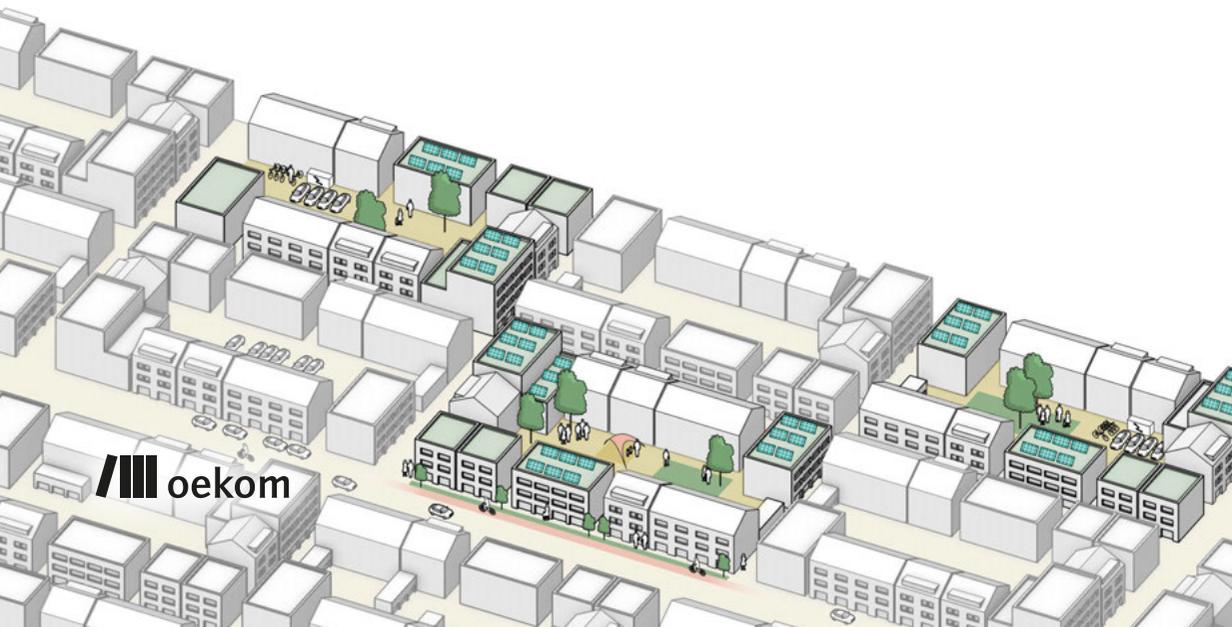
This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

Astrid Schmeing (Hrsg.)

# Zukunftsorientierte nachhaltige Stadtentwicklung

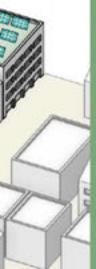
Eine transdisziplinäre Untersuchung  
am Beispiel eines innerstädtischen Quartiers



»Jede Stadt hat ihre Mollerstadt« war ein geflügelter Satz im Forschungsprojekt »s:ne«, dem Transferprojekt, aus dem diese Publikation hervorgegangen ist.

Tatsächlich haben viele deutsche Städte ähnliche Quartiere. Im Zweiten Weltkrieg zerbombt, wieder aufgebaut im Stil und mit den niedrigen Standards der Nachkriegszeit. Mit einer kleinteiligen Parzellenstruktur und heterogener Eigentümerschaft in einer innerstädtischen Ein-B-Lage – wo Wohnen anders als in der benachbarten »City« noch eine zentrale Rolle spielt.

Diese Quartiere sind in die Jahre gekommen. Sie haben aber eine besondere Bedeutung auch und gerade im Hinblick auf eine nachhaltige Stadtentwicklung im Sinne der Stadt der kurzen Wege.



## natürlich oekom!

Mit diesem Buch halten Sie ein echtes Stück Nachhaltigkeit in den Händen. Durch Ihren Kauf unterstützen Sie eine Produktion mit hohen ökologischen Ansprüchen:

- 100 % Recyclingpapier
- mineralölfreie Druckfarben
- Verzicht auf Plastikfolie
- Kompensation aller CO<sub>2</sub>-Emissionen
- kurze Transportwege - in Deutschland gedruckt

Weitere Informationen unter [www.natürlich-oekom.de](http://www.natürlich-oekom.de)  
und #natürlicheoekom



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der  
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind  
im Internet über [www.dnb.de](http://www.dnb.de) abrufbar.

© 2023 oekom verlag, München

oekom – Gesellschaft für ökologische Kommunikation mbH  
Goethestraße 28, 80336 München

**Konzeption:** Astrid Schmeing

**Redaktion:** Astrid Schmeing, Katja Hofmann

**Redaktionelle Beratung:** Iris Behr, Dr. Birte Frommer,  
Dr. Jonas J. Schoenefeld, Alexander Gemeinhardt

**Transkription:** Stefanie Saier

**Studentische Hilfskräfte:** Eugen Hildmann, Laura-Céline Warner

**Illustrationen / Diagramme:** Katja Hofmann, Martina Rahner

**Layout und Satz:** Martina Rahner

**Korrektur:** Christopher Hamich, Lena-Maria Denu

**Umschlaggestaltung:** Laura Denke (oekom verlag), Martina Rahner

**Umschlagabbildung:** Katja Hofmann

**Druck:** Friedrich Pustet GmbH & Co. KG, Regensburg



Dieses Werk ist lizenziert unter der Creative Commons Lizenz: Namensnennung –  
Nicht kommerziell – Keine Bearbeitungen 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0).

Diese Lizenz erlaubt die private Nutzung, gestattet aber keine Bearbeitung  
und keine kommerzielle Nutzung. Weitere Informationen finden Sie unter:  
[creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0)

Alle Rechte vorbehalten

ISBN 978-3-98726-077-3

E-ISBN 978-3-98726-313-2

<https://doi.org/10.14512/9783987263132>



# ZUKUNFTSORIENTIERTE NACHHALTIGE STADTENTWICKLUNG

EINE TRANSDISZIPLINÄRE UNTERSUCHUNG AM BEISPIEL  
EINES INNERSTÄDTISCHEN QUARTIERS

**HRSG. ASTRID SCHMEING**

## **AUTOR\*INNEN**

Iris Behr, Thomas Bellmer, Dr. Michèle Bernhard, Dr. Barbara Boczek,  
Dr. Friederike Edel, Martina Fendt, Dr. Birte Frommer, Alexander Gemeinhardt,  
Katja Hofmann, Jan-Marc Joost, Kristian Kaffenberger, Harald Meyer, Tamina Milius,  
Johanna Möbius, Dr. Jonas J. Schoenefeld, Astrid Schmeing, Britta Stein, Gisela Stete,  
Norbert Stoll, Andreas Völker, Anna Wasmer, Peter Werner, Dr. Axel Wolferrmann

## **INTERVIEWPARTNER\*INNEN**

Dr. Martin Freystein, Birgit Gröning, Michael Kolmer, Joachim Krein, Judith Wilms,  
Marvin Goetze, Dr. Martin Zeumer

Die Publikation baut auf einer Schreibwerkstatt auf, welche im Rahmen des Transfervorhabens s:ne-Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung (2018–2022) an der Hochschule Darmstadt h\_da in Kooperation mit der Schader-Stiftung durchgeführt wurde. s:ne wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung sowie des Landes Hessen unter dem Förderzeichen 03IHS036A gefördert. Die Veröffentlichung wurde zudem aus dem Fachbereich Architektur und aus dem Open-Access-Publikationsfonds der Hochschule Darmstadt gefördert.



GEFÖRDERT VON 2018–2022





# INHALT

.....

## VORWORT

|                                                          |    |
|----------------------------------------------------------|----|
| ZUR SCHREIBWERKSTATT IN DER SCHADER-STIFTUNG             | 10 |
| DIE ROLLE DES FACHBEREICHS ARCHITEKTUR                   | 11 |
| S:NE-TEILVORHABEN »ZUKUNFTSORIENTIERTE STADTENTWICKLUNG« | 12 |
| WERDEGANG HANDLUNGSFELDER                                | 13 |
| RÄUMLICHE INTEGRATION DER HANDLUNGSFELDER                | 15 |
| SCHREIBWERKSTATT UND PUBLIKATION                         | 18 |
| BETEILIGTE UND AUFBAU                                    | 20 |

## TEIL A – GRUNDLAGEN

.....

|                                                                                              |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| AUTOR*INNEN                                                                                  | 23 |
| DIE MOLLERSTADT IM KONTEXT VON ZEIT UND LEITBILDERN                                          | 24 |
| Klassizismus                                                                                 | 24 |
| Industrielle Revolution/Historismus                                                          | 24 |
| Wiederaufbau/Nachkriegsmoderne                                                               | 26 |
| 1970er-Jahre bis 2000er-Jahre                                                                | 26 |
| Potenziale und Probleme der Mollerstadt im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung         | 26 |
| FOTOESSAY                                                                                    | 30 |
| Ruhender Verkehr im Straßenraum und in den Höfen                                             | 31 |
| Versiegelungsgrad                                                                            | 32 |
| Nutzungen                                                                                    | 33 |
| EXKURS ZUM LEITBILD STADT DER KURZEN WEGE                                                    | 34 |
| Das Leitbild Stadt der kurzen Wege und was sich damit verknüpfen lässt – im Spiegel der Zeit | 34 |
| 1980er- und 1990er-Jahre                                                                     | 34 |
| 1990er- und frühe 2000er-Jahre                                                               | 34 |
| Heute: Die Verknüpfung der Ansätze                                                           | 35 |
| MOLLERSTADT 2.0 POLITISCHE ZIELE                                                             | 36 |
| Ziele der Stadtentwicklung und des Stadtumbaus in Darmstadt                                  | 37 |
| Ziele für die Innenstadtentwicklung                                                          | 40 |
| Ziele Quartiersentwicklung                                                                   | 42 |
| Ziele Mollerstadt                                                                            | 44 |
| SANIERUNGSZIELE FÜR DIE MOLLERSTADT                                                          | 48 |
| Das integrierte Quartierskonzept                                                             | 48 |
| Energetische Modernisierung von Gebäuden                                                     | 49 |
| Förderung privater Begrünungsmaßnahmen                                                       | 50 |
| Nachhaltige Mobilität                                                                        | 51 |
| KARTIERUNG DES SANIERUNGSGESCHEHENS                                                          | 52 |
| Modernisierungsmaßnahmen                                                                     | 52 |
| Verdichtungs- und Aufstockungsmaßnahmen                                                      | 54 |
| Dachbegrünungsmaßnahmen                                                                      | 56 |
| GESPRÄCH ZUM SANIERUNGSVORHABEN »WESTLICHE INNENSTADT-MOLLERSTADT«                           | 58 |
| EXKURS: ARCHITECTS FOR FUTURE                                                                | 64 |
| QUELLEN                                                                                      | 68 |

# TEIL B – HANDLUNGSFELDER

.....

## SCHREIBWERKSTATT

|                                         |    |
|-----------------------------------------|----|
| VERANSTALTUNGEN IN DER SCHADER-STIFTUNG | 71 |
|-----------------------------------------|----|

## HANDLUNGSFELD MOBILITÄT

Untersuchung von Hemmnissen und Chancen der Mobilitätswende am Beispiel der Umgestaltung der Grafenstraße

|                                                              |    |
|--------------------------------------------------------------|----|
| RAUMDIAGRAMM                                                 | 73 |
| AUTOR*INNEN                                                  | 74 |
| 1. AUFTAKT                                                   | 75 |
| 2. AUSGANGSLAGE: MOBILITÄT IN DER MOLLERSTADT                | 77 |
| 3. UMGESTALTUNG DER GRAFENSTRASSE                            | 78 |
| 3.1. Ausgangssituation und Ziele                             | 78 |
| 3.2. Ablauf der Planung und Umsetzung                        | 79 |
| 3.3. Der Umgang mit vielfältigen Akteur*innen und Interessen | 81 |
| 3.4. Bewertung der Umgestaltungsmaßnahmen                    | 85 |
| 4. EIN (MOBILITÄTS-)KONZEPT FÜR DIE GESAMTE MOLLERSTADT      | 86 |
| 5. UMSETZUNG DER MOBILITÄTSWENDE IN DER MOLLERSTADT          | 89 |
| 6. HEMMNISSE, CHANCEN UND LÖSUNGSANSÄTZE                     | 94 |
| 7. QUELLEN                                                   | 96 |
| INSELTISCHGESPRÄCHE MOBILITÄT                                | 97 |

## HANDLUNGSFELD GEBÄUDE

Graue Energie und graue Emissionen bei der Modernisierung im privat gehaltenen Gebäudebestand

|                                                                                                      |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| RAUMDIAGRAMM                                                                                         | 103 |
| AUTOR*INNEN                                                                                          | 104 |
| 1. AUFTAKT                                                                                           | 105 |
| 2. DERZEITIGE ENTWICKLUNGEN                                                                          | 106 |
| 3. HERAUSFORDERUNGEN UND POTENZIALE IN DER MOLLERSTADT                                               | 109 |
| 3.1. Gebäudestruktur                                                                                 | 109 |
| 3.2. Eigentumsstruktur                                                                               | 111 |
| 4. HERAUSFORDERUNGEN UND POTENZIALE IN DER BERATUNGS- UND PLANUNGSPRAXIS                             | 114 |
| 4.1. Lebenszyklusbetrachtungen im Rahmen der Bundesförderung für effiziente Gebäude                  | 116 |
| 4.2. Einschätzungen der künftigen Rolle von Ordnungsrecht und Förderung                              | 117 |
| 4.3. Mit der Durchführung von Ökobilanzen und Lebenszyklusbetrachtungen verbundene Herausforderungen | 118 |
| 4.4. Mit der Durchführung von Ökobilanzen und Lebenszyklusbetrachtungen verbundene Potenziale        | 120 |
| 5. ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN                                                            | 121 |
| 6. QUELLEN                                                                                           | 124 |
| INSELTISCHGESPRÄCHE GEBÄUDE                                                                          | 125 |

## HANDLUNGSFELD ENERGIE

Fernwärmeanbindung zur Dekarbonisierung der Wärmeversorgung am Beispiel der Mollerstadt

|                                                                                                |            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>RAUMDIAGRAMM</b>                                                                            | <b>131</b> |
| <b>AUTOR*INNEN</b>                                                                             | <b>132</b> |
| <b>1. AUFTAKT</b>                                                                              | <b>133</b> |
| <b>2. GEGENWÄRTIGE ENERGETISCHE SITUATION</b>                                                  | <b>134</b> |
| 2.1. Vorherrschender Gebäudestandard und Effizienzniveau                                       | 134        |
| 2.2. Wärmeversorgung in Bestandsstrukturen der Innenstadt/Mollerstadt                          | 135        |
| 2.3. Vorhandene Energieinfrastruktur                                                           | 135        |
| <b>3. GEGENWÄRTIGE HERAUSFORDERUNG UND HANDLUNGSDRUCK</b>                                      | <b>136</b> |
| 3.1. Klimaziele für Darmstadt                                                                  | 136        |
| 3.2. Gebäude-individuelle Wärmeerzeugung in Innenstadtgebieten auf Basis erneuerbarer Energien | 136        |
| 3.3. Strategische Lösungsansätze zur Erreichung der Klimaziele                                 | 137        |
| <b>4. LÖSUNGSOPTIONEN – ZUR WÄRMEVERSORGUNG IN INNENSTADTGEBIETEN</b>                          | <b>138</b> |
| 4.1. Senkung des Heizenergiebedarfes                                                           | 138        |
| 4.2. Zukünftige Entwicklung der Fernwärmeversorgung Darmstadt-Nord                             | 140        |
| <b>5. FERNWÄRME-IST-SITUATION IN DER INNENSTADT UND AUSBLICK</b>                               | <b>141</b> |
| 5.1. Fernwärme im Innenstadtbereich: Wärmequellen und Ausbaumaßnahmen                          | 141        |
| 5.2. Wärmenetzanbindung                                                                        | 142        |
| 5.3. Unterbrechbare Verbraucher und lokale Prosumer*innen                                      | 144        |
| <b>6. FAZIT</b>                                                                                | <b>146</b> |
| <b>7. QUELLEN</b>                                                                              | <b>147</b> |
| <b>INSELTISCHGESPRÄCHE ENERGIE</b>                                                             | <b>149</b> |

## HANDLUNGSFELD KONSUM

»Einzelhandel in der Krise – was nun?«

|                                                                         |            |
|-------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>RAUMDIAGRAMM</b>                                                     | <b>155</b> |
| <b>AUTOR*INNEN</b>                                                      | <b>156</b> |
| <b>1. AUFTAKT</b>                                                       | <b>157</b> |
| <b>2. AUSGANGLAGE: MOLLERSTADT – INNENSTADTQUARTIER DER KURZEN WEGE</b> | <b>158</b> |
| 2.1. Krise des Einzelhandels                                            | 160        |
| <b>3. HERAUSFORDERUNGEN IN DER MOLLERSTADT</b>                          | <b>161</b> |
| 3.1. Fehlende Identifikation                                            | 161        |
| 3.2. Wer kümmert sich?                                                  | 162        |
| <b>4. LÖSUNGSANSÄTZE UND IDEEN FÜR DIE MOLLERSTADT</b>                  | <b>163</b> |
| 4.1. Fehlende Identifikation als Chance begreifen                       | 164        |
| 4.2. Orte der Begegnung als Motoren lebendiger Quartiere                | 165        |
| 4.3. Mischnutzung als Chance                                            | 165        |
| 4.4. Konzept als Chance                                                 | 166        |
| 4.5. Neue Geschäftsmodelle erproben                                     | 167        |
| <b>5. FAZIT</b>                                                         | <b>168</b> |
| <b>6. QUELLEN</b>                                                       | <b>169</b> |
| <b>INSELTISCHGESPRÄCHE KONSUM</b>                                       | <b>171</b> |

# TEIL B – EXKURSE

.....

|                 |     |
|-----------------|-----|
| VORWORT EXKURSE | 176 |
|-----------------|-----|

## STÄDTEBAU

|                                                                         |     |
|-------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1. AUFTAKT                                                              | 178 |
| 2. RELEVANZ DER GESTALTUNGSQUALITÄT                                     | 179 |
| 3. MÖGLICHKEITEN UND GRENZEN DES KOMMUNALEN HANDELNS                    | 179 |
| 4. HEMMNISSE BEI GESTALTUNGSRELEVANTEN UMSETZUNGEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM | 183 |
| 5. BAUKULTUR ALS GESELLSCHAFTLICHER WERT                                | 185 |
| 6. FÖRDERUNG DER BAUKULTUR                                              | 186 |
| 7. FAZIT: HANDLUNGSOPTIONEN                                             | 186 |

## URBANES GRÜN

|                                                                              |     |
|------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1. AUFTAKT                                                                   | 188 |
| 2. STADTGRÜN UNTER DRUCK                                                     | 189 |
| 3. ANREIZE FÜR DIE BEGRÜNUNG PRIVATER LIEGENSCHAFTEN                         | 191 |
| 4. EIGENTÜMER*INNEN UND IHRE INTERESSENSLAGEN                                | 192 |
| 5. TRADIERTE VORBEHALTE GEGEN BEGRÜNUNGEN                                    | 193 |
| 6. AUFWAND FÜR DIE ANTRAGSTELLER*INNEN DURCH KOSTEN, ARBEIT UND »BÜROKRATIE« | 194 |
| 7. EMPFEHLUNGEN AUS DER BERATUNGSPRAXIS                                      | 194 |

## IDENTIFIKATION, IMAGE UND ENGAGEMENT

|                                         |     |
|-----------------------------------------|-----|
| 1. AUFTAKT                              | 197 |
| 2. SELBST- UND FREMDZUSCHREIBUNG        | 197 |
| 3. ES BRAUCHT STRUKTUREN UND ENGAGEMENT | 198 |
| 4. FAZIT                                | 200 |

## MARKTLOGIK: IMMOBILIENWIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

|                                                                                          |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1. AUFTAKT                                                                               | 203 |
| 2. BISHERIGE MARKTLOGIK: KOMFORTABLE SITUATION FÜR IMMOBILIENEIGENTÜMER*INNEN            | 203 |
| 3. NEUE ANFORDERUNGEN UND VERÄNDERUNGEN IN DER MARKTLOGIK                                | 204 |
| 4. ZEITENWENDE IN DER IMMOBILIENWIRTSCHAFT: ZUNEHMENDEN HANDLUNGSDRUCK ALS CHANCE NUTZEN | 207 |
| 5. DIE CHANCE NUTZEN: AKTEUR*INNEN UND INITIATIVEN BÜNDELN                               | 210 |
| QUELLEN                                                                                  | 214 |

# TEIL C – AUSWERTUNG

.....

|                                                                           |     |
|---------------------------------------------------------------------------|-----|
| AUTOR*INNEN                                                               | 217 |
| 1. DIE MOLLERSTADT IN DARMSTADT – EIN QUARTIER VOLLER HERAUSFORDERUNGEN?  | 218 |
| 2. GEGENWART UND ZUKUNFT DER MOLLERSTADT: HANDLUNGSFELDER UND DENKANSÄTZE | 220 |
| 3. SCHNITTMENGEN: INTERVIEW MIT DEM STADTBAURAT DER STADT DARMSTADT       | 238 |
| 4. RÄUMLICH INTEGRIERT DENKEN FÜR DIE MOLLERSTADT                         | 243 |
| 5. SCHLÜSSELFAKTOREN UND HEBELPUNKTE EINER NACHHALTIGEN ENTWICKLUNG       | 245 |
| QUELLEN                                                                   | 252 |



Abb. 1 Mollerstadt

# ZUR SCHREIBWERKSTATT ..... IN DER SCHADER-STIFTUNG .....

Jede Stadt hat ihre Mollerstadt. Ein innerstädtisches Quartier, das nach der völligen Zerstörung im Zweiten Weltkrieg auf historischen Grundrissen in mäßiger städtebaulicher Qualität wieder aufgebaut wurde. Ein verdichtetes Quartier, quasi ohne Grünräume. Ein Objekt der Stadtteilsanierung mit durchwachsenem Ruf, zurückgehendem Gewerbeanteil und steigenden Mietpreisen, beliebt bei Investor\*innen, skeptisch betrachtet von Anwohnenden und Nutzenden, ein Durchgangsquartier mit wenig Eigenengagement und Identifikationspotenzial ausgestattet. Ein Quartier ohne Zukunft?

Im Rahmen des Transferprojektes Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung (s:ne) der Hochschule Darmstadt (h\_da) wurden durch Wissenschaftler\*innen und Praxisakteur\*innen die Entwicklungsmöglichkeiten hin zu einem nachhaltigeren und lebenswerteren innerstädtischen Quartier thematisiert. Der Prozess der Schreibwerkstatt, mit einem transformativen und transdisziplinären Ansatz mit vier Tandems aus Wissenschaft und Praxis sowie einigen fachlichen Exkursen, geht weit über eine klassische Beforschung hinaus. Gemeinsam wird das komplexe Bild des Prozesses nachhaltiger Stadtentwicklung gezeichnet.

Mit der Publikation halten wir zum Projektende von s:ne nicht nur fest, was war, sondern auch was kommen könnte, wo Grenzen des gemeinsamen Problemverständnisses verschiedener Akteur\*innen in der Stadtgesellschaft liegen und welche Transferfragen zu stellen sind; nicht nur in und mit der Darmstädter Mollerstadt. Denn jede Stadt hat ihre Mollerstadt.

**Alexander Gemeinhardt**  
Vorstand der Schader-Stiftung

# DIE ROLLE DES ..... FACHBEREICHS ARCHITEKTUR .....

Der Fachbereich Architektur hat sich früh in das Vorhaben Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung (s:ne) eingebracht; insbesondere über die Lehre. Herzstück war ein städtebauliches Entwurfsprojekt zur Mollerstadt, welches ein gesamter Jahrgang mit ca. 190 Studierenden bearbeitet hat und sechs Professor\*innen samt Lehrbeauftragte betreut haben.

Städtebauliches Entwerfen beinhaltet etwas, auf das auch die Schreibwerkstatt abzielt: eine integrative Betrachtung verschiedener Handlungsfelder, hier Mobilität, Gebäude, Energie und Konsum. Es geht dabei um mehr als die Aufhübschung des Stadtbildes. Vielmehr wird eine räumliche Ordnung angelegt, in der die Handlungsfelder aufgehen und ästhetische, technische, rechtliche, funktionale und soziale Anforderungen erfüllt werden.

In der Bearbeitung der Entwürfe durch die Studierenden hat sich aber auch ein Dilemma von Bestandsquartieren gezeigt: Städtebau lebt von einzelnen, Grundstücke übergreifenden Ansätzen. Die vorhandene Raum- und Eigentümer\*innenstruktur, gekoppelt an den Bestandsschutz der vorhandenen Bebauung, machen es schwer, räumlich übergreifend zu entwickeln. Die Entwürfe zeigen somit Visionen, die nicht unmittelbar umsetzbar sind. Es bleibt die Frage nach den Bedingungen, Möglichkeiten und Grenzen nachhaltiger Entwicklung im Bestand.

Hier hat die Schreibwerkstatt eingesetzt, aus der die vorliegende Publikation hervorgegangen ist. Sie zielt darauf ab, zunächst Herausforderungen einer nachhaltigen Bestandsentwicklung vielstimmig, das heißt unter Beteiligung von Wissenschaftler\*innen und Praxisakteur\*innen, herauszuarbeiten. Sie richtet sich dabei an verschiedene Adressat\*innen: an Stadtverwaltungen und Politiker\*innen, an Fachplaner\*innen, an Eigentümer\*innenvertretungen, aber auch an Studierende. Mit der Publikation können sie sich einen Überblick über die Inhalte und Problemstellungen einer nachhaltigen Entwicklung eines innerstädtischen Quartiers erarbeiten. Erst wenn man diese versteht, kann man im Entwurf angemessen auf sie reagieren und passgenaue Möglichkeitsräume erarbeiten.

**Prof. Kristian Kaffenberger**  
Dekan Fachbereich Architektur

**Prof. Astrid Schmeing**  
Fachbereich Architektur, s:ne

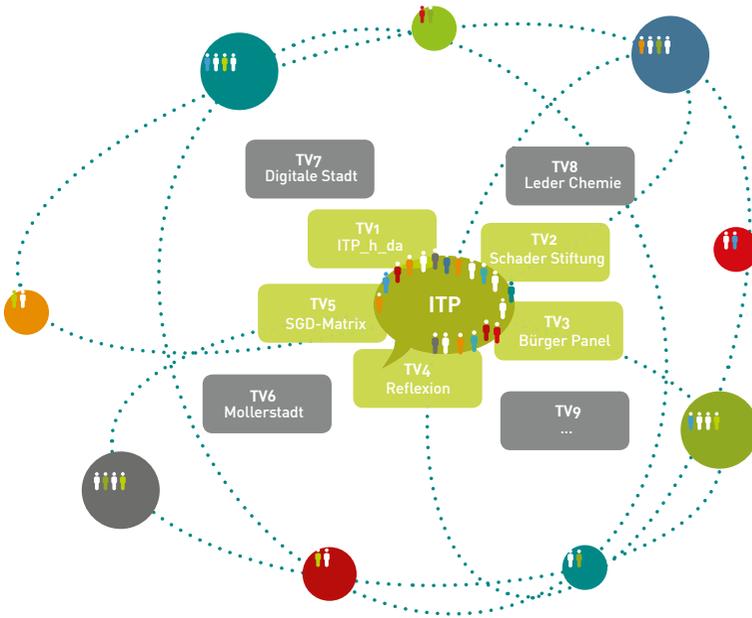


Abb. 2 (Grafik: s:ne)

Die Grafik zeigt den strukturellen Aufbau von s:ne mit der Innovations- und Transformationsplattform (ITP) im Zentrum und den zugehörigen Umsetzungsvorhaben, zu denen auch das TV 6 Zukunftsorientierte Stadtentwicklung am Beispiel der Mollerstadt gehört. Die Schreibwerkstatt entstand in Kooperation dieses Umsetzungsvorhabens mit dem TV2 der Schader-Stiftung. Mehr Infos zu s:ne und der ITP finden sich unter: <https://sne.h-da.de> und <https://itp.h-da.de/>

### 2018 – 2022

#### s:ne – Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) und das Land Hessen haben im Rahmen der Bund-Länder-Initiative »Innovative Hochschule« das Transfervorhaben »Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung (s:ne)« (2018–2022) der Hochschule Darmstadt (h\_da) gefördert.

Das Projekt verstand sich als Innovationsmotor. Es ging darum, mit Menschen aus Wirtschaft, Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Zivilgesellschaft Veränderungsprozesse für die Region Darmstadt anzustoßen. Die h\_da verknüpfte hierfür ihr wissenschaftliches Know-how mit dem Wissen der Praxispartner\*innen. s:ne war somit kein klassisches

Forschungs-, sondern ein Transferprojekt. Es ging nicht darum, dass »die Wissenschaft« Lösungen entwickelt und sie dann »der Praxis« zur Verfügung stellt. Vielmehr wurde im Projekt s:ne nach Wegen gesucht, Akteur\*innen mit unterschiedlichen Erfahrungen, Perspektiven und Interessen zusammenzubringen und mit ihnen ein gemeinsames Problemverständnis sowie relevante Forschungsfragen zu entwickeln. Ziel war es, unterschiedliches Wissen so zu verbinden, dass Veränderungsprozesse entstehen können, die zu einer nachhaltigen Entwicklung beitragen.

Die vorliegende Publikation ist aus einer Schreibwerkstatt hervorgegangen, die Teil des s:ne-Vorhabens »Zukunftsorientierte Stadtentwicklung« war. Im Antrag waren für dieses Teilvorhaben vier Handlungsfelder angeführt (Mobilität, Gebäude, Energie und Konsum), welche sich mit jeweils eigenen Fragestellungen auf einen gemeinsamen Beispielraum, die Mollerstadt, beziehen sollten.

### **Weiterentwicklung der Handlungsfelder**

Aus verschiedenen Gründen lösten sich alle vier von der Mollerstadt als Beispielraum. Damit fehlte nun eine integrierende Ebene, die allen Handlungsfeldern gemein war. Dies war ein zentraler Anlass zur Schreibwerkstatt.

Das Handlungsfeld Mobilität splittete sich in LieferradDA und Urbane Mobilität, Gebäude wurde zu Energetische Gebäudesanierung, Konsum zu Zukunft der Innenstädte und Ortszentren. Energie wurde als Interaktive Wärmenetze weiterverfolgt. Die Inhalte der einzelnen Sparten sowie deren Publikationen, die bis zu unserem Redaktionsschluss entstanden sind, werden nachfolgend kurz vorgestellt, um einen Gesamtüberblick über die Teilvorhaben zu geben. Die Inhalte entstammen überwiegend der s:ne-Webseite,<sup>1</sup> wurden teils aber noch einmal von den Autor\*innen editiert.

## **WERDEGANG HANDLUNGSFELDER**

.....

### **Interaktive Wärmenetze**

Ziel war die Konzeption eines ausbaufähigen Erzeugungsverbundes, der die Leistungsreserven aus bestehenden Gebäuden nutzt, um eine schrittweise Transformation in eine treibhausgasneutrale Wärmeversorgung zu ermöglichen. Weil die Beteiligten am Wärmenetz sich dabei aufeinander verlassen müssen, ist auch ein organisatorischer Zusammenschluss für einen geordneten Wärmenetz-Verbund erforderlich. Das Umsetzungsvorhaben untersuchte daher die Frage, wie es gelingen kann, durch interaktive

1 Veranstaltung in der Schader-Stiftung: Wärmewende in und um Darmstadt

Vortrag Dr. Patrick Voos, Leiter des Amtes für Klimaschutz und Klimaanpassung der Stadt Darmstadt, [online] <https://www.youtube.com/watch?v=msis-rISkfRM> (letzter Zugriff am 9.1.2023)

Vortrag Heike Böhler, LEA Hessen, [online] <https://www.youtube.com/watch?v=FrUTiV-7xyos> (letzter Zugriff am 9.1.2023)

Vortrag Harald Meyer, Hochschule Darmstadt, [online] <https://www.youtube.com/watch?v=wh9o-wuRCwc> (letzter Zugriff am 9.1.2023)

Nahwärmenetze mit dezentralen Wärmeerzeugern und Wärmespeichern mit den relevanten Akteur\*innen Potenziale für Maßnahmen in Richtung eines CO<sub>2</sub>-neutralen Gebäudebestandes zu erschließen.

### Energetische Gebäudesanierung<sup>2</sup>

Das Handlungsfeld Gebäude befasste sich mit der energetischen Gebäudemodernisierung. Als Problemimpuls konnte der Darmstädter Stadtverordnetenbeschluss »Höchste Priorität für Klimaschutz« betrachtet werden. Relevante kommunale Akteur\*innen, die sich mit energetischer Modernisierung befassen, nahmen verschiedene Perspektiven in den Blick, mit dem Ziel, neue Denk- und Handlungsweisen zu entwickeln. Dabei hat sich eine feste Akteur\*innenrunde etabliert, die sich unter anderem mit den Themen »Kommunikation vor, nach und während der Modernisierung« sowie der »Lebenszyklusbetrachtung von grauer Energie und Emissionen« beschäftigte. Hier stehen weniger technische Lösungen im Mittelpunkt, sondern Prozesse.

### Zukunft der Innenstädte und Ortszentren<sup>3</sup>

Innenstädte und Ortszentren müssen sich den vielfältigen Herausforderungen stellen, die durch gesellschaftliche und klimatische Veränderungsprozesse geprägt sind. Welche neuen Ideen gibt es, um die Zentren zu aktivieren, und wie können einzelne Bausteine dafür aussehen? Dazu wurde ein sogenannter Szenario-Prozess mit Vertreter\*innen verschiedener südhessischer Kommunen und Expert\*innen durchgeführt, um Pfade für eine nachhaltige Zukunft der Innenstädte und Ortszentren zu identifizieren.

### LieferradDA – Radliefersdienst für Darmstadt<sup>4</sup>

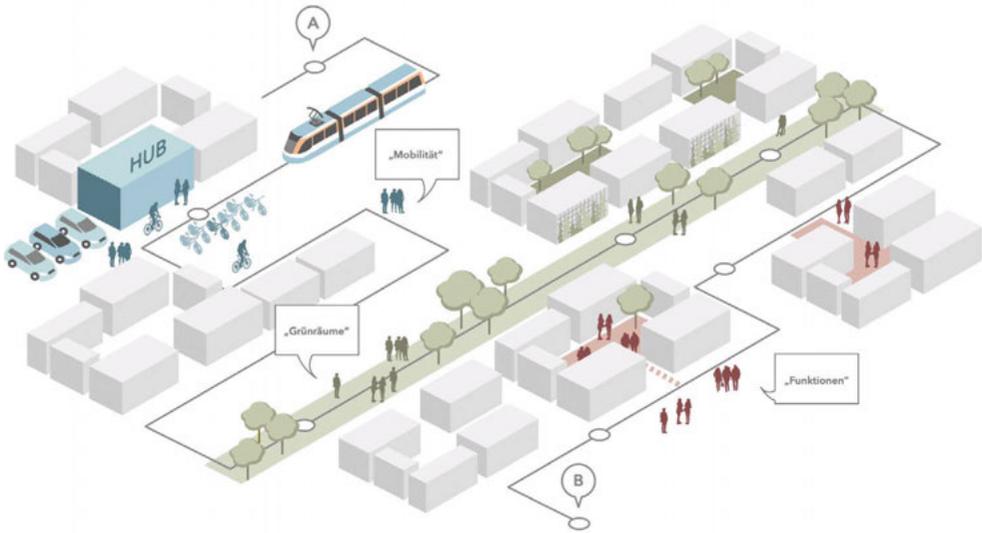
Zunehmender Onlinehandel und Lieferverkehr belasten den lokalen Einzelhandel, die Umwelt und den öffentlichen Raum. Der erste Corona-Lockdown 2020 bot ein Gelegenheitsfenster, um ein Belieferungskonzept mit Lastenrädern für Darmstadt zu initiieren. Das Projekt LieferradDA zielte auf die Unterstützung des lokalen Einzelhandels, umweltfreundlichen Transport, eine Entlastung des Verkehrssystems und faire Arbeitsbedingungen ab. Im Betrieb wurde erforscht, unter welchen Bedingungen diese Ziele erfüllt werden können, welchen Mehrwert der Liefersdienst für eine nachhaltige Stadtentwicklung bietet und wie er nach Projektende in den Dauerbetrieb übergehen kann. Das Projekt wurde gemeinsam mit der Frankfurt University of Applied Sciences betrieben und durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen gefördert.

2 itp:ne Diskussionsbeitrag Iris Behr, Dr. Jonas Schoenefeld, Luise Spieker (2023): Klimaschutzpotentiale im Gebäudebestand erschließen: der Weg zum Kommunikationskompass für die Gebäudemodernisierung, [online] [https://itp.h-da.de/fileadmin/Einrichtungen/ITP/Dokumente/itp\\_2023\\_Diskussionsbeitrag\\_Prozessgeschichte\\_Kommunikationskompass.pdf](https://itp.h-da.de/fileadmin/Einrichtungen/ITP/Dokumente/itp_2023_Diskussionsbeitrag_Prozessgeschichte_Kommunikationskompass.pdf)

3 Video mit Einführung der Ringvorlesung »Wie wollen wir leben? Die Zukunft von Innenstädten« der i:ne, Initiative für nachhaltige Entwicklung, der Hochschule Darmstadt, Vortrag: Astrid Schmeing, Dr. Birte Frommer, Dr. Anja Hentschel, [online] [https://youtube.com/watch?v=ief\\_dau8xsk](https://youtube.com/watch?v=ief_dau8xsk) (letzter Zugriff am 25.02.23)

Broschüre, Hg. Hochschule Darmstadt, s:ne (2022): Zukunft der Innenstädte 2035, Szenarien und Perspektiven für zukunftsfähige Innenstädte, [online] [https://www.schaderstiftung.de/fileadmin/user\\_upload/Broschue\\_re\\_Zukunft\\_der\\_Innenstaedte.pdf](https://www.schaderstiftung.de/fileadmin/user_upload/Broschue_re_Zukunft_der_Innenstaedte.pdf)

4 Lieferrad Darmstadt, [online] <https://lieferrad.da.de> (letzter Zugriff am 25.02.23)



## RÄUMLICHE INTEGRATION DER HANDLUNGSFELDER

2019

### Erste Überlegungen zur Darstellung einer räumlich integrativen Ebene der vier Handlungsfelder

Die vier Handlungsfelder haben sich Stück für Stück von der Mollerstadt als gemeinsamem Bezugsraum verabschiedet. Eine integrierte räumliche Betrachtung blieb aber Thema. In 2019 gab es verschiedene Treffen von Birte Frommer, Iris Behr und Astrid Schmeing, mit dem Ziel einer integrierten räumlichen Betrachtung der Handlungsfelder. Stadtentwicklung hat unweigerlich eine räumliche Dimension, und es ist der Raum, der die verschiedenen Handlungsstränge verbindet, wo mögliche Synergien, aber auch Flächenkonkurrenzen entstehen. Erste entsprechende Diagramme wurden von Eugen Hildmann, einem Studenten des Fachbereichs Architektur, umgesetzt. Katja Hofmann entwickelte diese später im Rahmen der Schreibwerkstatt weiter. Sie finden diese jeweils zum Auftakt eines jeden Handlungsfeldes in Teil B dieser Publikation sowie in der Grafik »Flächenkonkurrenzen« in Teil C.

Abb. 3  
(Grafik: Katja Hofmann)  
Die Grafik bezieht die Ziele »Stadt der kurzen Wege und doppelte Innenentwicklung« aus dem Masterplan Darmstadt 2030+ auf ein innerstädtisches Quartier wie die Mollerstadt. Diese Inhalte wurden den studentischen Entwürfen (siehe Folgeseite) zu Grunde gelegt.



Abb. 4 (Entwurf: Barbara Carozzo, Vanessa Schöntag)  
 Diagramm zur räumlichen Entwicklung der Mollertadt aus der Studienarbeit von Barbara Carozzo, Vanessa Schöntag, Fachbereich Architektur aus der Online-Publikation »Zukunft Mollerstadt Darmstadt«<sup>5</sup>

5 Hg. Schader-Stiftung, Online-Publikation (2021): Zukunft Mollerstadt Darmstadt, [online] [https://www.schader-stiftung.de/fileadmin/content/Zukunft\\_Mollerstadt.pdf](https://www.schader-stiftung.de/fileadmin/content/Zukunft_Mollerstadt.pdf)

### Studentische Entwürfe des Fachbereichs Architektur

s:ne wurde auch in die Lehre getragen. Unter Beteiligung diverser Kolleg\*innen haben Studierende im fünften Semester des Bachelor Architektur Entwürfe zu einer integrierten räumlichen Entwicklung der Mollerstadt erarbeitet. Den Studierenden wurden raumrelevante Inhalte aus den vier Handlungsfeldern Mobilität, Gebäude, Energie und Konsum, bzw. ein Funktionsmix, an die Hand gegeben. Ergänzt wurden diese Inhalte durch städtische Zielsetzungen wie der Stadt der kurzen Wege, der doppelten Innenentwicklung oder der Schwammstadt.

In drei Online-Events in der Schader-Stiftung, jeweils zu den Themen Architektur und Mobilität, Architektur und Grün sowie Architektur und Funktionen, wurden ausgewählte Entwürfe vor Praxisakteur\*innen sowie einer breiteren Öffentlichkeit präsentiert und diskutiert. Daraus ist eine Online-Publikation entstanden. Aufzeichnungen der Online-Events lassen sich zudem auf dem YouTube-Kanal der Schader-Stiftung finden.

Videos zu Veranstaltungen in der Schader-Stiftung auf deren YouTube-Kanal Architektur und Mobilität, [online] <https://www.youtube.com/watch?v=iJBSP14bGC0> (letzter Zugriff am 10.01.23) Architektur und Grünräume, [online] <https://www.youtube.com/watch?v=JfsRb6vndXE&t=7s> (letzter Zugriff am 10.01.23) Architektur und Funktionen, [online] <https://www.youtube.com/watch?v=5W8a3H-Dxh1E&t=790s> (letzter Zugriff am 10.01.23)

2022

## Weiterführende Integration der Handlungsfelder

Die Entwürfe der Studierenden spiegelten die Erfahrungen aus den Handlungsfeldern in s:ne wider, dass es schwierig ist, nachhaltige Entwicklung in Bestandsquartieren voranzutreiben. Man kann sich von der nachhaltigen Entwicklung eines solchen Quartiers, das ein hohes Potenzial hat, aber nicht einfach verabschieden. Aufbauend auf einem Treffen in der Schader-Stiftung, an welchem Alexander Gemeinhardt als Geschäftsführender Vorstand und Direktor und Michèle Bernhard als wissenschaftliche Referentin der Schader-Stiftung, Birte Frommer und Astrid Schmeing von der Hochschule Darmstadt sowie Barbara Boczek als damalige Baudezernentin teilnahmen, wurde daher die Idee der Schreibwerkstatt etabliert. Ziel war, in deren Rahmen die Problemstellungen, Herausforderungen und Chancen zukunftsorientierter, nachhaltiger Stadtentwicklung eines innerstädtischen Quartiers herauszuarbeiten. Zudem war die Intention, die Handlungsfelder in Korrelation zu setzen, sie auf die Mollerstadt sowie auf städtische Ziele und Leitbilder zu beziehen und die Kommunikation zwischen Wissenschaftler\*innen verschiedener Disziplinen und Praxisakteur\*innen zu stärken, sich gemeinsam der Problemstellung zu nähern.

Es waren fast 30 verschiedene Akteur\*innen am Prozess beteiligt, die aus der Hochschule Darmstadt, der Schader-Stiftung, dem Institut Wohnen und Umwelt (IWU) und aus der Praxis kamen. Neben dem wissenschaftlichen, untersuchenden Blick sollten Akteur\*innen zu Wort kommen, welche für eine nachhaltige Quartiersentwicklung unabdingbar sind. Hierzu gehören z. B. Fachleute des Immobilienmarktes, die öffentliche Hand und die Zivilgesellschaft. Wissenschaftler\*innen haben mit Praxisakteur\*innen Teams gebildet, aus denen heraus Fachbeiträge entstanden sind. Diese wurden durch Exkurse ergänzt, die weitere, zentrale Themenstellungen nachhaltiger Entwicklung einbrachten. An zwei Treffen in der Schader-Stiftung wurden die Beiträge kurz präsentiert und anschließend in Inselfischgesprächen diskutiert. In dieser Publikation werden die Inhalte zusammengeführt.

## Die Publikation gliedert sich in drei Teile

Teil A bereitet die Charakteristik der Mollerstadt auf und zeigt, wie sich diese in den letzten Jahren entwickelt hat. Die Veränderung wird in den Kontext von Zielen der nachhaltigen Entwicklung, insbesondere von Zielen, welche die Stadt Darmstadt gesetzt hat, gestellt. Die Inhalte aus Teil A dienen schon in der Schreibwerkstatt als gemeinsame Grundlage des Diskurses. Teil B der Publikation spiegelt die Schreibwerkstatt wider. Dieser Teil beinhaltet die inter- und transdisziplinären Beiträge aus den Handlungsfeldern Mobilität, Gebäude, Energie und Konsum, die Exkurse sowie Gesprächsmitschnitte von den Inseltischgesprächen. Teil C beinhaltet eine Auswertung und einen Ausblick mit der Zusammenfassung zentraler Herausforderungen, aber auch Möglichkeiten nachhaltiger Entwicklung. Wesentliche Transferfragen, die es zu lösen gilt, werden hier extrahiert.

Ein Kurzformat mit Auszügen ist Ende 2022 von der Schader-Stiftung herausgegeben worden.<sup>6</sup>

- 6 Dokumentation der Schader-Stiftung: Nachhaltige Stadtentwicklung, [online] [https://www.schaderstiftung.de/fileadmin/user\\_upload/Schader-Doku\\_Nachhaltige-Stadtentwicklung.pdf](https://www.schaderstiftung.de/fileadmin/user_upload/Schader-Doku_Nachhaltige-Stadtentwicklung.pdf)



Abb. 5 (Hrsg. Schader-Stiftung)

# BETEILIGTE UND AUFBAU

.....

## AUS DER HOCHSCHULE DARMSTADT

**Iris Behr**, Wissenschaftlerin in s:ne

**Prof. Dr. Friederike Edel**, Fachbereich Wirtschaft

**Prof. Dr. Birte Frommer**, Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen

**Katja Hofmann**, Qualifikationsbeschäftigte Fachbereich Architektur

**Jan-Marc Joost**, Wissenschaftlicher Mitarbeiter in s:ne

**Harald Meyer**, Wissenschaftlicher Mitarbeiter in s:ne

**Johanna Möbius**, Wissenschaftliche Mitarbeiterin in s:ne

**Prof. Astrid Schmeing**, Fachbereich Architektur, Leitung Schreibwerkstatt und Publikation in s:ne

**Anna Wasmer**, Wissenschaftliche Mitarbeiterin in s:ne

**Prof. Dr. Axel Wolfermann**, Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen

## AUS DER SCHADER-STIFTUNG

**Dr. Michèle Bernhard**, Wissenschaftliche Referentin der Schader-Stiftung bis Mitte 2022

**Alexander Gemeinhardt**, Vorstand und Direktor der Schader-Stiftung

**Désirée Nothnagel**, Wissenschaftliche Referentin der Schader-Stiftung von Mitte bis Ende 2022

## AUS DEM INSTITUT WOHNEN UND UMWELT (IWU)

**Britta Stein**, Wissenschaftlerin

**Dr. Jonas J. Schoenefeld**, Wissenschaftler

**Peter Werner**, Wissenschaftler am IWU bis Ende 2018

## AUS DER PRAXIS

**Thomas Bellmer**, Haus & Grund Darmstadt e.V.

**Prof. Dr. Michèle Bernhard**, IHK Darmstadt von Mitte 2022–2023,

Professorin an der hs Kehl ab 09/23

**Dr. Barbara Boczek**, Stadtplanerin, Stadträtin a. D.

**Martina Fendt**, Landschaftsarchitektin, Urbanistin, Wirtschaftsmediatorin

**Dr. Martin Freystein**, ENTEGA AG

**Birgit Gröning**, NH ProjektStadt

**Michael Kolmer**, Dezernent der Stadt Darmstadt

**Joachim Krein**, ENTEGA AG

**Tamina Milius**, Initiative Architects for Future

**Gisela Stete**, StetePlanung, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung in Darmstadt

**Norbert Stoll**, Stadtplanungsamt Darmstadt bis Ende 2018

**Dr. Daniel Theobald**, IHK Darmstadt

**Andreas Völker**, BNP Paribas Real Estate

**Judith Wilms**, Stadtplanungsamt Darmstadt

# TEIL A

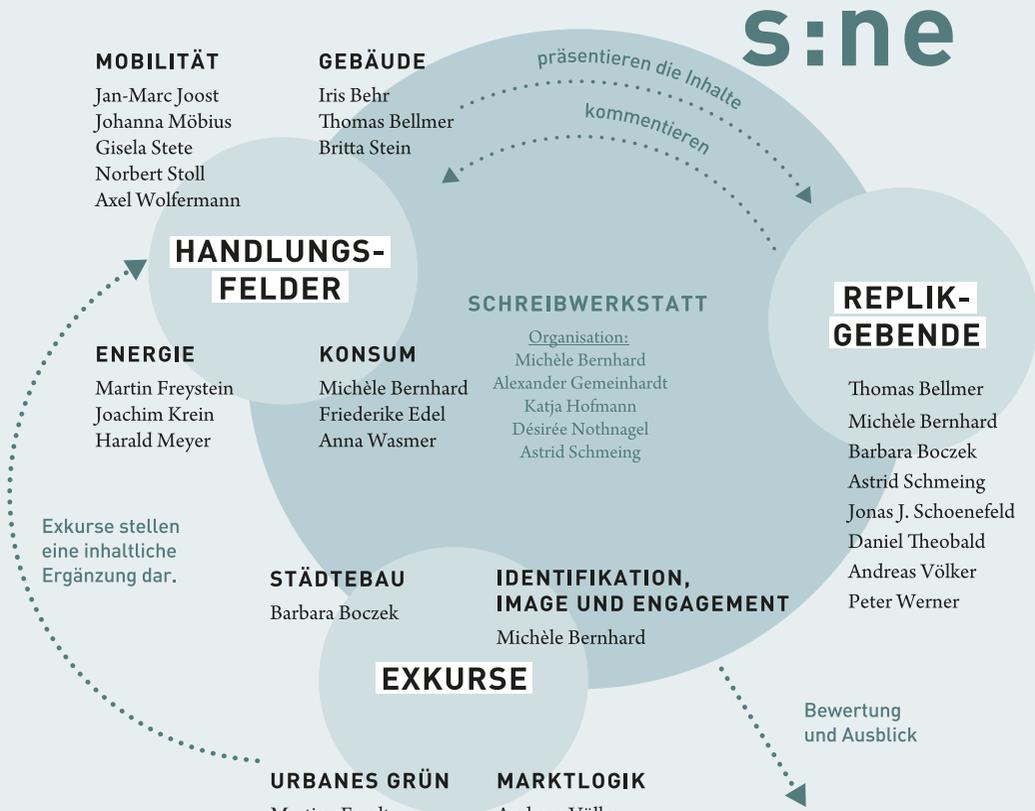
Die Grafik zeigt den Aufbau der Schreibwerkstatt, die sich auch in der Gliederung der vorliegenden Publikation widerspiegelt.

Abb. 6 (Grafik: Martina Rahner)



Definiert den Beispielraum Mollerstadt und stellt diesen vor.

# TEIL B



# TEIL C



# Grundlagen

Teil A bereitet die Charakteristik der Mollerstadt auf und zeigt, wie sich diese in den letzten Jahren entwickelt hat. Diese Veränderung wird in den Kontext von Zielen der nachhaltigen Entwicklung gesetzt, insbesondere von Zielen, welche die Stadt Darmstadt verfolgt. Die Inhalte aus Teil A dienen in der Schreibwerkstatt als gemeinsame Grundlage des Diskurses.

# AUTOR\*INNEN

.....

## PROF. ASTRID SCHMEING

**ist seit 2009 Professorin für Stadt-  
baugeschichte und Städtebau an der  
Hochschule Darmstadt.**

Ihr Fokus liegt auf städtebaulichen Raummodellen und deren gesellschaftlichen, technischen und ästhetischen Implikationen. Ihre Forschungsschwerpunkte und Publikationen liegen in der Stadt der kurzen Wege, der Zwischenstadt sowie den Nachkriegssiedlungen und deren räumlichen Potenzialen.

## KATJA HOFMANN

**arbeitete von 2021-2023 an der  
Hochschule Darmstadt als Wissen-  
schaftliche Mitarbeiterin im Bereich  
Grundlagen und Theorie.**

Sie assistierte bei städtebaulichen Forschungsthemen und begleitete Projekte zum Thema Zukunft der Innenstädte und Ortskerne sowie nachhaltiger Stadtentwicklung. 2023 schloss sie ihren Master Architektur an der h\_da ab.

## PETER WERNER

**Bis Ende 2018 wissenschaftlicher  
Mitarbeiter am Institut Wohnen und  
Umwelt GmbH (IWU)**

mit den Forschungsschwerpunkten nachhaltige Stadtentwicklung und Stadtökologie. Er studierte Biologie an der Freien Universität Berlin und war dort zwei Jahre als wissenschaftlicher Mitarbeiter tätig, bis er Ende 1983 seine Forschungsstelle am IWU antrat. Dort hat er sowohl an der wissenschaftlichen Bearbeitung als auch vielfach als Projektleiter, insbesondere auch in interdisziplinären Projekten zu den Themenfeldern nachhaltige Stadtentwicklung und nachhaltiger Wohnungsbau sowie Biodiversität und Städte bzw. Klimawandel und Städte, mitgewirkt.

## TAMINA MILIUS

**studierte an der Hochschule Darm-  
stadt im Master Innenarchitektur.**

Während des Studiums besuchte sie zahlreiche interdisziplinäre Kurse mit Fokus auf nachhaltiger Stadtentwicklung, unter anderem an der TU Berlin. Sie beschäftigt sich mit Themen wie Urban Farming, Animal-Aided Design und grün-blauen Infrastrukturen. Als Teil von Architects for Future hat Tamina die Vision, städtische und räumliche Planung so anzugehen, dass sie in sozialverträglicher, kultureller und ökologischer Hinsicht nachhaltige Lösungen für urbane Herausforderungen hervorbringt.

## INTERVIEWPARTNERINNEN

### JUDITH WILMS

**ist Bezirksplanerin in der Abteilung  
Städtebauliche Planung, Bauleit-  
planung, Konversion des Stadtpla-  
nungsamtes Darmstadt.**

In dieser Funktion hat sie das Sanierungsvorhaben »Westliche Innenstadt – Mollerstadt« inklusive der energetischen Stadtsanierung langjährig begleitet.

### BIRGIT GRÖNING

**ist bei der NH ProjektStadt als Pro-  
jektleiterin im Fachbereich Stadt-  
entwicklung Hessen Süd tätig,**

die als Sanierungsträgerin und -treuhänderin im Sanierungsvorhaben »Westliche Innenstadt – Mollerstadt« bzw. der energetischen Stadtsanierung »Darmstadt, Westliche Innenstadt. Mollerstadt 2.0« beauftragt war.

Sowohl mit ihrer Geschichte als auch dem heutigen Erscheinungsbild steht unser Beispielraum, die Mollerstadt, kaum allein da. Im Gegenteil: Viele deutsche Städte ähnlicher Größenordnungen haben innerstädtische Quartiere mit ähnlicher Historie, ähnlichen Problemen, aber auch ähnlichen Chancen wie denen, mit denen wir uns in der Schreibwerkstatt beispielhaft auseinandergesetzt haben. Die Mollerstadt lässt sich dabei aus ihrer Geschichte heraus verstehen, welche ihre Linien in die Gegenwart zieht.

### **Klassizismus**

Die Mollerstadt entstammt dem Klassizismus. Großherzog Ludewig der I. beauftragte 1810 den jungen Architekten Georg Moller mit der Planung eines neuen Stadtteils. Anders als bei den Stadtvierteln der industriellen Revolution ist der Plan ein künstlerisches Werk, die Stadt ein Oeuvre. Mollers Entwurf sowie das Quartier selbst repräsentierten den politischen Wandel ihrer Zeit, in der das Bürgertum an Einfluss gewann. Adelige und Bürgerliche wohnten Seite an Seite in dem egalitär gerasterten Stadtgrundriss. Die Rheinstraße führte zwar noch als barocke Achse auf das Schloss zu; rechtwinklig zu dieser wurde aber die Rhein-Neckarstraße als gleichwertige Gegenachse etabliert. Dem alten Palais, als Sitz des Fürsten (heute Luisencenter), wurde der Landtag (heute Regierungspräsidium) auf dem Luisenplatz gegenübergestellt. Im Sinne des Klassizismus ergaben Landschaft und Stadt ein harmonisches Gesamtbild. Die Mollerstadt war umgeben von einer Baumallee, welche nicht nur den Stadtkörper, sondern auch umgebende Parks, Wiesen und Felder mit einschloss. Auch das Innere des Siedlungskörpers war von Grün in Form von Gärten und Parks durchdrungen. Heute kann

man aus dieser Zeit vor allem noch das Straßennetz mit den prägenden Raumbildungen von Luisenplatz und Ludwigplatz, die Kuppelkirche sowie die Landgraf-Philipp-Anlage erleben.

### **Industrielle Revolution/Historismus**

Fürst und Adel spielten in der industriellen Revolution keine grundlegende Rolle mehr. Städte entstanden aus einem Zusammenspiel von öffentlicher Hand und Wirtschaftsakteur\*innen und brachten einen liberalen Kapitalismus zum Ausdruck, bei welchem der künstlerische Ausdruck kein vorrangiges Ziel des Städtebaus mehr war. Mit dem Stadtwachstum der industriellen Revolution hatte sich das Quartier Mollerstadt im späteren 19. Jahrhundert verdichtet. Epochen-typisch befanden sich in der mehrgeschossigen Blockrandbebauung Ladenlokale im Erdgeschoss, Wohnungen in den Obergeschossen und Gewerbe zum Teil in den Höfen. Die Gartenflächen wurden stärker bebaut und öffentliche Grünflächen verschwanden. Typisch für diese Phase liberalen Wirtschaftswachstums war der Ausbau des öffentlichen Raumes als Träger von Infrastruktur: Die Straße diente dem Verkehr,



Abb. 8  
Stadtansicht Darmstadt (ca. 1845)

Abb. 7  
Geometrischer Plan der Großherzoglichen Residenzstadt Darmstadt (1822)

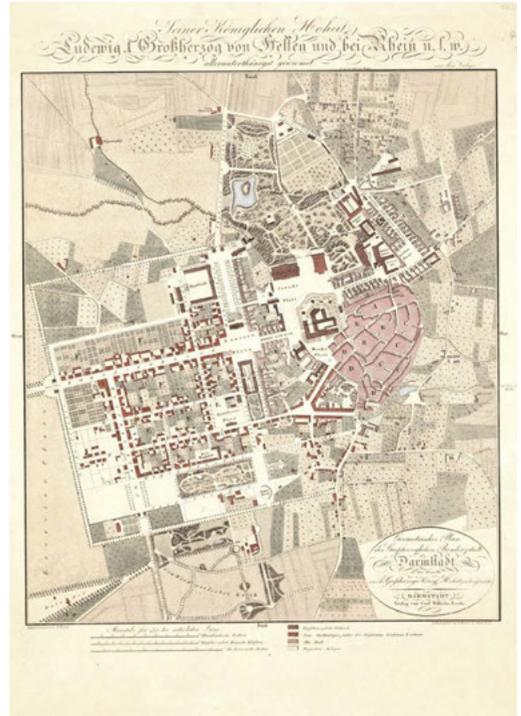


Abb. 9  
Ansicht von Darmstadt aus der Vogelperspektive. Nach der Natur gezeichnet von E. Frank (ca. 1900)



Abb. 10  
Plan der Haupt- und Residenzstadt Darmstadt (1847)

aber auch der Verortung von Versorgungsleitungen und Kanalisation. Darüber hinaus gab es wenig öffentlichen Raum. Die Mollerstadt hat vor allem in dieser Epoche ihre noch heute eigene Baustruktur entwickelt.

## Wiederaufbau/Nachkriegsmoderne

Die gesamte Innenstadt von Darmstadt wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört, so auch dieser Teil der Innenstadt. Sie wurde nach dem Krieg erstaunlich schnell neu aufgebaut. Schnelligkeit hatte Vorrang vor Ästhetik. Die räumliche und funktionale Struktur der Mollerstadt hatte sich dabei kaum verändert, wohl aber ihre Architektur. Das Quartier ist bis heute durch die Architektur der 1950er-Jahre geprägt.

Ab den 1960ern erfolgte der massive Ausbau zur autogerechten Stadt. Die barocke, aufs Schloss zuführende Rheinstraße war unlängst schon ein Autobahnzubringer, die bürgerliche Gegenachse, die Rhein-Neckarstraße, zur Bundesstraße geworden. Beide wirken zusammen mit der Bleichstraße bis heute als Barriere für Fußgänger\*innen in dem Quartier und zerschneiden dessen ohnehin sehr kleinen Zuschnitt. Fast jeder Zentimeter Freifläche des Geschäftsviertels ist inzwischen dem ruhenden Verkehr vorbehalten, sowohl im öffentlichen Raum als auch auf den Privatgrundstücken. Interessanterweise ist das zentral gelegene Quartier im stadtweiten Vergleich auch das mit den wenigsten eigenen Autos: Die Dominanz des Verkehrs im Quartier kommt von außen.

## 1970er-Jahre bis 2000er-Jahre

Während die ehemalige Altstadt in den 1970ern zur zentralen »City« ausgebaut wurde, mit großmaßstäblichen Konsumeinrichtungen wie

Kaufhäusern und dem Luisencenter als Einkaufszentrum, entwickelte sich die Mollerstadt zur typischen 1b-Lage. Hier blieb ein individueller Einzelhandel erhalten, stark durchmischt mit Dienstleistung, Gewerbe und Wohnen.

Als man die Mollerstadt 2005 zum Sanierungsgebiet erklärte, war sie durch verschiedene Krisen gebeutelt. Die Krise des Einzelhandels hatte sich auch vor Corona unlängst bemerkbar gemacht, Leerstände deuteten eine Abwärtsspirale des Quartiers an. Vom Verkehr durchdrungen, ohne Grün und mit schlechter Bausubstanz versehen, drohte das Quartier zu kippen, auch sozial. Anders als viele historische Viertel aus dieser Epoche versprüht die Mollerstadt bis heute wenig Charme und ist kein bevorzugter Lebensraum der Darmstädter\*innen. Sie ist ein Durchgangsquartier, in dem überproportional viele Studierende und Menschen mit Migrationshintergrund wohnen, die nach ein paar Jahren weiterziehen.

## Potenziale und Probleme der Mollerstadt im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung

Schon im Laufe des Sanierungsverfahrens haben Aspekte nachhaltiger Entwicklung zunehmend eine Rolle gespielt, so auch als Stadt der kurzen Wege, einem Leitbild, welches im Flächennutzungsplan von 2006 sowie im später entstandenen Masterplan Darmstadt 2030+ eine Rolle spielen. Die Mollerstadt hat ein hohes Potenzial im Hinblick auf dieses Leitbild. In dessen Sinne ist die Mollerstadt funktionsgemischt und weist eine hohe Bebauungsdichte auf. In der Mollerstadt wird sowohl gewohnt als auch gearbeitet und eingekauft. Zahlreiche Restaurants, Bars und Kneipen bieten darüber hinaus Treffpunkte für die Freizeitgestaltung. Sie liegt im Zentrum einer kleinen Großstadt und ist von den meisten Punkten der Stadt in weniger als 15 Minuten bequem

Abb. 11  
Luftaufnahme von  
Darmstadt mit Kriegs-  
zerstörung der Brand-  
nacht vom 11.9.1944,  
U.S. Air Force



Abb. 12  
ULB: Beilage zum  
Adressbuch 1949,  
»Darmstadt nach  
der Zerstörung vom  
11./12. September  
und 12. Dezember  
1944«

# MASTERPLAN DA 2030+

RÄUMLICHE  
ENTWICKLUNGSSTRATEGIE  
FÜR DARMSTADT

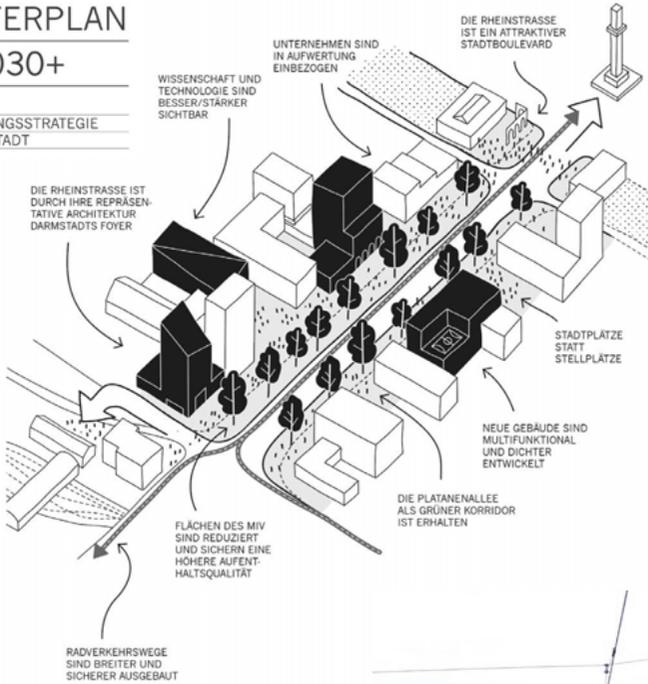


Abb. 13  
(Grafik: Urban Catalyst GmbH)  
Die Grafik zeigt die schematische Anwendung der Leitlinien des Masterplans Darmstadt 2030+ auf die in der Mollerstadt gelegene Rheinstraße



Abb. 14  
Rheinstraße Richtung  
Luisenplatz, Darmstadt

mit dem Rad erreichbar. Auch die ÖPNV-Anbindung ist verhältnismäßig gut.

Dennoch gibt es eine Reihe von Defiziten. Trotz des Potenzials für **alternative Mobilität** wird die Mollerstadt vom motorisierten Individualverkehr beherrscht. Insbesondere der ruhende Verkehr ist flächenintensiv und lässt kaum Raum für Radfahrende, Fußgänger\*innen, Gastronomie und Grün. Erst wenn der ruhende Verkehr anders organisiert oder die Anzahl der Autos maßgeblich zurückgeschraubt werden kann, gibt es den Raum, obige Funktionen in den öffentlichen und halböffentlichen Raum zu integrieren. Dies betrifft nicht nur die Straßen, sondern auch die Höfe, welche in privater Hand sind. Sie machen den Großteil der Freiflächen aus.

Das Quartier ist dicht bebaut und speichert im Bestand viel **graue Energie**. Die meisten Gebäude sind aber kaum gedämmt und bedürfen dringend einer **energetischen Sanierung**, um Emissionen aus dem laufenden Betrieb zu senken. Mit dem Thema der Sanierung geht auch das der Energieversorgung einher. Die Hauptenergiequelle für die Wärmeversorgung ist überwiegend Gas, das als Brückentechnologie zu nachhaltigeren Formen der Wärmeversorgung gilt, aktuell aber durch die kriegsbedingte Energiekrise knapp bzw. teuer ist und ohnehin auf Dauer durch nachhaltigere Energieformen ersetzt werden soll. Allerdings müssen die Techniken **nachhaltiger Wärmeversorgung**, wie z. B. über die Wärmepumpe, noch verbessert werden, damit sie in Bestandsquartieren wie der Mollerstadt ernsthaft die Versorgung leisten können.

Die Mollerstadt ist fast komplett versiegelt. Es gibt kaum Grünflächen, sowohl im öffentlichen Raum als auch in den Höfen. Dies ist ein Kernproblem, da **urbanes Grün** sowohl sozial als auch ökologisch eine wesentliche Rolle in der dicht bebauten Stadt der kurzen Wege spielt. Aufgrund des hohen Anteils an versiegelten und bebauten Flächen ist die Mollerstadt

eine sogenannte Hitzeinsel und benötigt deshalb Grünraum, der zur Kühlung der Luft beiträgt. Aufgrund der anvisierten hohen baulichen Dichte muss dies in Form der Begrünung von Straßenräumen, Höfen, Fassaden und Dächern passieren.

Im bestehenden **Funktionsmix** spielt der **Einzelhandel** eine wesentliche Rolle. Genau dieser ist aber in seiner Existenz gefährdet, daher gibt es Leerstände. Der Konsum in der Mollerstadt ist nur bedingt auf Nachhaltigkeit ausgerichtet. Dies ist ein wichtiges Thema. Zentraler im Zusammenhang mit der Themensetzung dieser Publikation ist aber die Frage, wie man eine funktionsgemischte Stadtmitte, die von allen Teilen der Stadt aus gut ohne Auto zu erreichen ist, räumlich und programmatisch so aufstellt, dass sie ihre Funktion eines übergeordneten Stadtteils auch künftig übernehmen kann.

Die Mollerstadt wurde nach dem Zweiten Weltkrieg zügig wieder aufgebaut und ist architektonisch nicht überall ansprechend. Es ist schwer, ein Bestandsquartier ästhetisch aufzuwerten, zumal hierfür bei vielen Akteur\*innen, auch in der Stadtpolitik und -verwaltung gar kein Anlass gesehen wird. **Ästhetik** macht ein Quartier aber identifizierbar und verleiht ihm Wert. Die Mollerstadt bietet nicht nur über den Mangel an Gestaltung wenig Anlass zur Identifikation. Sie ist ein Durchgangsviertel, in welchem oft nur übergangsweise gelebt wird. Es gibt wenige auf das Quartiersleben bezogene Funktionen und Räume, die zur **Identifikation** einladen.

Zudem gibt es in der Mollerstadt kaum Flächen in öffentlicher Hand. Dies macht es schwer, das Quartier städtebaulich übergreifend zu entwickeln bzw. Impulse zu setzen. Es ist zentral, dass man die **Eigentümer\*innen** der Privatflächen erreicht, um eine zielorientierte nachhaltige Entwicklung mitzutragen bzw. voranzubringen.

Abb. 15 Gagerstraße





Abb. 16  
Stellplätze im Hof  
der Bleichstraße 10

## Ruhender Verkehr im Straßenraum und in den Höfen

Die Gagernstraße ist eine Seitenstraße der viel befahrenen Rheinstraße und Bleichstraße. Der Straßenraum wird beidseitig von ruhendem Verkehr flankiert. Fußgänger\*innen teilen sich den Gehweg mit parkenden Autos. In der Erdgeschosszone der Straße befinden sich Druckereien, ein Fitnessstudio, eine Seniorenresidenz und ein Friseur. Das Bild, das wir in der Gagernstraße vorfinden, ist ein gängiges Bild des Straßenraumes in der Mollerstadt: Die Blockrandbebauung als vorherrschende Bebauungsstruktur bildet Höfe aus, die vorrangig als Parkflächen genutzt werden. Dies geht neben einem immensen Flächenverbrauch für ruhenden Verkehr mit einem hohen Versiegelungsgrad einher. Die so genutzten Flächen könnten andernfalls für Erholungs- und Aufenthaltsflächen sowie Treffpunkte genutzt werden.

Abb. 17 Grafenstraße



Abb. 18  
Versiegelter Hof

## Versiegelungsgrad

Die Höfe der Mollerstadt weisen einen hohen Versiegelungsgrad und ein Defizit an offenen, versickerungsfähigen und begrünten Flächen auf. Die Versiegelung verhindert die Grundwasser- ausbildung und führt dazu, dass sich die Boden- oberfläche und die Luft in bebauten Gebieten aufheizt. Damit zählt die Mollerstadt als ther- misches Belastungsgebiet. Auf den Fotografien wurden Flächen mit hohem Versiegelungsgrad dokumentiert, darunter Tiefgarageneinfahrten und -überdeckungen mit versickerungsunfähigem Bodenbelag.



Abb. 19 Versiegelte Einfahrt

## Nutzungen

Das Haus in der Rheinstraße 30 spiegelt die typische Nutzungsverteilung in der Mollerstadt mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss und Wohnen in den oberen Geschossen wider.



Abb. 20  
Wohn- und Geschäfts-  
haus in der Rhein-  
straße

## Das Leitbild Stadt der kurzen Wege und was sich damit verknüpfen lässt – im Spiegel der Zeit

Die Vorstellungen, was man unter nachhaltiger Entwicklung versteht, haben sich in den vergangenen Dekaden zügig entwickelt und verändert. Eine Disziplin wie die Stadtplanung oder Stadtentwicklung braucht aber Modelle, die langfristig tragbar sind. Diese Modelle müssen so flexibel sein, dass sie sich verändernde Vorstellungen und Ansätze integrieren können. Das Leitbild der Stadt der kurzen Wege ist bislang flexibel genug, die sich rasant weiter entwickelnden Vorstellungen nachhaltiger Entwicklung zu integrieren. Die folgenden Abschnitte versuchen dies nachzuzeichnen. Die angegebenen Zeitfenster zeigen, wann der Diskurs in der breiteren Öffentlichkeit geführt wurde und wann ein Thema prägend wurde.

### 1980er- und 1990er-Jahre

In diesem Zeitraum ist das Leitbild der Stadt der kurzen Wege eng mit dem der Europäischen Stadt verknüpft. Bei diesem liegt ein Schwerpunkt auf der Öffentlichkeitsbildung, welche in einem funktionsgemischten Gebiet höherer Dichte entsteht, das wiederum eher durch Fuß- als durch Autoverkehr geprägt ist – so die These. Dieser Gedanke hat auch das Sanierungsvorhaben »Mollerstadt – westliche Innenstadt« mitgeprägt. Es gibt dabei vordergründig keine Ausrichtung auf Nachhaltigkeit, im Leitbild der Stadt der kurzen Wege fließt aber beides, Öffentlichkeitsbildung und Nachhaltigkeit, zusammen. Sie werden bis heute im engen Zusammenhang diskutiert, so auch in der vorliegenden Publikation.

### 1990er- und frühe 2000er-Jahre

In den 1990ern und frühen 2000ern ist der Schwerpunkt der Betrachtung unter anderem in Richtung alternative Mobilität und Flächensparsamkeit gerückt. Die Stadtstruktur wurde in der Moderne maßgeblich durch den Ausbau des motorisierten Individualverkehrs, sprich der Nutzung des Autos, geprägt. Gerade in diesem Bereich ist es aber bislang nicht gelungen, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß maßgeblich zu senken. Der Ausbau der Infrastruktur beinhaltet weitere ökologische Probleme, z. B. weil Landschaft bzw. Ökosysteme zerschnitten werden. Die Baustruktur der Zeit ist monofunktional und flächenintensiv.

Bei **alternativer Mobilität** im Zusammenhang mit der Stadt der kurzen Wege geht es vor allem darum, dass Wohn- und Arbeitsort, aber auch Schulen, Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten so nah beieinanderliegen, dass man nicht auf das Auto angewiesen ist, sondern zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV mobil ist.

Innen- vor Außenentwicklung ist im Hinblick auf die Flächensparsamkeit ein zentrales Stichwort, das beinhaltet, dass man weniger Außenflächen am Stadtrand erschließen möchte und stattdessen Brachen und Lücken in der Stadt verdichtet bebaut. Der Abzug der alliierten Streitkräfte in den 1990er-Jahren sowie brachfallende Infrastrukturen wie alte Flugplätze oder Gleisfelder machen innerstädtisch Flächen verfügbar, welche neu bebaut werden. In der Entwicklung dieser Konversionsflächen wird meist verdichteter Geschosswohnungsbau mit größeren, zusammenhängenden Grünzügen kombiniert.

Damit verbunden ist die sogenannte doppelte Innenentwicklung, welche neben der Verdichtung des gebauten Raumes den gleichzeitigen

Ausbau von Grünflächen vorsieht. Dies betrifft nicht nur die Begrünung von Fassaden und Dächern, sondern auch bodengebundenes Grün, da vor allem dieses ökologisch wirksam ist – und zugleich notwendigen sozialen Raum zur Verfügung stellt.

Auch die Schwammstadt ist in diesem Kontext zu nennen. Im Laufe der Entwicklung sind zunehmend städtische Freiflächen versiegelt worden, und Regenwasser wurde in die Kanalisation abgeleitet. Das stört den natürlichen Wasserhaushalt. Der entsiegelte, durchlässige Boden (oder auch die begrünte Dachfläche) speichert Wasser. Damit können Starkregenereignisse abgepuffert werden. Die Überschwemmungsgefahr sinkt, insbesondere wenn es zusätzliche Retentionsflächen gibt, das sind niedriger liegende Auffangbecken für Regenwasser.

Zudem verdunstet das im Boden gespeicherte Wasser bei Sonneneinstrahlung, was zur Kühlung des Stadtraumes im Sommer beiträgt. Dies ist im Zuge des Klimawandels mit heißeren Sommern wichtig, insbesondere, da eine dicht bebaute Stadt mit vielen versiegelten Flächen einiges an Speichermasse hat, die sich aufheizt. Die Stadt kühlt auch nachts nicht mehr aus. Darum hat man in der Stadt im Sommer oft so viel höhere Temperaturen als im Umland. Neben dem verdunstenden Wasser kühlt auch Grün die Stadt, auch hier über Verdunstung, bei Bäumen aber vor allem durch Beschattung.

## Heute: Die Verknüpfung der Ansätze

Die vorhergehenden Ansätze und Ideen sind bis heute wirksam und werden weiterverfolgt, aber auch weiterentwickelt. Der Ansatz alternativer Mobilität wird zwischenzeitlich mit der Idee der Multi- und Intermodalität kombiniert, das heißt, dass man nicht nur innerörtlich, sondern auch im regionalen Zusammenhang verschiedene

Verkehrsmittel einzeln oder auch kombiniert nutzen kann. Bedarfsgerecht kann auf Leihautos, -räder, -roller oder auf den ÖPNV zurückgegriffen werden. Neben CO<sub>2</sub> können so auch (versiegelte) Parkplatzflächen rückgebaut sowie Ressourcen gespart werden, da weniger Autos gebraucht werden.

Bei der Innenentwicklung hat sich der Blick auf die Bestandssanierung bzw. Bestandsentwicklung gerichtet, nicht nur, da die innerstädtischen Brachen und Baulücken zunehmend ausgeschöpft sind. Der Bestand speichert sogenannte graue Energie und spart Ressourcen. Für den Bau der Gebäude wurden beizeiten Energie und Rohstoffe verbraucht. Beim Abriss eines Gebäudes »verliert« man diese Energie, verbraucht neue und schafft viel Müll. Für den Neubau werden weitere Energie und Rohstoffe eingesetzt, was klimatisch und ökologisch problematisch ist. Eine noch auszubauende Kreislaufwirtschaft, die auf Recycling setzt, ist zusätzlich Grundlage, vorhandene Ressourcen effektiv einzusetzen.

Darmstadt hat im Masterplan das Leitbild der Stadt der kurzen Wege festgeschrieben, und die Mollerstadt hat ein sehr hohes Potenzial im Hinblick auf genau dieses Leitbild. Ehrlicher Weise muss man aber auch festhalten, dass dieses Leitbild im Hinblick auf regionale Funktionszusammenhänge, die gerade in einer Region wie dem Rhein-Main-Gebiet, zu dem Darmstadt zählt, und dem ländlich geprägten Raum an seine Grenzen kommt.

Die hier unter dem Leitbild Stadt der kurzen Wege versammelten Ansätze wie Flächensparsamkeit, Schwammstadt, Bestandsentwicklung, Kreislaufwirtschaft und Modal Split sind aber auch jenseits des Modells der Stadt der kurzen Wege Ansätze, die generell eine nachhaltige räumliche Entwicklung weit über innerstädtische Quartiere wie der Mollerstadt vorantreiben können.

# MOLLERSTADT 2.0 POLITISCHE ZIELE

---

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt verfolgt Stadtentwicklungsziele auf drei räumlichen Handlungsebenen. Es geht dabei um die Handlungsebene Gesamtstadt, in welche die beiden Ebenen Innenstadt und Quartiere eingebettet sind.

Gesamtstadt und Innenstadt umfassen dabei jeweils einen eindeutig abgegrenzten Raum, wogegen die Handlungsebene Quartiere einen räumlich nicht klar zugewiesenen Handlungsraum widerspiegelt, da diese überall und mit unterschiedlichen räumlichen Zuschnitten in der Stadt vertreten sind. Die politischen Stadtentwicklungs- und Handlungsziele dieser drei Ebenen bzw. Zielräume beeinflussen sich gegenseitig und implizieren gleichzeitig auch Zielsetzungen für das konkrete Quartier Mollerstadt.

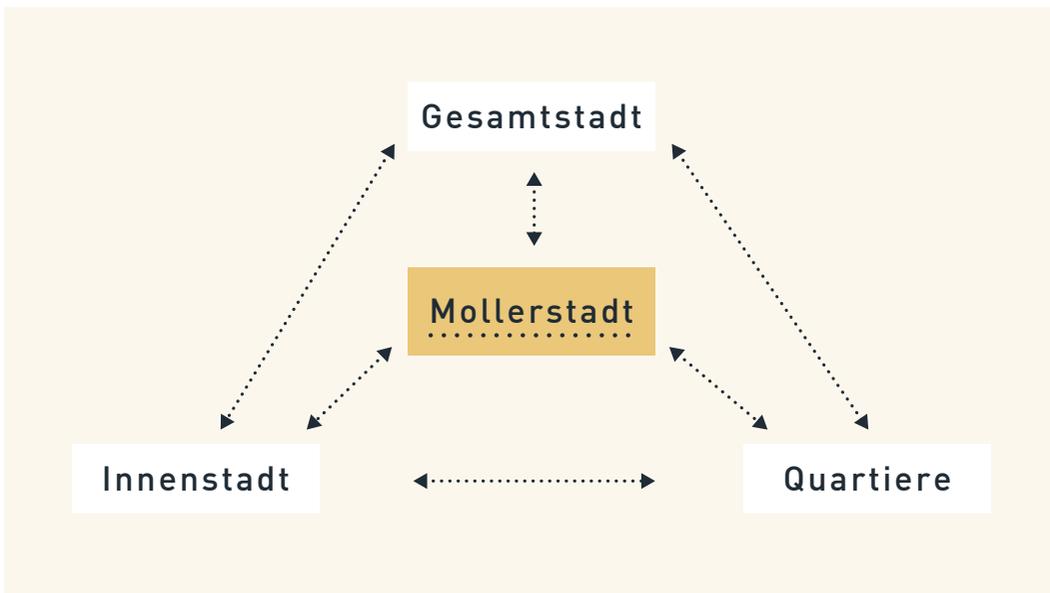


Abb. 21 (Grafik: Martina Rahner)  
Die drei stadtentwicklungspolitischen Zielräume, die Einfluss auf die Zielsetzungen für die Mollerstadt ausüben.

## Ziele der Stadtentwicklung und des Stadtbbaus in Darmstadt

Mit dem Grundsatzpapier »Grundlagen. Darmstädter Stadtentwicklung« des Stadtentwicklungsbeirates,<sup>7</sup> dem Netzwerk Wirtschaft-Wissenschaft-Politik, der Mitwirkung am Projekt »Regionen der Zukunft« gemeinsam mit den umliegenden Landkreisen und dem Start des lokalen Agendaprozesses wurden in den 1990er-Jahren die Grundlagen dafür gelegt, dass das übergeordnete Leitbild Nachhaltige Stadtentwicklung sowohl in der Kommunalpolitik und kommunalen Verwaltung als auch in der Darmstädter Wirtschaft und Stadtgesellschaft einen breiten Konsens finden konnte. In Folge dieser Ausrichtung fiel der Blick relativ schnell auf die Mollerstadt als ein Quartier, welches eine besondere Stellung und Herausforderung für eine nachhaltige Entwicklung in Darmstadt darstellt.

Vor diesem Hintergrund ist die stadträumliche Entwicklung der Wissenschaftsstadt Darmstadt seit mehr als zwei Jahrzehnten von dem Ziel »Innen- vor Außenentwicklung« geprägt. Erleichtert wurde und wird die Umsetzung dieses Zieles durch den Umstand, dass außerhalb der derzeitigen Siedlungs- und Verkehrsflächen nur wenige Entwicklungsmöglichkeiten in den Außenbereichen bestehen, da entweder Schutzgebietsausweisungen der Freiflächen im Umland oder Beschränkungen aufgrund von Fluglärmbelastungen restriktiv auf weitere räumliche Entwicklungen wirken. Außerdem standen und stehen der Stadt Darmstadt mehrere größere Konversionsflächen zur Verfügung, die umfangreiche Potenziale für die Innenentwicklung boten und immer noch bieten.

Mit diesem grundlegenden Ziel ist das Leitbild – zum Teil auch als Leitlinie umschrieben – der Stadt der kurzen Wege verknüpft. Dieses Leitbild bzw. diese Leitlinie ist für die Stadt Darmstadt explizit im Agenda-Dokument von 2000 formuliert worden, einem Dokument, welches im Rahmen eines bürgerschaftlichen Prozesses entstanden ist und von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt verabschiedet wurde.<sup>8</sup> Mit diesem Leitbild der Stadt der kurzen Wege geht die Zielvorstellung eines qualitativen Wachstums einher, um weitere Entwicklungsmöglichkeiten der Wissenschaftsstadt Darmstadt nicht auszuschließen.

In den letzten Jahren ist dieses Leitbild zunehmend mit Aspekten wie Vielfalt und Diversität unterlegt worden, wobei

7 Stadtentwicklungsbeirat Darmstadt: Grundlagen Darmstädter Stadtentwicklung. Thesen und Leitbilder, vorgelegt durch den Stadtentwicklungsbeirat, Beiträge zur Stadtentwicklung, Darmstadt, Selbstverlag, 1995

8 AG DARWIN und AGENDA-BÜRO der Wissenschaftsstadt Darmstadt: Wissenschaftsstadt Darmstadt Lokale Agenda 21 - Agenda Dokument. Verabschiedet auf dem 3. Agenda-Forum am 25. Mai 2000, Darmstadt, Selbstverlag, 2000

wirtschaftliche, soziale und kulturelle Vielfalt dabei im Vordergrund stehen. Im Flächennutzungsplan 2006<sup>9</sup> wurden dieses Leitbild und diese Zielvorstellungen zum ersten Mal planerisch niedergelegt und von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen (siehe Box 1). Um das oben erwähnte qualitative Wachstum zu steuern, werden im FNP 2006 quartiersbezogene Dichtewerte vorgeschlagen, und zwar sogenannte städtische Dichtewerte, die einen urbanen Charakter der Quartiere gewährleisten sollen.<sup>10</sup>

**Box 1:**

Die für diese Entwicklung entstehenden Flächenbedarfe sollen vorrangig durch Wiedernutzung, Umnutzung und Verdichtung innerhalb der bestehenden Siedlungsflächen gedeckt werden.<sup>11</sup>

Der Masterplan 2030+ baut im Grunde genommen auf diesen Leit- und Zielvorgaben auf und stellt diese, in bildhafter und plakativer Form präsentiert, in einen erweiterten und zum Teil auch neuen Kontext.<sup>12</sup> Die Herausforderung des qualitativen Wachstums und der damit verbundenen Nachverdichtungsprozesse werden in dem Masterplan mit dem Ziel der Doppelten Innenentwicklung verknüpft.

Zwar wurden mit den Klimaschutzkonzepten von 2004 und 2013 bereits Pfade aufgezeigt, wie Darmstadt CO<sub>2</sub>-Emissionen umfassend reduzieren kann, aber erst mit dem aktuellen Klimaschutzkonzept wird das Ziel Klimaneutralität bis 2035, basierend auf den Vorgaben des Koalitionsvertrages der aktuellen Koalition, als konkretes und gemeinsames Ziel der Stadtgesellschaft vorgegeben.

In den verschiedenen Dokumenten bzw. in weiteren sektoral ausgerichteten Plänen und Dokumenten werden zu den verschiedenen Handlungsfeldern der Stadtentwicklung und Stadtplanung (Wirtschaft, Mobilität, Wohnen, Landschaft usw.) zahlreiche weitere Ziele formuliert, die hier aber nicht aufgegriffen werden, um den Rahmen des Kapitels nicht zu sprengen.

9 Wissenschaftsstadt Darmstadt: Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan – Erläuterungsbericht, Darmstadt, Selbstverlag, 2006

10 Vgl. ebd.

11 Vgl. ebd., S. 4

12 Lammert, F.; Mulé, L.; Polinna, C.: MASTERPLAN DA 2030+. Räumliche Entwicklungsstrategie für Darmstadt, im Auftrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt, Stadtplanungsamt und Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung, Selbstverlag, 2020

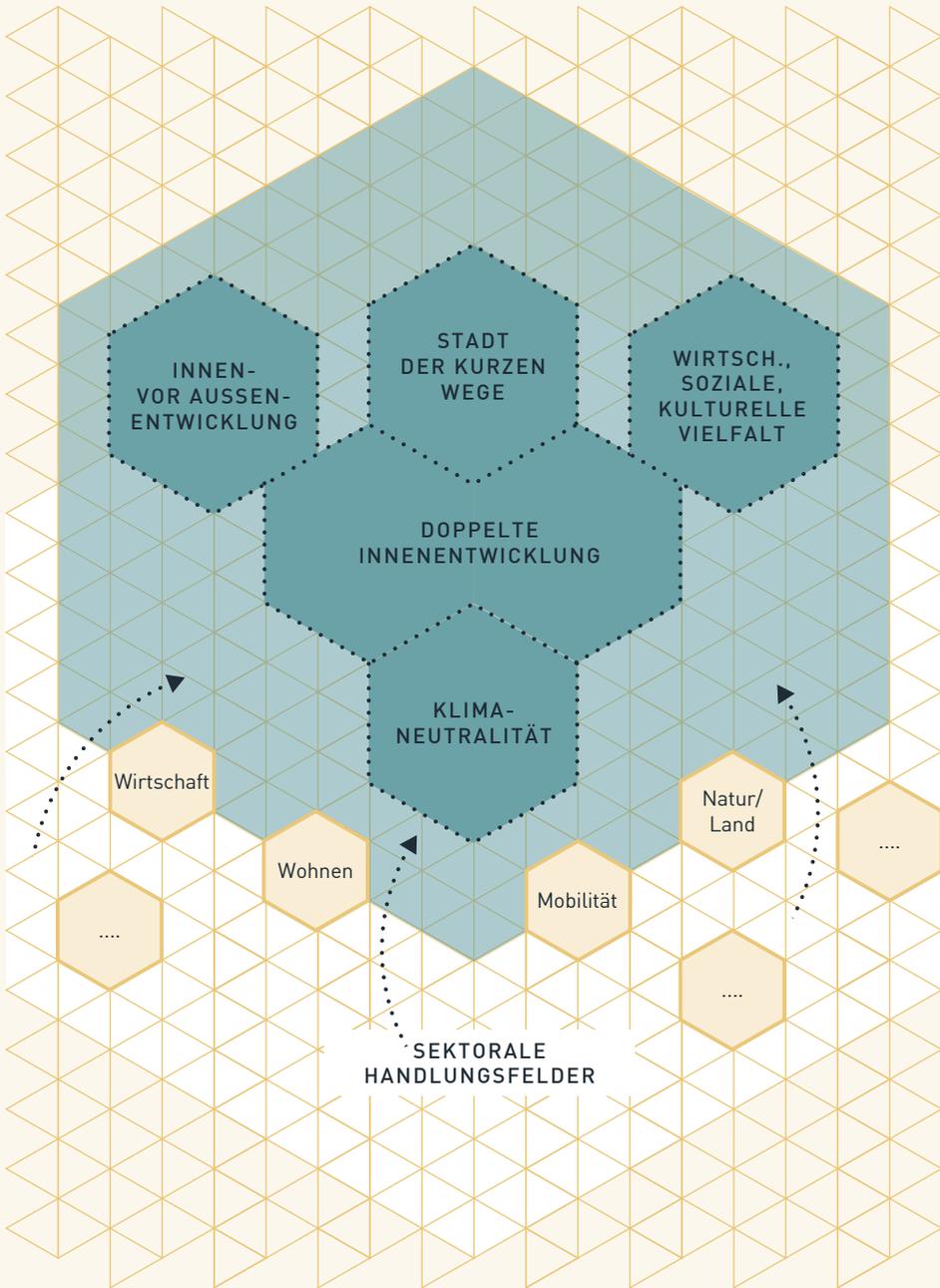


Abb. 22 (Grafik: Martina Rahner)

## Ziele für die Innenstadtentwicklung

Das wesentliche Planungsleitziel, welches im FNP 2006 formuliert wurde, lautet, dass die City als Handels- und Einkaufszentrum gestärkt werden soll, um sich gegenüber der Konkurrenz auf der grünen Wiese behaupten zu können und die überregionale Versorgungsfunktion weiterhin abzusichern. Die hier erwähnte City ist der Kernbereich der Innenstadt, sodass dieses Leitziel entsprechend auf die gesamte Innenstadt ausstrahlen sollte.

Allerdings hat sich, unterstützt durch die vorbereitenden Untersuchungen zur Stadterneuerung der Mollerstadt, zunehmend herausgestellt, dass die Darmstädter Innenstadt auch ein nicht zu unterschätzender Wohnstandort ist.<sup>13</sup> Im Agenda-Dokument wurden dazu schon entsprechende Schlussfolgerungen gezogen: »Durch eine Förderung der Nutzungsfunktion Wohnen in der Innenstadt könnte nicht nur der Bedarf an Neubauflächen reduziert werden, sondern diese Gebiete bieten wegen der vorhandenen Nutzungsmischungen eine gute Grundlage für die Umsetzung der Leitvorstellung 'Stadt der kurzen Wege'«. <sup>14</sup>

So stellt sich für die Innenstadt, dies gilt besonders für den Bereich außerhalb der engeren City, also den Bereich außerhalb der Fußgängerzone, die Stärkung der Wohnfunktion als ein zusätzliches wichtiges Planungsziel dar.<sup>15</sup>

Mittlerweile haben sich Verschiebungen ergeben, weil die Krise des Einzelhandels in den Innenstädten die Suche nach erweiterten und neuen Funktionen der City angekurbelt hat. Gastronomie und kulturelle Aktivitäten sind als ergänzende Funktionsträger von Innenstädten vermehrt ins Blickfeld gerückt. Letztlich wird noch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität als wichtige Aufgabe herausgestellt, um die Innenstädte attraktiver zu gestalten.<sup>16</sup>

Der Masterplan 2030+ greift diese Herausforderung auf und stellt als generelles Ziel eine multifunktionale Entwicklung der Darmstädter Innenstadt in den Mittelpunkt, allerdings mit starkem Fokus auf den Funktionen Einzelhandel, Gastronomie und Kultur. Aufgrund der oben angeführten, bereits vorhandenen Bedeutung der Innenstadt als Wohnstandort und des in den letzten Jahren deutlich angestiegenen

- 13 Rittmannsperger + Partner in Zusammenarbeit mit StetePlanung: Vorbereitende Untersuchungen. Ergebnisberichte Bd. 1, Wissenschaftsstadt Darmstadt, Stadtplanungsamt, 2005
- 14 AG DARWIN und AGENDA-BÜRO der Wissenschaftsstadt Darmstadt: Wissenschaftsstadt Darmstadt Lokale Agenda 21 - Agenda Dokument. Verabschiedet auf dem 3. Agenda-Forum am 25. Mai 2000, Darmstadt, Selbstverlag, 2000
- 15 Rittmannsperger + Partner in Zusammenarbeit mit StetePlanung: Vorbereitende Untersuchungen. Ergebnisberichte Bd. 1, Wissenschaftsstadt Darmstadt, Stadtplanungsamt, 2005
- 16 Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat: Projektaufruf »Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren«, Veröffentlichung am 22.07.2021, [online] [https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/ziz/download/innenstadtprogramm-dl.pdf;jsessionid=D49766F1DE2202912E98F555987900BB.live11291?\\_\\_blob=publicationFile&v=5](https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/ziz/download/innenstadtprogramm-dl.pdf;jsessionid=D49766F1DE2202912E98F555987900BB.live11291?__blob=publicationFile&v=5) (letzter Zugriff am 17.11.2022) MI 2021

# NACHHALTIGE STADTENTWICKLUNG

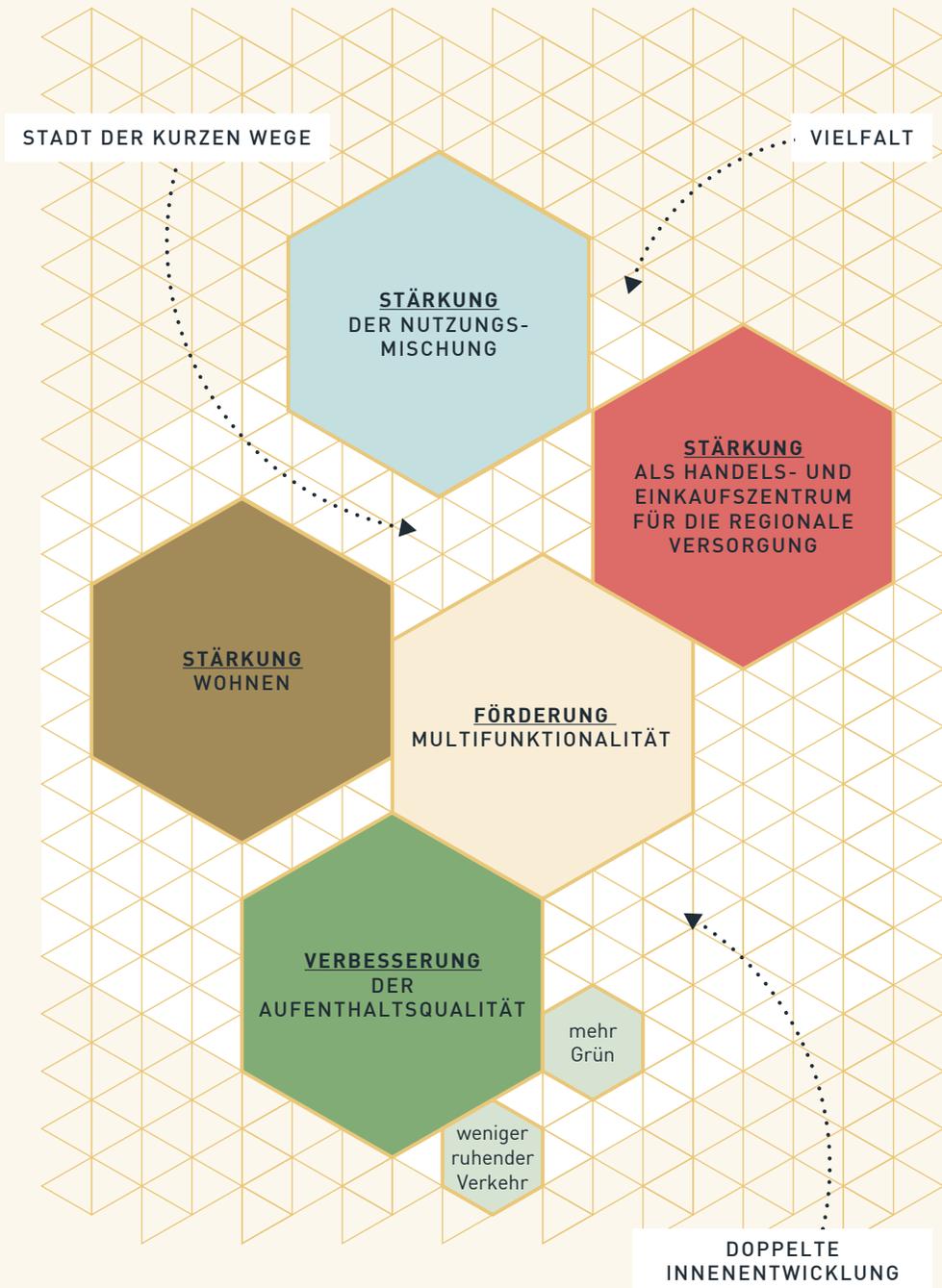


Abb. 23 (Grafik: Martina Rahner)

Bedarfes nach Wohnraum ist die Wohnfunktion noch mehr ins Blickfeld gerückt.<sup>17</sup>

Im Koalitionsvertrag wird ein sehr breites Spektrum an Funktionen aufgelistet und als Ziel wird formuliert: »... der Innenstadt durch eine größere Vielfalt ein neues Gesicht zu geben und sie als Herz unserer Stadt zu bewahren«. <sup>18</sup> Das City-Marketing benennt »die Vision einer lebendigen, funktionierenden Innenstadt, in der sich Einheimische und Besucher wohlfühlen und das städtische Leben genießen können«. <sup>19</sup>

Um die angestrebte Multifunktionalität zu erreichen und die Aufenthaltsqualität der Innenstadt zu verbessern, bedarf es vor allem der Lösung von zwei Problemen, die im Verkehrsentwicklungsplan von 2006<sup>20</sup> und im Klimagutachten entsprechend deutlich umschrieben worden sind. <sup>21</sup> Erstens den Platzanspruch des ruhenden Verkehrs zu reduzieren und zweitens die bauliche Verdichtung und die damit verbundene starke klimatische Belastung durch mehr Grün zu reduzieren. Der vor Kurzem erfolgte Umbau der Grafenstraße weist die Richtung auf, die für den weiteren Umbau der Innenstadt einzuschlagen ist. Bemerkenswert ist, dass in Bezug auf die Innenstadt das Ziel Klimaneutralität nicht konkret benannt wird.

## Ziele Quartierentwicklung

Die Quartiersebene ist in Darmstadt in Bezug auf soziale Fragen schon lange ins Blickfeld gerückt. Dies zeigt sich spätestens 1996, denn seitdem werden in den Sozialberichten kontinuierlich regionalisierte Analysen auf der Stadtteil- bzw. Ebene der Stadtviertel veröffentlicht. In den späteren Jahren wurden die Quartiere zunehmend als zentrale Ausgangspunkte nachhaltiger Stadtentwicklung identifiziert. Ihre Funktion als Motoren der Transformation ist mittlerweile stark in den Vordergrund getreten. Dies verdeutlichen die Aktivitäten im Rahmen der Programmgebiete des Stadtumbaus, der Masterplan 2030+ und der aktuelle Koalitionsvertrag.

Der Zielraum Quartiersebene zeichnet sich zudem durch die Besonderheit aus, dass er im Gegensatz zu den beiden vorhergehenden Zielräumen die Bewohner\*innen der Stadt Darmstadt bzw. der Quartiere als konkret zu beachtende Akteur\*innen mit in den Zielkatalog aufnimmt.

17 Bündnis 90/Die Grünen, CDU und Volt: Darmstadt dynamisch und innovativ gestalten. Für eine starke, klimaneutrale, gerechte und internationale Stadt, Koalitionsvertrag zwischen Bündnis 90/ DIE GRÜNEN Darmstadt, CDU Darmstadt und Volt Darmstadt für die Legislaturperiode 2021 bis 2026, Darmstadt, Selbstverlag, 2021 Koalitionsvertrag

18 Ebd.

19 Darmstadt City-Marketing e.V.: Wir über uns, [online] <https://www.darmstadt-citymarketing.de/service/ueber-uns.html> (letzter Zugriff am 21.08.2022)

20 Stete, G.; Teister, K.; Tschann, A.; Hammer, A.; Nowotny, T.; Klafs, C.: Verkehrsentwicklungsplan Darmstadt. Endbericht, im Auftrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt, Darmstadt, Selbstverlag, 2006

21 Katzschner, L.; Kupski, S.: Endbericht Klimafunktionskarte Wissenschaftsstadt Darmstadt. Gesamtstädtische Klimanalyse mit Planungsempfehlungen und Integration der zukünftigen baulichen sowie klimatischen Veränderungen, im Auftrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt, Umweltamt, Selbstverlag, 2016

In den ersten Zielkatalogen<sup>22</sup> standen Nutzungsmischung und soziale Vielfalt sowie die Entwicklung der Quartiere zu attraktiven, verkehrsberuhigten Wohnstandorten mit guter Nahversorgung für Güter des täglichen Bedarfs im Mittelpunkt. Letzteres wird auch noch einmal zeitnah im Masterplan 2030+ mit der Zielsetzung »Quartierszentren stärken und zu neuen Ankern im Quartier gestalten« betont.<sup>23</sup> Die Stadt der kurzen Wege auf der Quartiersebene bildet sozusagen die Blaupause für diese Zielrichtung.

Über das Bundesförderprogramm Soziale Stadt, in welches zunächst sowohl ein Teilgebiet des Stadtteils Kranichstein als auch das Quartier Eberstadt-Süd aufgenommen wurden, erfuhr in den letzten zehn Jahren das Ziel Teilhabe für die Darmstädter Quartiersentwicklung zunehmend eine Aufwertung. Im Masterplan 2030+ ist dann auch folgende Zielsetzung zu finden: »Darmstädts Quartiere sichern Lebensqualität und Teilhabe«. <sup>24</sup> Im Rahmen des Klimaschutzes gibt es ein weiteres Förderprogramm des Bundes, welches Einfluss auf Ziele in der derzeitigen Quartiersentwicklung ausübt. Es handelt sich um das Programm Energetische Stadtsanierung. Auch dieses Förderprogramm wird von der Stadt Darmstadt genutzt. Erstes Programmgebiet war bzw. ist die Mollerstadt. Dieses Programm verfolgte zunächst das vorrangige Ziel, die energetische Gebäudesanierung in den ausgewählten Quartieren zu beschleunigen. Von Anfang an wurde in der Mollerstadt dieses Vorrangziel durch das Klimaanpassungsziel »Verbesserung des Mikroklima« ergänzt, indem Gebäudebegrünungen zusätzlich finanziell gefördert werden. Eine besondere Förderung von Photovoltaikanlagen, um den Einsatz erneuerbarer Energien voranzutreiben, ist erst in letzter Zeit zu einem neuen Schwerpunkt des Förderprogramms geworden.

In Bezug auf den Klimaschutz sind in dem Koalitionsvertrag von 2021 weitergehende Ziele für neue Quartiere formuliert worden. In neuen Quartieren der Stadt soll die Vision einer Netto-Energieerzeugung verfolgt werden.<sup>25</sup>

Seit in den 1980er-Jahren die ersten Verkehrsberuhigungen im Johannesviertel durchgeführt wurden, stellt die Entwicklung verkehrsberuhigter Quartiere ein zentrales Ziel in der Darmstädter Quartiersentwicklung dar. Später folgte das Ziel, dass neue Quartiere autoarm gestaltet werden sollen. Das weitergehende Ziel von autofreien Quartieren wurde nur einmal bei der Entwicklung des Quartiers K6

22 Z. B. AG DARWIN und AGENDA-BÜRO der Wissenschaftsstadt Darmstadt: Wissenschaftsstadt Darmstadt Lokale Agenda 21 – Agenda Dokument. Verabschiedet auf dem 3. Agenda-Forum am 25. Mai 2000, Darmstadt, Selbstverlag, 2000; Rittmannsperger + Partner in Zusammenarbeit mit StetePlanung: Vorbereitende Untersuchungen. Ergebnisberichte Bd. 1, Wissenschaftsstadt Darmstadt, Stadtplanungsamt, 2005

23 Lammert, F.; Mulé, L.; Polinna, C.: MASTERPLAN DA 2030+. Räumliche Entwicklungsstrategie für Darmstadt, im Auftrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt, Stadtplanungsamt und Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung, Selbstverlag, 2020, S. 60

24 Ebd., S. 86

25 Bündnis 90/Die Grünen, CDU und Volt: Darmstadt dynamisch und innovativ gestalten. Für eine starke, klimaneutrale, gerechte und internationale Stadt, Koalitionsvertrag zwischen Bündnis 90/ DIE GRÜNEN Darmstadt, CDU Darmstadt und Volt Darmstadt für die Legislaturperiode 2021 bis 2026, Darmstadt, Selbstverlag, 2021Koalitionsvertrag

in Kranichstein kurzfristig angedacht, aber schnell wieder als nicht umsetzbar aufgegeben. Im Masterplan 2030+ wird vorgeschlagen, in Quartieren multimodale Mobilitätspunkte einzuplanen. Modellprojekte zu autoarmen und fußläufigen Bestandsquartieren sind Zielsetzungen im Koalitionsvertrag 2021 und Klimaschutzkonzept 2022.

Die Darmstädter Quartiersentwicklung unterliegt also sowohl einer umfassenden Aufgabenstellung, nämlich die Transformation zur nachhaltigen Stadt zu bewerkstelligen, als auch einem vielfältigen Zielkanon, der spezielle Ziele zur Bewältigung von Umwelt und Klimaproblemen, zur Förderung einer umweltverträglichen Mobilität bei gleichzeitiger Zurückdrängung des ruhenden Verkehrs und eine Anpassung an den Klimawandel durch die Entwicklung der blauen und grünen Infrastruktur zum Inhalt hat.

## Ziele Mollerstadt

Auf der Grundlage, dass die Mollerstadt ein Quartier ist, welches auf der einen Seite durch eine Reihe von Problemlagen wie hohe Fluktuation der Einwohnerschaft, Leerstände von Geschäften, starke Verkehrsbelastung, hoher Überbauungs- und Versiegelungsgrad usw. belastet ist, aber auf der anderen Seite durch die Nutzungsmischung und Innenstadtnähe eine besondere Qualität besitzt, orientieren sich die Leitlinien und Oberziele an diesem Spannungsfeld.

In dem Agenda-Dokument wird die Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität in den Vordergrund der Ziele gesetzt, während in dem Ergebnisbericht zu den vorbereitenden städtebaulichen Untersuchungen mit dem Leitbild »ein lebendiges Innenstadtquartier für urbane Wohn- und Arbeitsformen« auch der gewerbliche Bereich stark einbezogen wird.<sup>26</sup> Letzteres wurde im Klimaschutzkonzept<sup>27</sup> für die Maßnahme »Stadtlabor Mollerstadt« direkt übernommen.

26 Rittmannsperger + Partner in Zusammenarbeit mit StetePlanung: Vorbereitende Untersuchungen. Ergebnisberichte Bd. 1, Wissenschaftsstadt Darmstadt, Stadtplanungsamt, 2005

27 Werner, P.; Enseling, A.; Koch, T.; Vaché, M.; Fahrwald, J.; Eppler, G.: Integriertes Klimaschutzkonzept für die Wissenschaftsstadt Darmstadt, im Auftrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt, Darmstadt, Selbstverlag, 2013

# NACHHALTIGE STADTENTWICKLUNG

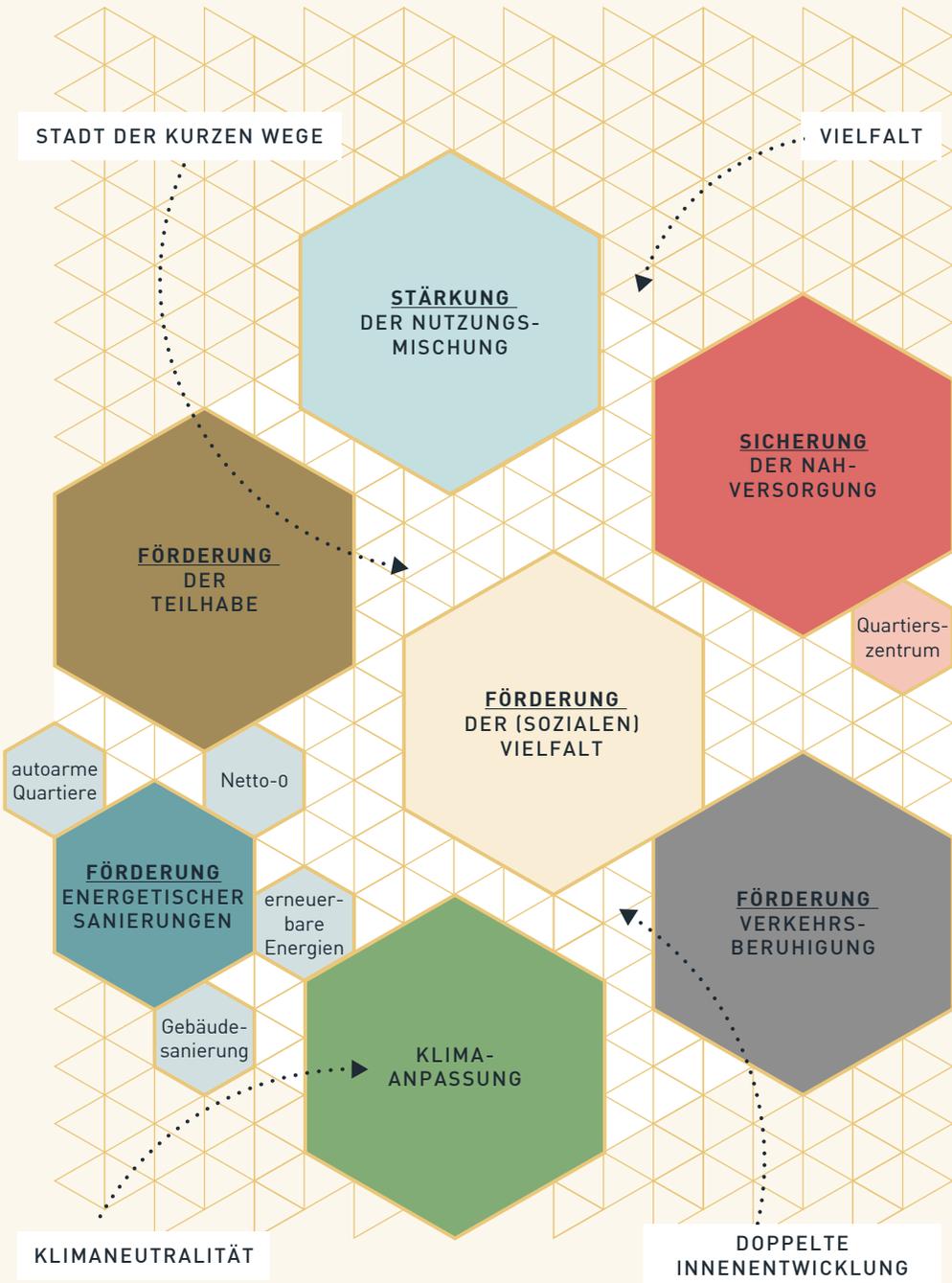


Abb. 24 (Grafik: Martina Rahner)

Für den Bericht zur Stadterneuerung ist festzuhalten, dass in diesem Klimaschutzziele oder -maßnahmen eine sehr untergeordnete Rolle spielen.<sup>28</sup>

In dem Bericht zur energetischen Stadtsanierung Darmstadt Mollerstadt<sup>29</sup> und dem Klimaschutzkonzept 2013<sup>30</sup> werden Energieeffizienz, Ausbau der Wärmenetze bzw. Nutzung erneuerbarer Energien sowie Verbesserung des lokalen Mikroklimas als wesentliche Ziele genannt.

Das Agenda-Dokument<sup>31</sup>, der oben genannte Bericht zur Stadterneuerung<sup>32</sup> und der energetische Sanierungsbericht<sup>33</sup> unterlegen diese Oberziele noch durch eine Reihe an maßnahmenorientierten Zielen, in denen sich zahlreiche Ziele, die für den Zielraum Quartiere in Darmstadt entwickelt worden sind, widerspiegeln. Es ergibt sich somit ein breites Spektrum an Ober- und Handlungszielen.

Bemerkenswert ist, dass bei den maßnahmenorientierten Zielen einzelne Straßenräume namentlich in den Fokus genommen werden; die Rheinstraße und die Grafenstraße werden dabei besonders hervorgehoben, ansonsten werden keine anderen Ziele mit konkret benannten Räumen in der Mollerstadt verknüpft.

- 28 Rittmannsperger + Partner in Zusammenarbeit mit StetePlanung: Vorbereitende Untersuchungen. Ergebnisberichte Bd. 1, Wissenschaftsstadt Darmstadt, Stadtplanungsamt, 2005
- 29 Planinsek, S.; Gröning, B.; Krein, B.; Koch, T.; Nalepa, R. (2013): Mollerstadt 2.0. Energetische Stadtsanierung Darmstadt, Mollerstadt. Integriertes Quartierskonzept. NH ProjektStadt, Frankfurt am Main.
- 30 Werner, P.; Enseling, A.; Koch, T.; Vaché, M.; Fahrwald, J.; Eppler, G.: Integriertes Klimaschutzkonzept für die Wissenschaftsstadt Darmstadt, im Auftrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt, Darmstadt, Selbstverlag, 2013
- 31 AG DARWIN und AGENDA-BÜRO der Wissenschaftsstadt Darmstadt: Wissenschaftsstadt Darmstadt Lokale Agenda 21 - Agenda Dokument. Verabschiedet auf dem 3. Agenda-Forum am 25. Mai 2000, Darmstadt, Selbstverlag, 2000
- 32 Rittmannsperger + Partner in Zusammenarbeit mit StetePlanung: Vorbereitende Untersuchungen. Ergebnisberichte Bd. 1, Wissenschaftsstadt Darmstadt, Stadtplanungsamt, 2005
- 33 Planinsek, S.; Gröning, B.; Krein, B.; Koch, T.; Nalepa, R. (2013): Mollerstadt 2.0. Energetische Stadtsanierung Darmstadt, Mollerstadt. Integriertes Quartierskonzept. NH ProjektStadt, Frankfurt am Main.

# NACHHALTIGE STADTENTWICKLUNG

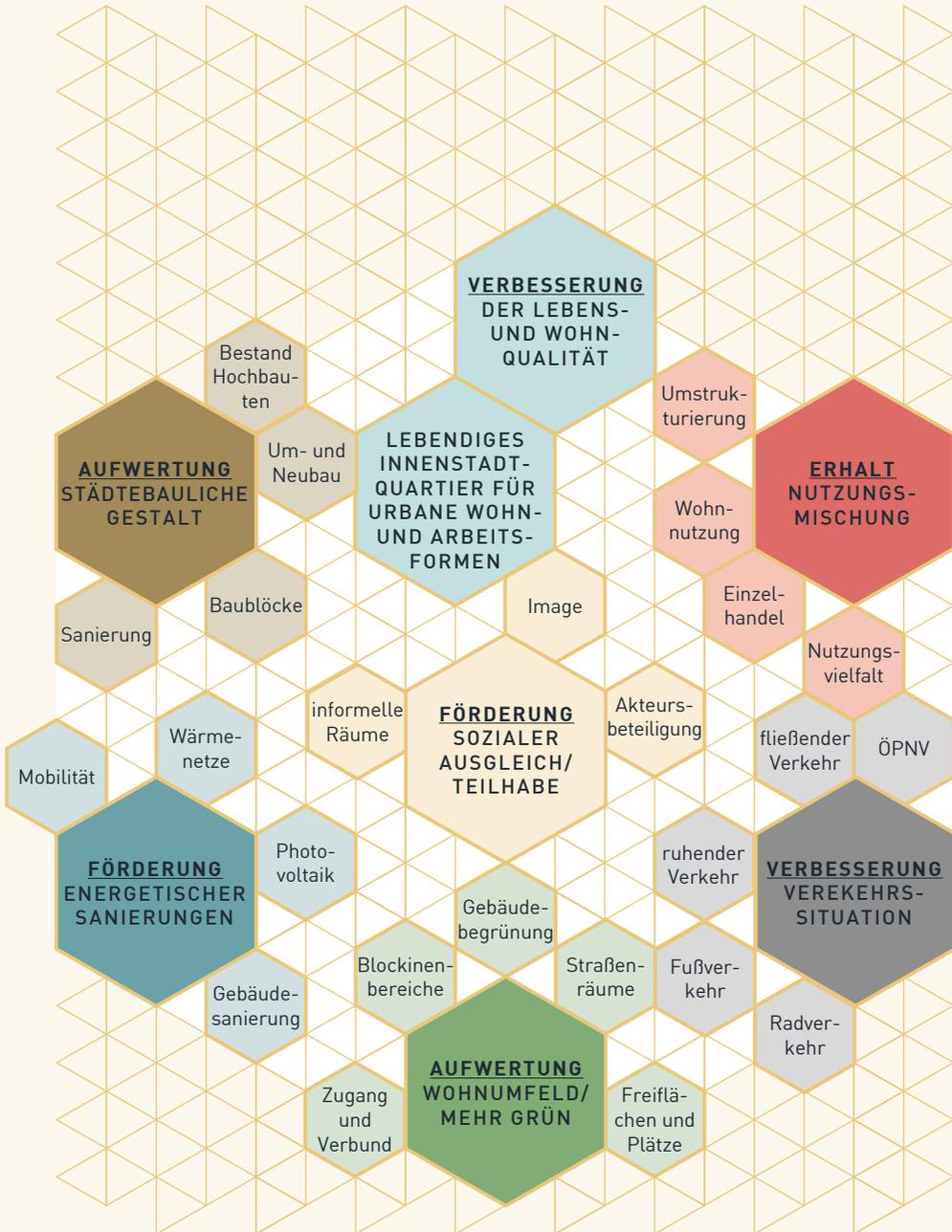


Abb. 25 (Grafik: Martina Rahner)

### Das integrierte Quartierskonzept

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Darmstadt hat das Quartier Mollerstadt 2005 förmlich als Sanierungsgebiet festgesetzt. Damit bestand für die Stadt die Möglichkeit, Fördermittel beim Bund und dem Land Hessen zu beantragen.<sup>34</sup> Für Eigentümer\*innen von Immobilien und Grundstücken ergaben sich Vorteile, wie z. B. Zuschüsse für Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen oder die Möglichkeit der steuerlichen Abschreibung von Modernisierungskosten.<sup>35</sup> Für viele Bauvorhaben entfiel außerdem die Genehmigungspflicht.<sup>36</sup> Der damalige Schwerpunkt der Stadtsanierung lag aufgrund beschränkter städtebaulicher Fördermittel auf Maßnahmen im öffentlichen Raum.

Im März 2012 wurde das Sanierungsgebiet »Westliche Innenstadt – Mollerstadt« in das KfW-Förderprogramm »Energetische Stadtsanierung« aufgenommen und ein Zuschuss für die Erstellung eines integrierten Quartierskonzeptes gewährt. Dieses sollte unter anderem konkrete Maßnahmen formulieren, um die Energieeffizienz im Quartier zu erhöhen. Im Rahmen des Förderprogrammes sollte das Viertel hinsichtlich Ressourcenschonung, Energieeffizienz und -gewinnung weiterentwickelt werden.<sup>37</sup>

2017 wurde ein Sanierungsmanagement mit Mitteln der KfW-Förderbank eingerichtet, welches zur Aufgabe hatte, die im integrierten Quartierskonzept aufgeführten Maßnahmen umzusetzen und den Prozess der Umsetzung zu planen. Die Sanierungsmanagerin oder der Sanierungsmanager diente Eigentümer\*innen als Anlaufstelle für Fragen zur finanziellen Förderung sowie zur Beratung bei energetischen Gebäudesanierungen sowie Begrünungsmaßnahmen privater Grundstücke und Gebäude.<sup>38</sup>

Ende 2022 lief das Förderprogramm aus, und das Sanierungsgebiet »Westliche Innenstadt – Mollerstadt« wurde aufgehoben. Die Sanierungsziele des integrierten Quartierskonzeptes werden auf den folgenden Seiten aufgeschlüsselt und visualisiert.<sup>39</sup>

- 34 Wissenschaftsstadt Darmstadt: Mollerstadt - Städtebauförderungsmittel, Sanierungssatzung, [online] <https://www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/stadtplanung/sanierung-soziale-stadtstadtumbau/mollerstadt/mollerstadt-staedtebaufoerderungsmittel-sanierungssatzung> (letzter Zugriff am 6.2.2023)
- 35 Wissenschaftsstadt Darmstadt: Sanierungsgebiete: Rechtliche Vorschriften, [online] <https://www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/stadtplanung/sanierung-soziale-stadtstadtumbau/sanierungsgenehmigung/sanierungsgebiete-rechtliche-vorschriften> (letzter Zugriff am 6.2.2023)
- 36 Wissenschaftsstadt Darmstadt: Satzung zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes »Westliche Innenstadt - Mollerstadt« vom 11.10.2005 (§5, Absatz 2)
- 37 Wissenschaftsstadt Darmstadt und NH ProjektStadt: Mollerstadt 2.0, Energetische Stadtsanierung Darmstadt, Mollerstadt, Integriertes Quartierskonzept, Stand Oktober 2013, S. 10, [online] [https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/Aemter\\_und\\_einrichtungen/61-Stadtplanungsamt/Mollerstadt/Schlussbericht\\_Mollerstadt\\_1.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/Aemter_und_einrichtungen/61-Stadtplanungsamt/Mollerstadt/Schlussbericht_Mollerstadt_1.pdf)
- 38 Wissenschaftsstadt Darmstadt: Mollerstadt – Energetische Stadtsanierung, [online] <https://www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/stadtplanung/sanierung-soziale-stadtstadtumbau/mollerstadt/mollers-tadt-energetische-stadtsanierung> (letzter Zugriff am 6.2.2023)
- 39 Wissenschaftsstadt Darmstadt und NH ProjektStadt: Mollerstadt 2.0, Energetische Stadtsanierung Darmstadt, Mollerstadt, Integriertes Quartierskonzept, Stand Oktober 2013, Maßnahmenkatalog S. 98–124, [online] [https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/Aemter\\_und\\_einrichtungen/61-Stadtplanungsamt/Mollerstadt/Schlussbericht\\_Mollers-tadt\\_4.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/Aemter_und_einrichtungen/61-Stadtplanungsamt/Mollerstadt/Schlussbericht_Mollers-tadt_4.pdf)

# ENERGETISCHE MODERNISIERUNG VON GEBÄUDEN

Abb. 26 (Grafik: Katja Hofmann)  
Darstellung der Sanierungsziele:  
Energetische Modernisierung von  
Gebäuden

## MASSNAHME 7

Förderung der Bildung von Energiegenossenschaften:  
Chance der Anlage und Investitionsmöglichkeiten in  
lokale und regionale Energieprojekte

## MASSNAHME 3

Einsatz von solarthermischen- und Photovoltaik-  
anlagen zur Trinkwassererwärmung, zur Unterstüt-  
zung der Heizung sowie zur Stromerzeugung

## MASSNAHME 2

Einsatz von Blockheizkraft-  
werken

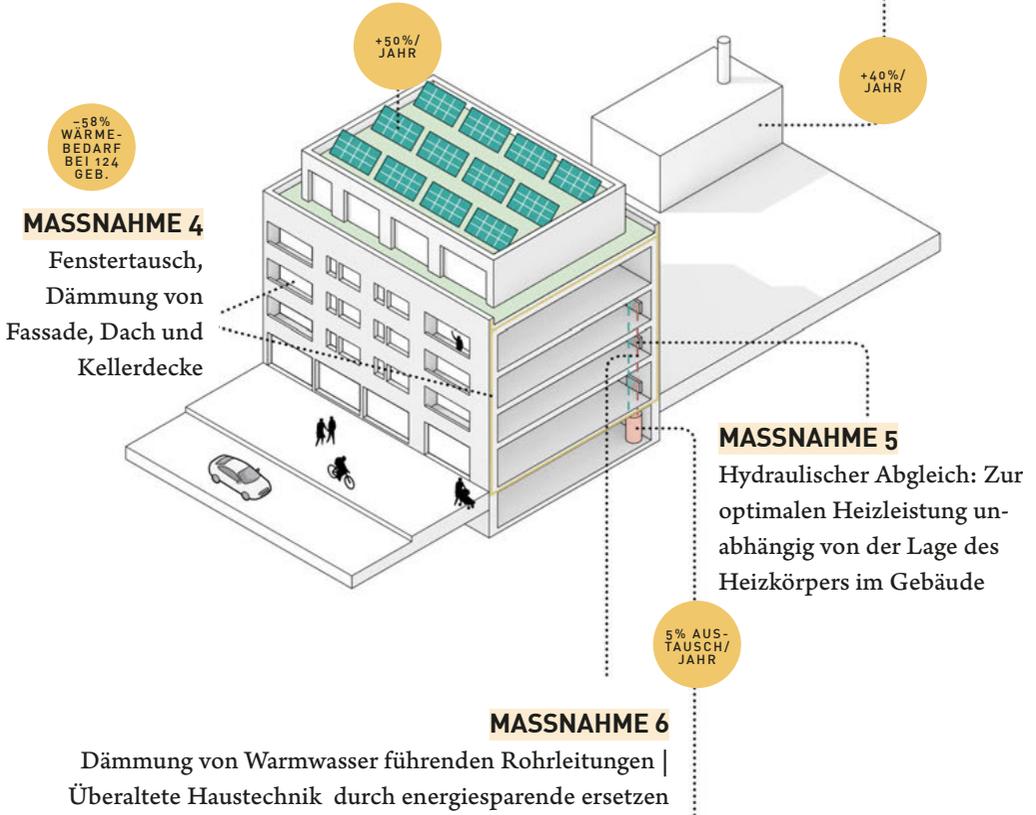


Abb. 27 (Grafik: Katja Hofmann)  
Darstellung der Sanierungsziele:  
Förderung privater  
Begrünungsmaßnahmen

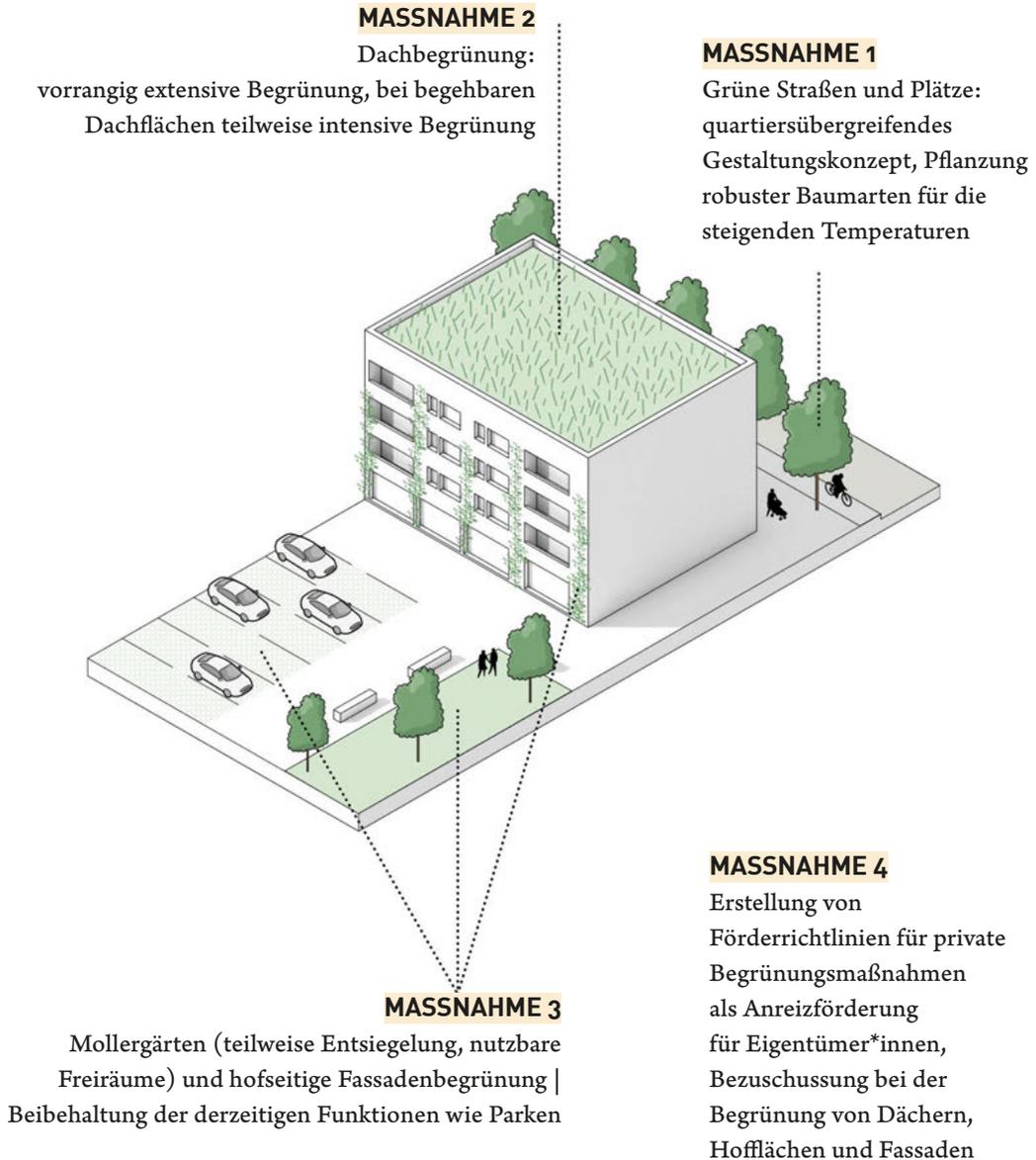
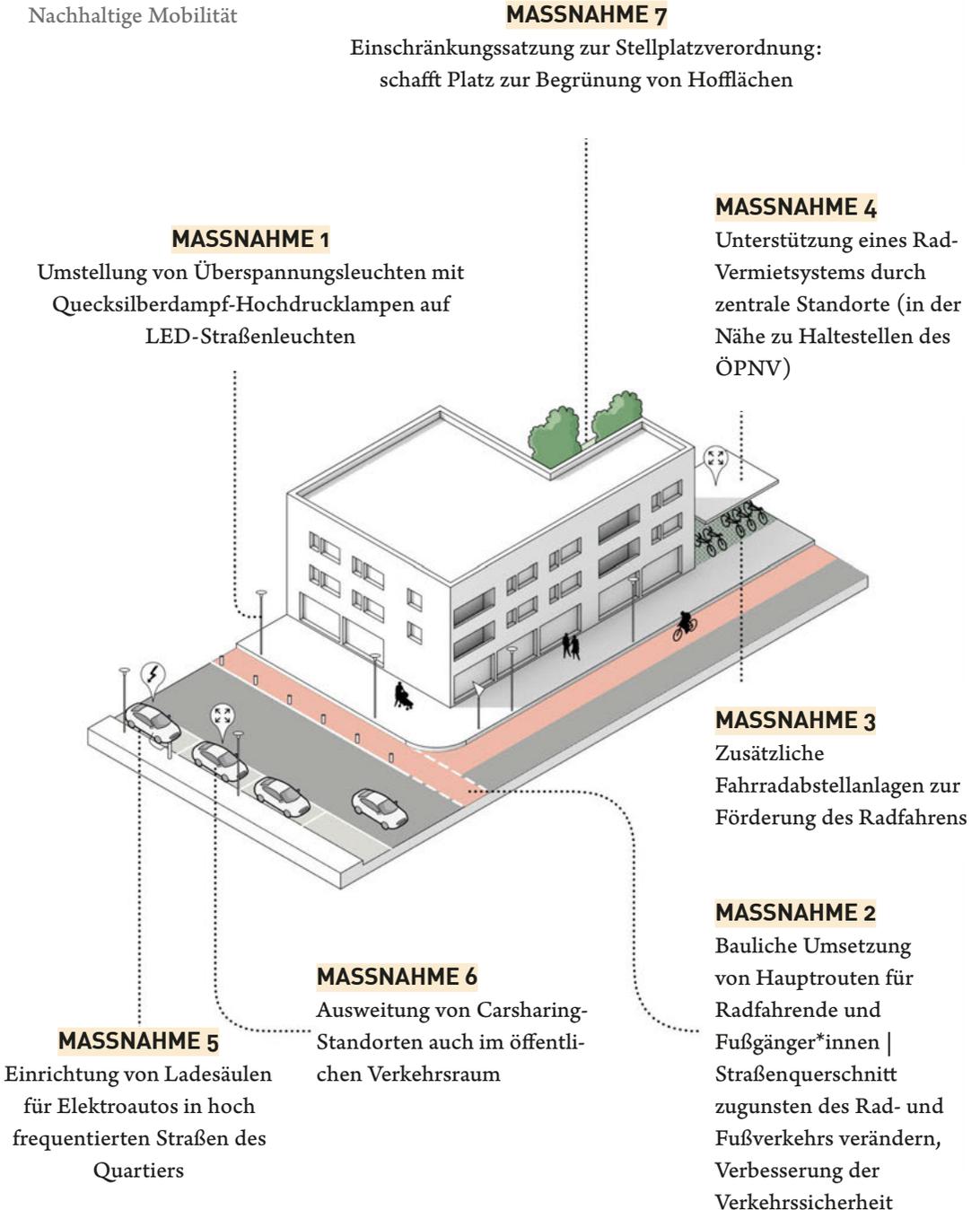


Abb. 28 (Grafik: Katja Hofmann)  
Darstellung der Sanierungsziele:  
Nachhaltige Mobilität



## Modernisierungsmaßnahmen

Mit dem Beschluss zur Aufhebung des Sanierungsgebietes sind keine weiteren Förderungen der genannten Maßnahmen mehr möglich. Rückblickend konnte seit der förmlichen Festsetzung als Sanierungsgebiet nur ein Teil der Ziele erreicht werden.

Seit Bestehen des integrierten Quartierskonzeptes konnten Sanierungsmaßnahmen an einigen der Bestandsgebäuden durchgeführt werden, bei einzelnen steht die Sanierung unmittelbar bevor. An einem großen Teil der als nicht modernisiert eingestuften Gebäude wurden seither keine Modernisierungsmaßnahmen durchgeführt.

Sofern eine Verdichtung erzielt werden konnte, durfte auch neu gebaut werden. So wurden Lücken in der Blockrandbebauung durch Neubauten geschlossen. Im Blockinnenbereich wurden vereinzelt Gebäude (-komplexe) ergänzt, wodurch Flächen wegfielen, die vorher für Pkw-Stellplätze genutzt wurden, wie z. B. im Hofinneren der Bleichstraße 10 und der Elisabethenstraße 68. Zum Teil wurden Gewerbehöfe durch Wohnhäuser ersetzt.

Siehe auch: Teil B – Handlungsfelder, »Handlungsfeld Gebäude«, 3. Herausforderungen und Potenziale in der Mollerstadt, 3.1. Gebäudestruktur



Abb. 29  
Modernisiertes Gebäude in der  
Adelungstraße 45



Abb. 30  
Neubauten in der Elisabethenstraße 66  
und 68, von der Hofseite aus fotografiert



Abb. 31  
(Grafik: Katja Hofmann)

## Legende

- Modernisierungen 2013–2017
- als ausreichend modernisiert eingestuft (vor 2013)
- bevorstehende Modernisierungen
- (Ersatz-)Neubauten
- Standort Fotos

Als Datengrundlage für die Darstellung diente »Übersicht Beratungsgespräche und Modernisierungsvereinbarungen«<sup>40</sup> der NH ProjektStadt sowie die Abbildung »Modernisierungsstand der Gebäude in der Mollerstadt« des integrierten Quartierskonzepts.<sup>41</sup> Luftaufnahmen von 2005,<sup>42</sup> 2013<sup>43</sup> und 2021<sup>44</sup> wurden vereinzelt zur Überprüfung herangezogen.

- 40 Dokument der NH ProjektStadt: Übersicht Beratungsgespräche und Modernisierungsvereinbarungen, Stand 12.12.2022 (nicht veröffentlicht)
- 41 Wissenschaftsstadt Darmstadt und NH ProjektStadt: Mollerstadt 2.0, Energetische Stadtsanierung Darmstadt, Mollerstadt, Integriertes Quartierskonzept, Stand Oktober 2013, S. 28, Abbildung 13: Modernisierungsstand der Gebäude in der Mollerstadt, [online] [https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/Aemter\\_und\\_einrichtungen/61-Stadtplanungsamt/Mollerstadt/Schlussbericht\\_Mollerstadt\\_2.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/Aemter_und_einrichtungen/61-Stadtplanungsamt/Mollerstadt/Schlussbericht_Mollerstadt_2.pdf)
- 42 GoogleEarth Luftbild Mollerstadt Darmstadt, 2005 (Image © 2023 AeroWest)
- 43 GoogleEarth Luftbild Mollerstadt Darmstadt, 2013
- 44 Amt für Klimaschutz der Wissenschaftsstadt Darmstadt: Gründach- und Entsiegelungskataster, [online] <https://www.gpm-webgis-13.de/geoapp/kataster/darmstadt/> (letzter Zugriff am 13.03.2023)

## Verdichtungs- und Aufstockungsmaßnahmen

Eine Möglichkeit der städtebaulichen Nachverdichtung ist das Aufstocken und das Ausbauen von Dächern bei Bestandsgebäuden. In der Mollerstadt wurde an mehreren Gebäuden nachverdichtet; sowohl im Zuge von Modernisierungsmaßnahmen als auch als alleinige Maßnahme. Hierdurch ist eine moderate Verdichtung entstanden.



Abb. 32  
Aufstockung um ein Staffelgeschoss in der Grafenstraße 27



Abb. 33  
Aufstockung auf einer Garage um zwei Wohn-  
geschosse in der Rheinstraße 49



Abb. 34  
Aufstockung um ein Geschoss  
in der Gagernstraße 7–9



Abb. 35  
(Grafik: Katja  
Hofmann)

## Legende

- Aufstockungen
- Standort Fotos

Als Datengrundlage für die Darstellung dienten die Luftaufnahme der Stadt Darmstadt von 2021<sup>45</sup> und Luftbildaufnahmen von 2005<sup>46</sup> im Vergleich. Berücksichtigt wurden hierbei geneigte Dachformen, die zu Flachdächern umgebaut wurden, deutliche Vergrößerungen bestehender Dachgauben, Erweiterungen bestehender Dachaufbauten sowie Aufstockungen.

45 Amt für Klimaschutz der Wissenschaftsstadt Darmstadt: Gründach- und Entsiegelungskataster, [online] <https://www.gpm-webgis-13.de/geoapp/kataster/darmstadt/> (letzter Zugriff am 13.03.2023)

46 GoogleEarth Luftbild der Mollerstadt Darmstadt von 2005 (Image © 2023 AeroWest)

## Dachbegrünungsmaßnahmen

Die Eignung der Dächer für Dachbegrünung hängt von verschiedenen Faktoren wie der Dachneigung, der Besonnung und der Statik ab. Flachdächer eignen sich prinzipiell, Dachflächen mit einer Neigung von 10–15° nur, wenn die Statik passend ist.<sup>47</sup>

Dachbegrünungsmaßnahmen wurden hauptsächlich bei Neubauten umgesetzt, vereinzelt auch im Zuge von Modernisierungsmaßnahmen. Bei vielen Modernisierungen und Neubauten wurde keine Dachbegrünung angelegt, auch wenn diese als geeignet eingestuft werden. Eine echte Durchgrünung des Quartiers konnte bislang nicht erreicht werden.

47 Amt für Klimaschutz der Wissenschaftsstadt Darmstadt: Gründachkataster, S. 4, [online] <https://www.gpm-webgis-13.de/geoapp/kataster/darmstadt/> (letzter Zugriff am 13.03.2023)



Abb. 36

Dach- und Hofbegrünung an den Neubauten in der Bleichstraße 10, fotografiert aus dem Gebäude der Rheinstraße 29

Abb. 37  
(Grafik: Katja  
Hofmann)



## Legende

- Dachbegrünungsmaßnahmen
- Potenzial Dachbegrünung bei bereits modernisierten Gebäuden u. Neubauten
- Standort Fotos

Als Datengrundlage für die Darstellung dienten das Gründach- und Entsigelungskataster der Stadt Darmstadt von 2021 sowie Luftbilddaufnahmen von 2005<sup>48</sup> und 2022<sup>49</sup> im Vergleich.

48 GoogleEarth Luftbild der Mollerstadt Darmstadt von 2005 (Image © 2023 AeroWest)

49 GoogleEarth 3D- Daten der Mollerstadt Darmstadt von 2022 (Image Landsat/ Copernicus)

mit Judith Wilms vom Stadtplanungsamt der Wissenschaftsstadt Darmstadt,  
Birgit Gröning von der NH ProjektStadt,  
Peter Werner, vormals IWU sowie Prof. Astrid Schmeing, h\_da

**Astrid Schmeing:** Eigentlich stecken viele Prozesse zur Umsetzung der Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen in den Kinderschuhen. Die Architektur ist noch nicht so weit; es wird immer noch lieber neu gebaut als saniert. Die Energieversorgung ist noch nicht so weit, die Mobilität ist noch nicht so weit, von Entseigelung und Begrünung ganz zu schweigen.

**Birgit Gröning:** Es ist schwer, ein Gebiet in so kurzer Zeit umzukrempeln. Das ist nicht möglich. Ich finde aber schon, dass wir einiges erreicht haben. Z. B. bei der Begrünung sind einige Gründächer hinzugekommen, bspw. bei Aufstockungen, aber auch bei Neubauten.

**Judith Wilms:** Das denke ich auch. Hinzu kommt, dass sich im Themenfeld Nachhaltigkeit alles rasend schnell weiterentwickelt. Was heute bspw. bei Dachbegrünung empfohlen wird, ist morgen schon überholt.

**Astrid Schmeing:** Und die Sanierung der Mollerstadt geht ja zurück bis 2005. Das heißt, das ist ein langes Vorhaben, und die Ziele haben sich im Laufe der Zeit verändert. Aus heutiger Sicht, würden Sie das anders angehen, würden Sie die Ziele anders fassen?

**Birgit Gröning:** Man muss sich mal in Erinnerung rufen, wie es damals in der Mollerstadt aussah. Als ich das erste Mal durch die Mollerstadt gelaufen bin, war noch einiges im Argen. Die Grafenstraße war in einem schlechten baulichen Zustand, in der Elisabethenstraße gab es zwei Sexshops, es gab große Bürogebäude, die leer standen.

**Judith Wilms:** Es gab zwei Bauruinen.

**Birgit Gröning:** In der Neckarstraße 4/6 war vorne ein Leerstand und hinten eine unwirtliche Freifläche.

Das war eine Brachfläche mitten in der Stadt.

**Astrid Schmeing:** Das heißt, das Quartier kippte, und das war der Anlass fürs Sanierungsgebiet?

**Birgit Gröning:** Es drohte zu kippen, auf jeden Fall.

**Judith Wilms:** Der Prozess begann mit dem Agenda-Prozess. Es gab die Agenda-Gruppe ...

**Judith Wilms:** ... »Wohnen und Leben«, die den Wunsch und das Ziel formulierte, in einem innerstädtischen Quartier das Wohnen und Leben aufzuwerten. Das Stadtplanungsamt hatte damals vorgeschlagen, die Mollerstadt als förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet anzulegen. Der erste Schritt eines solchen Verfahrens war eine Untersuchung, die das Büro Rittmannsperger erstellt hat. Die Architekt\*innen haben strukturelle Probleme, Nutzungskonflikte und baulich-räumliche Mängel des Quartiers analysiert. Die darauf aufbauenden Ziele gingen dahin, dass versucht wurde, dieses Gebiet, so wie es damals war, in seiner Funktion zu retten oder zu verbessern. Damals wurde es vor allem als Geschäfts- und Wohnviertel gesehen.

**Astrid Schmeing:** Was kann das Instrument »Sanierungsvorhaben« leisten?

**Birgit Gröning:** Wir hatten kein großes Fördervolumen. Daher haben wir überlegt, daraus nur öffentliche Maßnahmen zu finanzieren, wie die Grafenstraße. Mit dem Sanierungsverfahren ist aber die Möglichkeit der erhöhten steuerlichen Absetzung verbunden. Diese hat uns sehr geholfen, da sie für Investor\*innen verlockend war. Zusätzlich haben wir noch nach anderen Fördermöglichkeiten geschaut und das KfW-Programm zur energetischen Stadtsanierung beantragt.

**Judith Wilms:** Ein förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet zeichnet sich dadurch aus, dass sowohl ein Konzept, ein Strategiepapier oder eine Planung gemacht wird, als auch die Umsetzung mitenthalten ist. Deswegen dauert zwar alles relativ lange, aber es ist etwas anderes als z. B. der Masterplan Darmstadt 2030+, der nur eine Strategie aufzeigt und in dem die Umsetzung nicht direkt enthalten ist.

**Peter Werner:** Beim Sanierungsgebiet ist noch ein weiterer Aspekt vorhanden, nämlich dass die Stadt andere rechtliche Möglichkeiten hat, auf die Eigentümer\*innen zuzugehen. Normalerweise ist sie defensiver, sie wartet ab, ob ein Bauantrag gestellt wird. Im Sanierungsgebiet kann die Stadt die Eigentümer\*innen auffordern oder hat rechtliche Zugangsmöglichkeiten, die sie sonst nicht hätte.

**Birgit Gröning:** Meinen Sie das Modernisierungsgebot?

**Peter Werner:** Z. B. Informationspflichten vonseiten der Eigentümer\*innen sind auch anders beim Sanierungsgebiet.

**Birgit Gröning:** Ja, und bei Verkäufen konnten wir sagen: Wir stimmen dem Verkauf nur zu, wenn Sie dann auch modernisieren.

**Judith Wilms:** Ja, z. B.: Wir stimmen dem Verkauf nur zu, wenn eine Modernisierungsvereinbarung abgeschlossen wird. Und der zweite Hebel ist die Sanierungsgenehmigung bei Baumaßnahmen oder Umnutzungen. Zusätzlich zu der Baugenehmigung kann kontrolliert werden, ob die Sanierungsziele bei dem jeweiligen Vorhaben erfüllt sind und ob das Vorhaben aus Sicht der Sanierung genehmigt werden kann oder nicht. Hierdurch entstehen Einfluss- oder Steuermöglichkeiten.

**Astrid Schmeing:** Noch mal zurück zu den Zielen. Sie hatten gerade gesagt, dass es damals sehr stark um die Funktion des Quartiers ging und dass man es damals als Geschäftsquartier weiterentwickeln wollte. Aber wenn man sich die Maßnahmenpakete anguckt, dann müsste auch die Nachhaltigkeit von vornherein ein Thema gespielt haben?

**Birgit Gröning:** In den ersten vorbereitenden

Untersuchungen war das noch kein Thema. Das Thema Grün und Klima kam erst später mit dem KfW-Förderprogramm, das wir beantragt hatten. Wir waren eines der ersten Fördergebiete, die in das Programm Energetische Stadtsanierung aufgenommen wurden. In der Landespolitik und in den Richtlinien für die Städtebauförderung kam die Nachhaltigkeit als Thema erst ab 2014.

**Astrid Schmeing:** Das heißt, da war die Stadt früher dran; noch bevor die Bundesrichtlinien geändert wurden?

**Judith Wilms:** Genau. Das ganze Planungsrecht und das Baugesetzbuch wurden erst 2013 nach dem Fukushima-Unglück geändert. Und erst seit diesem Jahr ist das Thema Klimaschutz und Klimaanpassung als städtebaulicher Belang in das Baugesetzbuch aufgenommen worden.

**Astrid Schmeing:** Das ist echt spät.

**Judith Wilms:** Ja, das ist richtig spät. Vorher war das Baugesetzbuch nicht so konzipiert, dass Maßnahmen des Klimaschutzes in den Bebauungsplänen oder Flächennutzungsplänen angelegt waren. Zu diesem Zeitpunkt wurde auch in das Baurecht aufgenommen, dass die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung im Sanierungsgebiet als Sanierungsziel formuliert werden dürfen. Aber es wurde extra noch dazu gesagt, dass das Klima nicht das einzige Sanierungsziel sein darf. Es müssen sich zusätzlich immer auch funktionale und strukturelle Missstände in den Sanierungszielen niederschlagen.

**Peter Werner:** Das Thema nachhaltige Stadtentwicklung war schon 1996 mit dem Aktionsplan der Bundesregierung zur nachhaltigen Stadtentwicklung auf Habitat II in Istanbul vorgestellt worden. Aber es dauert, bis solche Zielsetzungen alle Richtlinien, Förderinstrumente und Gesetze durchdringen. Erst gibt es meist das Forschungsprogramm „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt), also in unserem Fall zum Thema nachhaltige Stadtteilentwicklung. Aufbauend auf den Erfahrungen dort wird es gegebenenfalls in Förderrichtlinien aufgenommen und damit für die Städte zur verbindlichen Vorgabe.

**Astrid Schmeing:** Wie würden Sie den Sanierungsprozess in der Mollerstadt jetzt zum Ende hin betrachten? Wie bewerten?

**Judith Wilms:** Im Grunde positiv vor dem Hintergrund dessen, was möglich war. Es muss allerdings gesehen werden, dass es in dem Quartier wenig öffentliche Fläche gibt, also wenige Platzflächen oder weite Straßenräume, die einen Ausbau aus öffentlicher Hand erlauben. Die meisten Flächen sind in Privatbesitz, und da muss immer darauf gewartet werden, dass ein\*e private\*r Eigentümer\*in etwas verändern möchte. Auf Privatgrundstücken ist derzeit noch nicht so viel sichtbar, dies wird aber künftig mehr werden. Das Bild eines Mosaiks trifft die Situation ganz gut: Jetzt gibt es erst einzelne Steinchen, und mit der Zeit setzt es sich zu einem Gesamtbild zusammen. Wir sind da noch am Anfang.

**Astrid Schmeing:** Ich habe den Eindruck, dass alles, was in der Handlungslogik der Eigentümer\*innen liegt, also alles, was die Einkünfte erhöht, oder z. B. auf die Mieter umgeschlagen werden kann, schon umgesetzt wird, aber z. B. die Begrünung noch nicht. Hier gibt es wahrscheinlich Bedenken hinsichtlich der Kosten und des Pflegeaufwandes. Da man von diesen Akteur\*innen abhängig ist, dauert es wohl noch sehr lange, bis man sich ernsthaft in Richtung Schwammstadt bewegt oder in Richtung Kühlung des Quartiers durch Begrünung?

**Judith Wilms:** Das ist so. Jede\*r, der oder die einen Bauantrag stellt, hat ein Anrecht darauf, dass das Vorhaben genehmigt wird, sofern es planungsrechtlich zulässig ist. Die Stadt kann im Bestandsquartier nicht sagen: Ich will das Projekt nicht, da es nicht ausreichend begrünt ist.

**Peter Werner:** Es gibt Städte, die systematisch ein Vorkaufsrecht einsetzen. Jedes Grundstück in einem Sanierungsgebiet kann die Stadt zuerst kaufen. Ist so was hier mal angedacht worden?

**Judith Wilms:** Im Prinzip gibt es das. Im Sanierungsgebiet kann geprüft werden, ob das Vorkaufsrecht ausgeübt werden kann, um die Ziele der Sanierung zu sichern. Das klappt aber nur, wenn die Sanierungsziele ausreichend konkretisiert sind.

**Birgit Gröning:** Und es muss nachgewiesen werden, dass der oder die Eigentümer\*in die Ziele nicht selber erfüllen würde.

**Judith Wilms:** Eine rechtssichere Ausübung des Vorkaufsrechts ist daher oftmals schwierig. Wir haben wiederholt rechtlich prüfen lassen, ob das Vorkaufsrecht ausgeübt werden kann. Uns wurde bisher in allen Fällen mitgeteilt, dass es nicht gerichtsfest ausgeübt werden kann.

**Astrid Schmeing:** Sanieren im Bestand ist insofern nachhaltig, weil ganz viel graue Energie gespeichert wird.

**Judith Wilms:** Genau, in dem Sinne schon.

**Birgit Gröning:** Es hat eine übergeordnete Rolle.

**Judith Wilms:** Bei dem Sanierungsgeschehen konnte nach meiner Erfahrung die nachhaltige Komponente im Sinne von: wie viel Begrünung, wie viele Freiflächen, wie viel Dachbegrünung etc. bei Abbruch und Neubau leichter gesteuert werden als beim Umbau.

**Astrid Schmeing:** Wie bewerten Sie ihre eigenen Instrumente, insbesondere die Fördertöpfe?

**Birgit Gröning:** Beim Grün wurden die Fördermittel von den Eigentümer\*innen kaum abgerufen.

**Judith Wilms:** Das hat auch mit dem Bewohner\*innenprofil zu tun. Die Mollerstadt ist ein Stadtteil mit vielen Kleinwohnungen für Singles, Studierende und Senior\*innen. Das hätte die Stadt inzwischen gerne anders. Wenn in der Mollerstadt mehr Familien mit Kindern wohnen würden, dann wären die Forderungen an die Vermieter\*innen anders, dann wäre auch die Identifikation mit dem Quartier anders, dann wäre sicherlich auch so ein Begrünungszuschuss mehr angenommen worden. Im Moment ist die Mollerstadt ein »Durchgangsviertel« für die Bewohnerschaft. Folglich ist das Interesse bei den dort Wohnenden gering, sich für die Wohnumfeldgestaltung zu engagieren.

**Astrid Schmeing:** Identifikation scheint ein Schlüsselfaktor zu sein, der bestimmt, wie viel sich in einem Quartier bewegt oder eben auch nicht. Soweit ich es mitbekommen habe, waren die partizipativen Prozesse nicht ganz einfach, da man nicht immer das Gegenüber gefunden hat, das eine gezielte Veränderung mit vorantreiben möchte?

**Birgit Gröning:** Wir hatten Bürgerveranstaltungen



Abb. 38 NH ProjektStadt: Informationsveranstaltung zur Förderrichtlinien

zwischen 2011 und 2014 zu Testphasen für geänderte Verkehrsführungen in der Grafenstraße. Die Grafenstraße war vorher in alle Richtungen befahrbar, und wir wollten eine Einbahnstraßenregelung testen. Das hat viele Personen in unsere Veranstaltungen gelockt. Es haben auch die Bewohner\*innen teilgenommen. Bei der energetischen Förderung und bei der Anreizförderung Grün haben wir die Eigentümer\*innen angesprochen, weil sie die Adressaten für die Förderprogramme sind. Sie wohnen allerdings oft nicht in der Mollerstadt. Diese Veranstaltungen waren schlecht besucht. Wir sind dann dazu übergegangen, die Eigentümer\*innen anzuschreiben oder direkt anzusprechen. Es war auch für uns ein Lernprozess, dass das Instrument einer Bürgerveranstaltung in diesem Fall nicht greift.

**Judith Wilms:** Ja.

**Peter Werner:** Mobilität ist ein Reizthema.

**Birgit Gröning:** Ja. In den Veranstaltungen zur Grafenstraße waren einige sehr aufgebracht.

**Judith Wilms:** Im Sanierungsgebiet Mollerstadt muss natürlich bei jeder Planung und Maßnahme die Politik mit ins Boot geholt werden. Alles muss beschlossen werden. Auch das verzögert so einen Prozess ein Stück weit.

**Peter Werner:** Man hat in Darmstadt immer

Koalitionen, seit ich weiß nicht wie vielen Jahren, seit den 90er-Jahren. Da gab es keine politische Kraft, die sagen konnte: »Wir haben eine Vision, und die wollen wir umsetzen«, weil sie über den Koalitionspartner politisch immer wieder eingeschränkt worden ist. Das ist bspw. eine schwierige Sache.

**Astrid Schmeing:** Sind die Strukturen in der Verwaltung hilfreich, um so ein Projekt um die nachhaltige Entwicklung eines Quartiers voranzutreiben? Ist die klassische Einteilung in Sektoren und dass alles alle Ämter durchlaufen muss, ein Problem?

**Judith Wilms:** Unser Tipp wäre im Prinzip für die anderen Städte, dass ein Vorhaben nicht alle Sektoren durchlaufen muss. Bei uns war es so, und alle Fachämter hatten zusätzlich ein Kapazitätsproblem. Es könnte vielleicht eine eigene Organisationseinheit gebildet werden, dann könnte die Sanierung unter Umständen ein bisschen flüssiger laufen.

**Peter Werner:** Es ist z. B. eine gute Sache, wenn bei Förderprogrammen übergreifende Arbeitsgruppen gebildet werden.

**Judith Wilms:** Wir hatten sogar eine ämterübergreifende Runde. Aber es gibt ja bauende und nicht-bauende Ämter. Das Stadtplanungsamt ist ein nicht-bauendes Amt. Wenn dann eine Maßnahme umgesetzt werden



Abb. 39 NH ProjektStadt: Umweltinformationsbörse 2017

soll, dann muss sie an ein bauendes Amt gehen. Dies ist beim Bilden von Arbeitsgruppen oder Organisationseinheiten zu berücksichtigen.

**Astrid Schmeing:** Abschließend noch einmal die Frage, wie erfolgreich Sie das Sanierungsvorhaben Mollerstadt fanden. Es klang so, als ob Sie es vor dem Hintergrund der ursprünglichen Frage der Aufwertung eines kippenden Quartiers erfolgreich bewerten. Wenn man es durch die Nachhaltigkeitsbrille sieht, ist das Ganze dann auch erfolgreich? Oder ist es partiell erfolgreich, z. B. im Hinblick auf das Maß der energetischen Modernisierungen oder in Einzelfällen des Parkraummanagements, aber als Ganzes noch nicht »gelöst«? Wenn man schaut, was hat sich in puncto Mobilität bewegt, was hat sich in puncto Begrünung bewegt, in puncto Entsiegelung, Klimaanpassung, nachhaltigen Bauweisen, da gibt es noch, wenn man heutige Ziele anlegt, viel Luft nach oben?

**Judith Wilms:** Es gibt hier noch viel Luft nach oben, aber ich finde trotzdem, dass das Instrument der Sanierung viel leisten kann. Wenn ich mit meinen Kolleg\*innen zusammensitze – wir machen das immer montags und gehen die ganzen schwierigen Bauvorhaben in unseren jeweiligen Bezirken durch – da habe ich am ehesten die Möglichkeit, Nachhaltigkeit durchzusetzen, wegen diesem Instrument der Sanierungsgenehmigung.

**Astrid Schmeing:** Aber das bezieht sich auf den Neubau, oder?

**Judith Wilms:** Das ist vorrangig bei Neubauten, ja. Bei Umnutzung kann auch gesteuert werden, aber nicht so viel. Insofern finde ich, dass hinsichtlich des Themas Nachhaltigkeit in der Mollerstadt etwas bewegt werden kann. Nach außen hin ist dies nicht so sichtbar, weil das Viertel insgesamt energetisch sehr rückständig ist und einen großen Nachholbedarf hat. Es fällt oftmals nur das auf, was noch besser werden muss.

Wir haben ja auch noch nicht so lange das Thema Begrünungszuschuss und energetische Sanierung. Seit welchem Jahr ist dies als Sanierungsziel erklärt?

**Birgit Gröning:** 2017.

**Judith Wilms:** Es sind also nur fünf Jahre, in denen

in Genehmigungsverfahren ein Schwerpunkt auf das Thema ökologische Nachhaltigkeit gesetzt wurde.

**Astrid Schmeing:** Und da gehen Sie davon aus, dass, wenn man jetzt irgendwie mehr Zeit hat, es mit der Zeit immer weiter greift?

**Judith Wilms:** Ja. Davon gehe ich aus.

**Birgit Gröning:** Von der Stadt wird das ja auch immer mehr eingefordert.

**Judith Wilms:** Ja. Das ist etabliert als Thema, wir haben den Klimavorrangbeschluss in unserer Stadt, dadurch ist das ein Thema, das inzwischen allen bewusst ist.

**Peter Werner:** Was ich schade finde: Für die Mollerstadt ist nie eine echte Nachhaltigkeitsstrategie oder ein Nachhaltigkeitsrahmenplan entwickelt worden. 2005 war es zu früh. Wobei genau genommen: Ich hatte die Stadt beim Neubaugebiet in Kranichstein, dem K6, beraten. Da sind schon vor 2005 Festlegungen bezüglich Nachhaltigkeit vorgenommen worden, da hätte man bezüglich Mollerstadt eigentlich einiges einbringen können. Aber im Bestand war die Idee, ein nachhaltiges Leitbild zu entwickeln, noch kein Thema. Wahrscheinlich liegt das auch daran, dass man beim Bestand nicht so richtig wusste (oder auch weiß), wie man das realisieren und umsetzen kann. Auch das Gutachten wurde nicht darauf angelegt, dass die Mollerstadt ein Gesamtleitbild Nachhaltige Entwicklung bräuchte, sondern es ist auf die Frage des Klimaschutzes bei Bauaufgaben fokussiert. Also bräuchte man Leitplanken für die Entwicklung der Mollerstadt, die über das, was zurzeit läuft, hinaus gehen.

Die Klimaerhitzung ist menschengemacht – auf der einen Seite ist dies eine Katastrophe, auf der anderen Seite bedeutet es aber auch, dass wir sie beeinflussen und stoppen können!

Die Themen und die Zusammenhänge in der nachhaltigen Transformation sind jedoch komplex. Aus gewohnten Wegen herauszutreten kann unbequem und aufwändig sein. Die Baubranche muss sich jedoch dringend verändern, denn sie ist die Hauptverursacherin für den enormen Ressourcen- und Energieverbrauch in Deutschland.<sup>50</sup>

Die andauernde Schädigung unserer Umwelt und ihrer Ökosysteme hat katastrophale Folgen für Mensch und Natur. Der Verlust der biologischen Vielfalt ist eine ebenso große Bedrohung für den Menschen wie der Klimawandel an sich. Unsere Ökosysteme erbringen lebenswichtige Leistungen, welche wir oft als selbstverständlich ansehen und in ihrer Komplexität nicht begreifen. Nur intakte Kreisläufe können unsere Lebensgrundlagen wie frisches Trinkwasser, saubere Luft, stabiles Wetter usw. gewährleisten. Was muss also getan werden, um einer klima- und sozialgerechten Zukunft den Weg zu ebnen, und wie kann das möglichst schnell passieren? Hierzu ein kleiner Einblick in unsere zusammengefassten Forderungen:

## **Bildet euch und andere!**

Wissen ist die Grundlage für einen nachhaltigen Wandel. Wir brauchen mehr Expert\*innen, die sich als Planende mit Auftraggeber\*innen, als Professor\*innen mit Student\*innen und als Teil unserer Gesellschaft mit unseren Mitmenschen über die planetaren Grenzen, Lösungen und Visionen sprechen! Ökologisch und sozial gerechtes Bauen sollte in Studium, Aus- und Weiterbildung kein Zusatzmodul, sondern vielmehr ein Basiselement jeder gestalterischen und technischen Entscheidung sein. Wie werden ökologische Baumaterialien richtig gefügt? Welche Baumaterialien sind kritisch zu hinterfragen und wie können wir unseren Bestand zukunftsfähig umgestalten? Wie kann Architektur kostengünstig und gleichzeitig nachhaltig für mehrere Generationen einen lebenswerten Raum bieten? Wie kann dieser Raum partizipativ und inklusiv entstehen? All diese Fragen werden zwar bereits diskutiert, sind dennoch häufig noch Nischenthemen und werden nicht als grundlegenden Standard wahrgenommen. Einen nachhaltigen Wandel schaffen wir jedoch nur, wenn wir uns kontinuierlich weiterbilden und Verhaltensmuster sowie Konsumverhalten hinterfragen.

Unsere Kommunikationsfähigkeit ist dringend gefordert, um Themen wie Wohnraumschaffung im Bestand, Kreislaufwirtschaft und gesunde Baumaterialien so kreativ und gut verständlich aufzubereiten, dass jede\*r

Architects for Future ist eine Initiative, die sich für einen nachhaltigen Wandel der Baubranche einsetzt.

Siehe auch: <https://www.architects4future.de>

Unter anderem stammen Vorschläge für eine Muster-(um)bauordnung von den A4F: <https://drive.google.com/file/d/1Ja1oNcvEnmHqy1rMnXr7085-ENE4I-GIO/view>

(letzter Zugriff am 15.10.2022)

**50** VDI Zentrum Ressourceneffizienz (2019): Ressourceneffizienz im Bauwesen. Von der Planung bis zum Bauwerk, [online] <https://www.ressource-deutschland.de/service/publikationen/detailseite/broschuere-bauwesen-2/> (letzter Zugriff am 28.11.2022)

versteht, wie ein Gebäude, ein Viertel oder eine Stadt vom ökologischen Wandel ökonomisch wie auch sozial profitieren kann.

### **Überdenkt Bedarfe, hinterfragt Ansprüche!**

Wir brauchen eine Bedarfsüberprüfung: Was und wie viel brauchen wir wirklich individuell und was benötigt eine soziale Gesellschaft z. B. im öffentlichen Raum? Immense Chancen können darin liegen, Räume, Gebäude, Orte und Plätze gemeinschaftlich suffizient zu nutzen und dabei eine durchmischte Bewohner\*innenstruktur sozial zu stärken und langlebig zu gestalten. Ein greifbares Beispiel für das Hinterfragen unserer Ansprüche ist unser Flächenverbrauch pro Kopf: Es muss mehr Bewegung in den Wohnungsmarkt gebracht werden, damit Menschen, die bspw. allein auf großen Flächen wohnen, Anreize erhalten, diese zur Verfügung zu stellen. Während in den 1990er-Jahren durchschnittlich 34,6 m<sup>2</sup> Wohnfläche je Einwohner\*in bewohnt wurden, sind es Stand 2020 schon 44,5 m<sup>2</sup>.<sup>51</sup>

Immer wieder hört man im privaten Umfeld oder bei Stadtevents etwa von Senior\*innen in Städten, die sagen, dass sie gerne umziehen würden, jedoch keinen sowohl barrierefreien als auch bezahlbaren Wohnraum in ihrer Umgebung finden. Circa 3,5 % Büroleerstand in ungesättigten Wohnungsmärkten eignen sich für Umnutzungen. Das wären 235.000 Wohneinheiten.<sup>52</sup>

### **Hinterfragt den Abriss kritisch!**

Der ökologisch verträglichste Bau ist der, der nicht mehr gebaut werden muss. In Deutschland liegt das Potenzial daher im Bestand. Dieser bietet uns vielseitige Möglichkeiten, in ihm suffizient zu arbeiten, zu leben und zu wohnen. Für Planende bedeutet dies auch eine Wandlung weg vom Narrativ des »Architekturtraumes« oder des »repräsentativen Großprojektes« und hin zur »zukunfts-tauglichen und wertschätzenden Sanierung«. Bestand umnutzen, aufstocken, nachverdichten – erst wenn ein Erhalt aus ökologischen oder sozialen Gründen nicht sinnvoll ist und dies von unabhängiger Stelle gründlich geprüft wurde, sollte ein Abriss unter dem Vorgang des Urban Minings durchgeführt werden dürfen. Um den Erhalt ökonomisch möglich zu machen, bedarf es Förderungen und dem Ausbau des Dienstleistungsangebots. Die Ökobilanz von Neubauten ist im Vergleich zu einem Bestandsgebäude in der Regel deutlich schlechter, trotzdem wird aufgrund von ökonomischen Unsicherheiten, Neubauanprüchen, unflexiblen Regularien und fehlendem Wissen sehr häufig abgerissen und Ersatzneubauten umgesetzt. Öffentliche Fördergelder vermitteln den Bauherr\*innen, dass sie mit ihrem Ersatzeffizienzhaus etwas Gutes für die Umwelt tun und verdecken dabei die grauen Emissionen und den Ressourcenverbrauch.

51 Statistisches Bundesamt  
– Destatis, 2021

52 Arbeitsgemeinschaft für  
zeitgemäßes Bauen e.V.  
(2022): »Wohnungs-  
bau: Die Zukunft des  
Bestandes«, [online]  
[https://arge-ev.de/  
arge-ev/publikationen/  
studien/](https://arge-ev.de/arge-ev/publikationen/studien/) (letzter Zugriff  
am 28.11.2022)

Siehe auch: Teil B – Hand-  
lungsfelder »Handlungsfeld  
Gebäude«

## Entwerft zukunftsfähige Qualität – kreislauffähig und klimapositiv!

Es gilt, wieder Flexibilität und Anpassbarkeit, langlebige und robuste Materialien sowie das »einfache Bauen« zu etablieren, statt mit Anlagentechnik fehlende Qualitäten zu kompensieren. Es braucht eine neue, gesunde Baumaterialienoffensive. Noch immer wird in den allermeisten Baustellen Beton als Hauptbaumaterial eingesetzt, da es billig und leicht zu beschaffen ist. Durch diese Versiegelung unserer Städte erschaffen wir Hitzeinseln, zerstören lokale Biodiversität und bauen uns krankmachende Lebenswelten. Es geht nicht darum, ein Material an sich zu verbieten. Beton hat scheinbar pragmatische und profitorientierte Vorteile, aber Sand und Kies werden immer knapper. Zement, der »Kleber« im Beton, verursacht in seiner Herstellung ca. viermal so viel CO<sub>2</sub>-Emissionen wie der weltweite Flugverkehr.<sup>53</sup> Wir müssen lernen, jeden Baustoff dort smart einzusetzen, wo er notwendig ist. Holz ist nachwachsend und hat gute Tragfähigkeiten, längst gibt es viele Geschosswohnungsbauten aus Holz. Als Ausfachung, Wärme- und Feuchteausgleich können wir dann auf bspw. Lehm setzen und bei der Dämmung auf Gräser, die schnell nachwachsen oder als Beiprodukt in der Landwirtschaft anfallen. Alle verbauten Materialien sollten mit Steckverbindungen und Schrauben verbunden und nichts mehr nur verklebt werden, da es so bei zukünftigen baulichen Veränderungen keiner sinnvollen Materialrückgewinnung unterlaufen kann.

## Fördert eine biodiverse, gesund gebaute Umwelt und stärkt die Klimaresilienz!

Jahr für Jahr häufen sich extreme Wetterereignisse, und langsam häufen sie sich auch in Deutschland. Zuletzt haben die Überflutungen im Ahrtal gezeigt: Wir müssen sofort anfangen, klimaresilient zu planen, um Extremwetterereignisse aufzufangen. Das heißt, dass Gebäude-, Städte- und Landschaftsplanung gemeinsam gedacht werden müssen, um Gebäude und Quartier in ihrem gesamtheitlichen Kontext sinnvoll einzuordnen. Blaue und grüne Infrastrukturen können so hocheffizient im Regenwassermanagement, in Nachtabkühlungskonzepten, der Wahrung von Kaltluftschneisen und der urbanen Biodiversität geplant werden. Konzepte wie die der Schwammstadt<sup>54</sup> oder Methoden wie das Animal-Aided-Design<sup>55</sup> sind hierbei nur ein kleiner Teil von vielen Maßnahmen. An die Planer\*innen unter uns: Wir sollten Aufträge aktiv ablehnen, bei denen Moore, Biotope, Wasserschutzgebiete, Grünkorridore etc. verbaut werden sollen und uns in unseren Projekten für die Schaffung von Biodiversität einsetzen.

53 Heinrich-Böll-Stiftung (2021): »Klimakiller Zement«, [online] <https://www.boell.de/de/2021/05/04/klimakiller-zement> (letzter Zugriff am 28.11.2022)

Siehe auch: Teil B – Exkurse, »Städtebau«, 4. Hemmnisse bei gestaltungsrelevanten Umsetzungen im öffentlichen Raum, »Straßenbegrünung / Baumpflanzungen« und: Teil B »Exkurs Urbanes Grün«

54 Das Schwammstadt-Prinzip, [online] [www.schwammstadt.at](http://www.schwammstadt.at) (letzter Zugriff am 28.11.2022)

55 Studio Animal-Aided Design, [online] [www.animal-aided-design.de](http://www.animal-aided-design.de) (letzter Zugriff am 28.11.2022)

## Übernehmt soziale Verantwortung und plant integral!

Wie zu Anfang erwähnt, ist das Problem der Baubranche und ihrem Beitrag zur Klimakrise komplex und keinesfalls schnell behoben. Deswegen braucht es die geballte Kraft und das gesammelte Wissen vieler Gewerke, die interdisziplinär an den Lösungen für unsere Städte von Morgen zusammenarbeiten. Im besten Falle werden alle Akteur\*innen eingebunden: z. B. Umweltberater\*innen, Planer\*innen, Handwerker\*innen, Nutzer\*innen, Nachbar\*innen usw. Das führt in der Regel zu einer höheren Qualität sowie dazu, dass auf viele Bedürfnisse eingegangen werden kann, und erhöht die Akzeptanz des Geplanten.

»STÄDTE HABEN DAS POTENZIAL FÜR JEDEN, GEMACHT‘ ZU SEIN, ALLERDINGS NUR, WENN SIE JEDER MACHT« - JANE JACOBS

Stadtplanung und Architektur fußen unter nachhaltigen Aspekten auf dem Drei-Säulen-Modell, welches die Ökologie, Ökonomie und Soziales als sich bedingende Parameter erkennt. Auf diesem Grundbaustein bauen beinahe alle Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung auf. Bereits jetzt lebt rund die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten. Die Akteur\*innen aus Politik und Wirtschaft müssen sofort auf die Experten\*innen verschiedenster Wissenschaften hören, die bereits seit Jahrzehnten vor einer Klimakatastrophe warnen. Alle Gewerke, die in der Stadtplanung tätig sind, müssen von Wirtschaft und Politik unterstützt werden, um nachhaltige Stadtplanung und Architektur planen und umsetzen zu können. Die Menschen, die in der Stadt leben, müssen aktiv und unmittelbar in die Stadtgestaltung miteinbezogen werden. Das kann über Subventionen, Gesetze, Imagekampagnen und viele weitere Wege geschehen. Die derzeitige Umweltpolitik ist zu langsam, und mit jedem Jahr, das verstreicht, bewegt sich die globale Gesellschaft auf Szenarien zu, die niemand erleben möchte. Die Gestaltung des Raumes »Stadt« braucht fachliche Kompetenz im gleichen Maße wie die empirische Kompetenz der betroffenen Bürger\*innen. Ein echter Austausch auf Augenhöhe und die Umsetzung der Ergebnisse aus diesen Diskursen können tatsächliche nachhaltige Architektur und Stadtplanung in kurzer Zeit vorantreiben. Dazu braucht es gegenseitiges Vertrauen, gelebte Partizipation und Inklusion.

# QUELLEN

## LITERATUR

AG DARWIN und AGENDA-BÜRO der Wissenschaftsstadt Darmstadt: Wissenschaftsstadt Darmstadt Lokale Agenda 21 – Agenda Dokument. Verabschiedet auf dem 3. Agenda-Forum am 25. Mai 2000, Darmstadt, Selbstverlag, 2000

Amt für Klimaschutz der Wissenschaftsstadt Darmstadt: Gründach- und Entseiegelungskataster, [online] <https://www.gpm-webgis-13.de/geoapp/kataster/darmstadt/> (letzter Zugriff am 13.3.2023)

Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen e.V. (2022): »Wohnungsbau: Die Zukunft des Bestandes«, [online] <https://arge-ev.de/arge-ev/publikationen/studien/>, abgerufen am (letzter Zugriff am 28.11.2022) Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen e.V. (2022): »Wohnungsbau: Die Zukunft des Bestandes«, [online] <https://arge-ev.de/arge-ev/publikationen/studien/> (letzter Zugriff am 28.11.2022)

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat: Projektauftrag »Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren«, Veröffentlichung am 22.07.2021, [online] [https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/ziz/download/innenstadtprogramm-dl.pdf;jsessionid=D49766F1DE2202912E98F55987900BB.live!1291?\\_\\_blob=publicationFile&v=5](https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/ziz/download/innenstadtprogramm-dl.pdf;jsessionid=D49766F1DE2202912E98F55987900BB.live!1291?__blob=publicationFile&v=5) (letzter Zugriff am 17.11.2022) MI 2021

Bündnis 90/Die Grünen, CDU und Volt: Darmstadt dynamisch und innovativ gestalten. Für eine starke, klimaneutrale, gerechte und internationale Stadt, Koalitionsvertrag zwischen Bündnis 90/ DIE GRÜNEN Darmstadt, CDU Darmstadt und Volt Darmstadt für die Legislaturperiode 2021 bis 2026, Darmstadt, Selbstverlag, 2021 Koalitionsvertrag

Darmstadt City-Marketing e.V.: Wir über uns, [online] <https://www.darmstadt-citymarketing.de/service/ueber-uns.html> (letzter Zugriff am 21.08.2022)

Das Schwammstadt-Prinzip, [online] [www.schwammstadt.at](http://www.schwammstadt.at) (letzter Zugriff am 28.11.2022)

Dokument der NH ProjektStadt: Übersicht Beratungsgespräche und Modernisierungsvereinbarungen, Stand 12.12.2022 (nicht veröffentlicht)

Dokumentation der Schader-Stiftung: Nachhaltige Stadtentwicklung, [online] [https://www.schader-stiftung.de/fileadmin/user\\_upload/Schader-Doku\\_Nachhaltige-Stadtentwicklung.pdf](https://www.schader-stiftung.de/fileadmin/user_upload/Schader-Doku_Nachhaltige-Stadtentwicklung.pdf)

GoogleEarth 3D-Daten der Mollerstadt Darmstadt von 2022 (Image Landsat/Copernicus)  
GoogleEarth Luftbild Mollerstadt Darmstadt, 2005

(Image © 2023 AeroWest)  
GoogleEarth Luftbild Mollerstadt Darmstadt, 2013

Heinrich-Böll-Stiftung (2021): »Klimakiller Zement«, [online] <https://www.boell.de/de/2021/05/04/klimakiller-zement> (letzter Zugriff am 28.11.2022)

Hg. Schader-Stiftung, Online-Publikation (2021): Zukunft Mollerstadt Darmstadt, [online] [https://www.schader-stiftung.de/fileadmin/content/Zukunft\\_Mollerstadt.pdf](https://www.schader-stiftung.de/fileadmin/content/Zukunft_Mollerstadt.pdf)

itp:ne Diskussionsbeitrag Iris Behr, Dr. Jonas Schoenefeld, Luise Spieker (2023): Klimaschutzpotentiale im Gebäudebestand erschließen: der Weg zum Kommunikationskompass für die Gebäudemodernisierung, [online] [https://itp.h-da.de/fileadmin/Einrichtungen/ITP/Dokumente/itp\\_2023\\_Diskussionsbeitrag\\_Prozessgeschichte\\_Kommunikationskompass.pdf](https://itp.h-da.de/fileadmin/Einrichtungen/ITP/Dokumente/itp_2023_Diskussionsbeitrag_Prozessgeschichte_Kommunikationskompass.pdf)

Katzschner, L.; Kupski, S.: Endbericht Klimafunktionskarte Wissenschaftsstadt Darmstadt. Gesamtstädtische Klimaanalyse mit Planungsempfehlungen und Integration der zukünftigen baulichen sowie klimatischen Veränderungen, im Auftrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt, Umweltamt, Selbstverlag, 2016

Lammert, F.; Mulé, L.; Polinna, C.: MASTERPLAN DA 2030+. Räumliche Entwicklungsstrategie für Darmstadt, im Auftrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt, Stadtplanungsamt und Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung, Selbstverlag, 2020

Lieferrad Darmstadt, [online] <https://lieferradda.de> (letzter Zugriff am 25.02.23)

Planinsek, S.; Gröning, B.; Krein, B.; Koch, T.; Nalepa, R. (2013): Mollerstadt 2.0. Energetische Stadtsanierung Darmstadt, Mollerstadt. Integriertes Quartierskonzept. NH ProjektStadt, Frankfurt am Main.

Rittmannsperger + Partner in Zusammenarbeit mit StetePlanung Vorbereitende Untersuchungen. Ergebnisberichte Bd. 1, Wissenschaftsstadt Darmstadt, Stadtplanungsamt, 2005

Stadtentwicklungsbeirat Darmstadt: Grundlagen Darmstädter Stadtentwicklung. Thesen und Leitbilder, vorgelegt durch den Stadtentwicklungsbeirat, Beiträge zur Stadtentwicklung, Darmstadt, Selbstverlag, 1995

Statistisches Bundesamt – Destatis, 2021

Stete, G.; Teister, K.; Tschann, A.; Hammer, A.; Nowotny, T.; Klafs, C.: Verkehrsentwicklungsplan Darmstadt. Endbericht, im Auftrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt, Darmstadt, Selbstverlag, 2006

Studio Animal-Aided Design, [online] [www.animal-aided-design.de](http://www.animal-aided-design.de) (letzter Zugriff am 28.11.2022)

VDI Zentrum Ressourceneffizienz (2019): Ressourceneffizienz im Bauwesen. Von der Planung bis zum Bauwerk, [online] <https://www.ressource-deutschland.de/service/publikationen/detailseite/broschuere-bauwesen-2/> (letzter Zugriff am 28.11.2022)

Video mit Einführung der Ringvorlesung »Wie wollen wir leben? Die Zukunft von Innenstädten« der i:ne, Initiative für nachhaltige Entwicklung, der Hochschule Darmstadt,

Vortrag: Astrid Schmeing, Dr. Birte Frommer, Dr. Anja Hentschel, [online] [https://youtube.com/watch?v=ief\\_dau8xsk](https://youtube.com/watch?v=ief_dau8xsk) (letzter Zugriff am 25.02.23)

Broschüre, Hg. Hochschule Darmstadt, s:ne (2022): Zukunft der Innenstädte 2035, Szenarien und Perspektiven für zukunftsfähige Innenstädte, [online] [https://www.schaderstiftung.de/fileadmin/user\\_upload/Broschuere\\_Zukunft\\_der\\_Innenstaedte.pdf](https://www.schaderstiftung.de/fileadmin/user_upload/Broschuere_Zukunft_der_Innenstaedte.pdf)

Vortrag Dr. Patrick Voos, Leiter des Amtes für Klimaschutz und Klimaanpassung der Stadt Darmstadt, [online] <https://www.youtube.com/watch?v=msisrI5kFRM> (letzter Zugriff am 9.1.2023)

Vortrag Heike Böhler, LEA Hessen, [online] <https://www.youtube.com/watch?v=FrUTiV7xyos> (letzter Zugriff am 9.1.2023)

Vortrag Harald Meyer, Hochschule Darmstadt, [online] <https://www.youtube.com/watch?v=wh9o-wuRCwc> (letzter Zugriff am 9.1.2023)

Werner, P.; Enseling, A.; Koch, T.; Vaché, M.; Fahrwald, J.; Eppler, G.: Integriertes Klimaschutzkonzept für die Wissenschaftsstadt Darmstadt, im Auftrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt, Darmstadt, Selbstverlag, 2013

Wissenschaftsstadt Darmstadt: Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan – Erläuterungsbericht, Darmstadt, Selbstverlag, 2006

Wissenschaftsstadt Darmstadt: Mollerstadt - Städtebauförderungsmittel, Sanierungssatzung, [online] <https://www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/stadtplanung/sanierung-soziale-stadt-stadtumbau/mollerstadt/mollerstadt-staedtebauforderungsmittel-sanierungssatzung> (letzter Zugriff am 6.2.2023)

Wissenschaftsstadt Darmstadt: Mollerstadt – Energetische Stadtsanierung, [online] <https://www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/stadtplanung/sanierung-soziale-stadt-stadtumbau/mollerstadt/mollerstadt-energetische-stadtsanierung> (letzter Zugriff am 6.2.2023)

Wissenschaftsstadt Darmstadt: Sanierungsgebiete: Rechtliche Vorschriften, [online] <https://www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/stadtplanung/sanierung-soziale-stadt-stadtumbau/sanierungsgenehmigung/sanierungsgebiete-rechtliche-vorschriften> (letzter Zugriff am 6.2.2023)

Wissenschaftsstadt Darmstadt: Satzung zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes »Westliche Innenstadt – Mollerstadt« vom 11.10.2005 (§5, Absatz 2)

## ABBILDUNGEN

Abb. 1 Mollerstadt (Foto: Katja Hofmann)

Abb. 2 (Grafik: s:ne)

Abb. 3 (Grafik: Katja Hofmann)

Abb. 4 (Entwurf: Barbara Carozzo, Vanessa Schöntag)

Abb. 5 (Hrsg. Schader-Stiftung)

Abb. 6 (Grafik: Martina Rahner)

Abb. 7 Geometrischer Plan der Großherzoglichen Residenzstadt Darmstadt (1822), K. Doffing [darmstadt.ykom.de/](http://darmstadt.ykom.de/) Universität und Landesbibliothek Darmstadt

Abb. 8 ca. 1845: Stadtansicht Darmstadt. ID »Ansicht-3493-9«: Darmstadt / J. Bayrer. Gest. v. Grünewald u. Cooke  
Quelle: [https://darmstadt.ykom.de/serverlocal/diys\\_static/da\\_sammlung\\_karten\\_ulb.html#da1845\\_ID\\_13\\_11\\_2015\\_12\\_22\\_5\\_965](https://darmstadt.ykom.de/serverlocal/diys_static/da_sammlung_karten_ulb.html#da1845_ID_13_11_2015_12_22_5_965)

Abb. 9 Frank, E.; Sinsel [Verl.] Ansicht von Darmstadt aus der Vogelperspektive. Nach der Natur gezeichnet von E. Frank. Leipzig: Sinsel, [ca. 1900] Quelle: [http://tudigit.ulb.tu-darmstadt.de/show/Sp\\_Da1900b](http://tudigit.ulb.tu-darmstadt.de/show/Sp_Da1900b)

Abb. 10 Darmstadt 1874, Herberer, Ferdinand; Welzbacher (Verl.) Plan der Haupt- und Residenzstadt Darmstadt mit Bessungen. Quelle: [http://tudigit.ulb.tu-darmstadt.de/show/Sp\\_Da1874](http://tudigit.ulb.tu-darmstadt.de/show/Sp_Da1874)

Abb. 11 Luftaufnahme von Darmstadt mit Kriegszerstörung der Brandnacht vom 11. September 1944, U.S. Air Force  
<http://www.echo-online.de/start/fotogalerien/galerie/detail/cme6740,207901.html>

Abb. 12 ULB: Beilage zum Adressbuch 1949, »Darmstadt nach der Zerstörung vom 11./12. September und 12. Dezember 1944«  
<https://langen.ykom.de>  
<http://tudigit.ulb.tu-darmstadt.de/show/Zs-4159-1949/0021/image>

Abb. 13 Die Grafik zeigt die schematische Anwendung der Leitlinien des Masterplans Darmstadt 2030+ auf die in der Mollerstadt gelegene Rheinstraße [https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/Aemter\\_und\\_einrichtungen/61-Stadtplanungsamt/Masterplan2030/Faltplan\\_DA2030\\_\\_2Seiten.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/Aemter_und_einrichtungen/61-Stadtplanungsamt/Masterplan2030/Faltplan_DA2030__2Seiten.pdf)

Abb. 14 (Foto: Martina Rahner)

Abb. 15–20 (Fotos: Katja Hofmann)

Abb. 21–25 (Grafik: Martina Rahner)

Abb. 26–28 (Grafik: Katja Hofmann)

Abb. 29–30 (Fotos: Katja Hofmann)

Abb. 31 (Grafik: Katja Hofmann)

Abb. 32–34 (Fotos: Katja Hofmann)

Abb. 35 (Grafik: Katja Hofmann)

Abb. 36 (Foto: Katja Hofmann)

Abb. 37 (Grafik: Katja Hofmann)

Abb. 38 (Foto: NHW / Fotograf: Marc Strohhfeldt)

Abb. 39 (Foto: NHW / Fotograf: Marc Strohhfeldt)

# Schreibwerkstatt

Teil B beinhaltet die Textbeiträge, die aus der Schreibwerkstatt hervorgegangen sind. Neben den Handlungsfeldern Mobilität, Gebäude, Energie und Konsum finden sich Exkurse, welche zukunftsorientierte, nachhaltige Stadtentwicklung thematisch ergänzen. Insbesondere in den Gesprächsmitschnitten der Inseltischgespräche treten Schnittstellen zwischen den Handlungsfeldern und Exkursen, aber auch Grenzen gemeinsamen Problemverständnisses verschiedener Akteur\*innen zu Tage. Im Überblick ergibt sich ein kaleidoskopartiges Bild nachhaltiger Stadtentwicklung.

## VERANSTALTUNGEN IN DER ..... SCHADER-STIFTUNG .....

Die gesamte Schreibwerkstatt hat sich mit ihren nahezu dreißig Teilnehmer\*innen an zwei Nachmittagen im Mai und im September 2022 in der Schader-Stiftung zu Netzwerktreffen zusammengefunden, um die Herausforderungen und Möglichkeiten nachhaltiger Entwicklung eines innerstädtischen Quartiers am Beispiel der Mollerstadt zu diskutieren und den Stand des Schreibprozesses in den jeweiligen Beiträgen zu besprechen.

Aufbauend auf kurzen Pitch-Sessions, in denen die Autor\*innen der Handlungsfelder und Exkurse die aktuellen Zwischenstände ihrer Beiträge präsentierten, wurden in themenbezogenen Inseltischgesprächen die Inhalte der Pitches diskutiert.

Im Nachgang haben die Autor\*innen ihre Beiträge weiterentwickelt, auch unter Berücksichtigung des Inputs aus den Inseltischgesprächen. So wurden schon in den Beiträgen Repliken der Diskutanten eingearbeitet.

Dennoch finden sich in Teil B Mitschnitte aus den Inseltischgesprächen. So kann der Charakter des interaktiven Formates der Schreibwerkstatt besser wiedergegeben werden. Zudem bieten die Gesprächsmitschnitte eine fachübergreifende Ergänzung zu den Beiträgen der Handlungsfelder, welche tendenziell einzelne Disziplinen wie Verkehrsplaner\*innen, Energieberater\*innen, Energiewirt\*innen oder Stadtplaner\*innen ansprechen und teilweise fachsprachlich gehalten sind.

# Handlungsfeld

# Mobilität

## Untersuchung von Hemmnissen und Chancen der Mobilitätswende am Beispiel der Umgestaltung der Grafenstraße

Stärkung des Umweltverbundes, Intermodalität, Sharing, Verkehrsgerechtigkeit, Umnutzung des öffentlichen Raumes: dies sind Stichwörter einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Mobilitätswende, mit der andere Themen der Stadtentwicklung integral verknüpft sind. Insbesondere der ruhende Verkehr spielt eine Schlüsselrolle. Erst wenn das Parken anders organisiert wird, werden notwendige Flächen für Radspuren, breitere Fußwege, Grünflächen und Aufenthaltszonen frei.

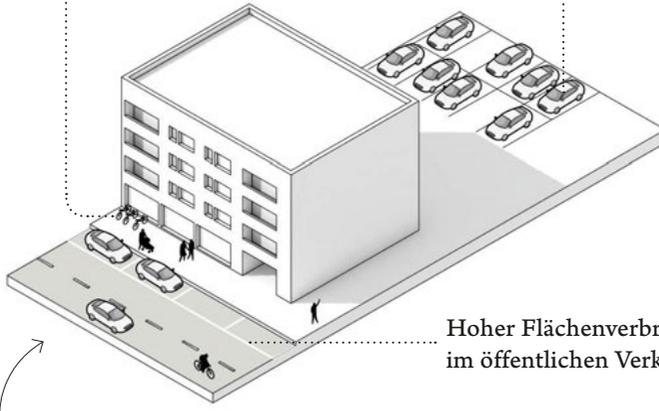
Abb. 40  
(Grafik: Katja Hofmann) Die Grafik rechts zeigt die räumlichen Implikationen nachhaltiger Mobilität. Während im Istzustand (oben) fast alle Flächen versiegelt und dem Auto vorbehalten sind, zeigt der Sollzustand (unten), wie anderen Verkehrsteilnehmenden und – nachhaltigeren – Funktionen Raum gegeben wird.

# RAUMDIAGRAMM



Mangelhafte Fahrradparkstände  
(eng, nicht überdacht, fehlende Absperrvorrichtung)

Hoher Flächenverbrauch für Pkw-Stellplätze



Hoher Flächenverbrauch für Parkstände im öffentlichen Verkehrsraum

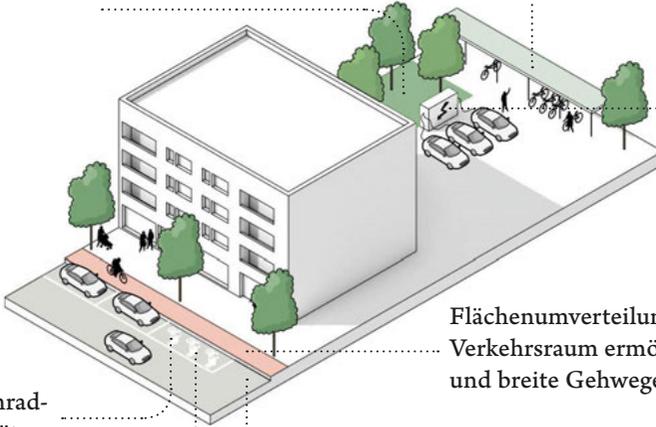
Fehlende Infrastruktur für Fahrrad-fahrende und zu schmale Gehwege



Flächengewinn durch zentrale Quartiersgaragen

Unterstellplätze und Bikesharing-Angebote

(E)-Carsharing-Angebote und Ladesäulen für E-Mobilität



Flächenumverteilung im öffentlichen Verkehrsraum ermöglicht Fahrradwege und breite Gehwege

Lastenrad-stellplätze



Kurzzeitparken / Lade- und Lieferzone

## **JAN-MARC JOOST**

**Wissenschaftlicher Mitarbeiter im  
Projekt s:ne, h\_da**

Er studierte Humangeographie und Mobilitätsforschung. Im Teilvorhaben zukunftsorientierte Stadtentwicklung beschäftigt er sich schwerpunktmäßig mit der Förderung von Fuß- und Radverkehr an der Schnittstelle von Zivilgesellschaft, Verwaltung und Politik.

## **JOHANNA MÖBIUS**

**Wissenschaftliche Mitarbeiterin im  
Projekt s:ne, h\_da**

Sie studierte Public- und Nonprofit-Management. In den Teilvorhaben zukunftsorientierte Stadtentwicklung und innovative Nahmobilität beschäftigt sie sich insbesondere mit der Rolle der öffentlichen Verwaltung in Transformationsprozessen in Richtung einer nachhaltigen Entwicklung.

## **GISELA STETE**

**Inhaberin des Büros StetePlanung,  
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung  
in Darmstadt**

Die studierte Bauingenieurin und Städteplanerin berät Ministerien, Kreise, Verkehrsverbände und vor allem Kommunen in allen Fragen der nachhaltigen Mobilität. Derzeitiger Aufgabenschwerpunkt ist die Entwicklung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten für Neu- und Bestandsquartiere gleichermaßen. Sie war an einem Mobilitätskonzept für die Mollerstadt und an der Planung der Grafenstraße beteiligt.

## **NORBERT STOLL**

**Bis Ende 2018 Leiter der Abteilung  
Mobilität und öffentlicher Raum im  
Stadtplanungsamt Darmstadt**

Er studierte Bauingenieurwesen mit dem Schwerpunkt Städtebauwesen und legte in Hessen die große Staatsprüfung für den höheren technischen Verwaltungsdienst ab. Danach arbeitete er beim Stadtplanungsamt und dem Straßenverkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Darmstadt. Als Leiter der Abteilung Mobilität und öffentlicher Raum verantwortete er unter anderem die Umgestaltung der Grafenstraße.

## **PROF. DR. AXEL WOLFERMANN**

**Professor für Verkehrswesen im  
Fachbereich Bau- und Umweltinge-  
nieurwesen, h\_da**

Er studierte Bauingenieurwesen und promovierte an der TU Darmstadt in Verkehrstechnik. Er beriet Kommunen in Deutschland und China im Rahmen von Vorhaben der Verkehrsplanung und ist Mitglied in verschiedenen nationalen und internationalen Fachgremien im Verkehrswesen. Aktuell liegt sein Schwerpunkt in Forschung und Transfer auf nachhaltiger städtischer Logistik und Förderung der Nahmobilität.

# 1. AUFTAKT

.....

Die Art, wie wir mobil sind, hat sich als nicht nachhaltig herausgestellt. 20 % der Treibhausgase stammen aus dem Verkehr. Gerade in Städten leiden Menschen weiterhin unter Verkehrslärm, Stickoxiden und Feinstaub. Die Städte sind es aber auch, in denen sich neue Formen der Mobilität entwickeln und gefördert und verbreitet werden können. Während das Ziel klar und weithin akzeptiert ist – nämlich allen Menschen zu ermöglichen, nachhaltig mobil zu sein – wird ein Weg dorthin meist nur zögerlich beschritten.

Darmstadt ist hier keine Ausnahme. Politische Beschlüsse wie die Leitlinie Nahmobilität oder die Radverkehrsstrategie zeugen von einem Wunsch nach einer Förderung der Nahmobilität. Einer Mobilität also, die auf kurzen Wegen und unter verstärkter Nutzung der eigenen Füße und nicht-motorisierter Fahrzeuge wie Fahrrädern in Kombination mit dem ÖPNV für weitere Strecken beruht. Seit 2005 gibt es einen Luftreinhalteplan, in dem verkehrsbedingtes NO<sub>2</sub> als Problem benannt wird, Straßenverkehrslärm wird seit 2007 in Südhessen kartiert und 2013 wurde ein erstes Klimaschutzkonzept erstellt. Dennoch verstärkt sich der Handlungsdruck seither zunehmend, auch durch den voranschreitenden Klimawandel. Auch die Hochschule Darmstadt hat sich im Projekt Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung (s:ne) einen Schwerpunkt auf die komplexe Umsetzung politischer Beschlüsse zur Förderung von Nahmobilität gelegt.

Aus diesen politischen Zielsetzungen ergibt sich für den Verkehr in Darmstadt die Notwendigkeit einer grundlegenden Transformation hin zu einer nachhaltigeren Art der Mobilität. Einer Art der Mobilität, die allen Menschen – also auch denen, die noch nicht geboren sind – Teilhabe ermöglicht und die Lebensqualität steigert. Auf politischer Ebene wurde dies zuletzt stark in den Mittelpunkt von Stadtentwicklungs- und Klimaanpassungskonzepten gerückt und hierfür Fördermittel eingeworben. Besonders über die Schaffung einer angemessenen Infrastruktur und die Regulierung des fließenden und ruhenden Verkehrs besitzt die Stadt Darmstadt wirkmächtige Handlungsoptionen, um auf dieses Ziel hinzuwirken. Dennoch bemängeln zivilgesellschaftliche Organisationen die schleppende und nur zögerliche Umsetzung der politischen Beschlüsse, während andere die Veränderung oder ihre Folgen fürchten und diese Prozesse zu verhindern suchen. Dies führt zu Zielkonflikten auf politischer Ebene, die bislang nicht gelöst sind, oft nicht transparent thematisiert werden und in Konsequenz oft auf der exekutiven Ebene ausgefochten werden müssen. Das bindet Ressourcen in der Verwaltung und kann in Frustration auf allen Seiten münden.

Es gilt daher herauszufinden, was die Umsetzung von Maßnahmen bremst, welche Akteur\*innen auf den Ebenen von Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft relevant sind und wie diese miteinander interagieren. Dem zugrunde liegt die Frage, wie es gelingt, die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität und damit die Mobilitätswende in Darmstadt stärker voranzutreiben. Um diese Ausgangsfrage zu konkretisieren und beantworten zu können, kommen drei leitende Perspektiven zum Tragen:

1. Welche Hemmnisse stehen der Abkehr von einer auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) fokussierten Verkehrsplanung in Darmstadt bislang entgegen?
2. Durch welche Hebelpunkte lässt sich bei den relevanten Akteur\*innen die Bereitschaft erhöhen, sich auf die Veränderungsprozesse in Richtung einer nachhaltigeren Mobilität einzulassen?
3. Inwieweit ist ein stärkerer oder anderer Austausch zwischen Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft notwendig sowie ziel führend und wie ließe sich dieser gestalten?

Die Fokussierung auf die Mollerstadt bietet somit die Chance einer Analyse der Hemmnisse für die Umsetzung der Mobilitätswende in einem spezifischen innenstädtischen Quartier.

## 2. AUSGANGSLAGE:

### MOBILITÄT IN DER MOLLERSTADT

Die Mollerstadt liegt in zentraler Lage direkt an der Innenstadt und angrenzend an die Fußgängerzone und weist die für Cityrandlagen typische Nutzungsmischung aus Gewerbe, Dienstleistung, Wohnen und Einzelhandel auf. Daher dient sie vielen Menschen zum Wohnen, als Arbeitsplatz sowie als Einkaufs-, Dienstleistungs- und Freizeitstandort. Die Mischnutzung und zentrale Lage führen zu einem hohen Potenzial für die Nahmobilität, sodass viele Wege im Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) zurückgelegt werden können. Durch die Rheinstraße führt die Hauptachse des Darmstädter ÖPNV-Netzes und bindet die Mollerstadt über die Haltestellen Luisenplatz und Rhein-Neckarstraße an den Straßenbahn- und Busverkehr an. Durch die neu entstehende Haltestelle Marienplatz wird die fußläufige Anbindung an den ÖPNV weiter verbessert werden. Gegenwärtig herrscht allerdings eine starke Belastung durch den Kfz-Verkehr. So queren mehrere Hauptverkehrsstraßen (Rheinstraße, Kasinostraße und Neckarstraße) die Mollerstadt. Durch das starke Verkehrsaufkommen haben diese besonders für den Fußverkehr eine Trennwirkung und belasten das Quartier mit Emissionen. Weiterhin bedingt das Gewerbe einen starken Liefer- und Ladeverkehr. Besonders geprägt ist die Verkehrssituation von einer starken Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Verkehr.

**Andreas Völker:** »Der ruhende Verkehr ist für die Quartiersentwicklung ein großes Hemmnis. Er belastet die Aufenthaltsqualität, aber ist für die Anwohnenden und die Beschäftigten in den Betrieben auch ein ganz wichtiger Faktor. Das heißt, wir müssen Alternativen für den MIV anbieten.«

Die Mollerstadt weist (mit Ausnahme der Lincoln-Siedlung) den geringsten Bestand an Pkw pro Einwohnenden in Darmstadt auf. So sind nur 431 Pkw pro 1.000 Einwohnenden gemeldet.<sup>56</sup> Es gibt ein großzügiges Angebot an Parkflächen in der Blockinnenbebauung auf privaten Stellplätzen. Öffentliche Parkhäuser finden sich in der Grafenstraße, der Neckarstraße und der Adelongstraße. Darüber hinaus ist straßenbegleitendes Parken möglich. Dem ruhenden Kfz-Verkehr werden also erhebliche Flächen zur Verfügung gestellt. Ein Gutachten der Planungsbüros Rittmannsperger und StetePlanung bestätigte ein für alle Zwecke mehr als ausreichendes Parkraumangebot.<sup>57</sup> Dennoch sind die Straßen der Mollerstadt von illegalem Parken, Parksuchverkehren und wahrgenommenem Parkdruck geprägt – ein

Siehe auch: Teil A – Grundlagen, »Die Mollerstadt im Kontext von Zeit und Leitbildern«, Abb. 14

Siehe auch: Teil A – Grundlagen, »Fotoessay«

56 Wissenschaftsstadt Darmstadt (2021): Datenreport 2021, [online] [https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Standort/Statistik\\_und\\_Stadtforschung/pdf/jahrbuch/05Verkehr/K05-8.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Standort/Statistik_und_Stadtforschung/pdf/jahrbuch/05Verkehr/K05-8.pdf)

57 Rittmannsperger + Partner/StetePlanung (2005): Vorbereitende Untersuchungen – Mollerstadt. Entwicklung eines Konzeptes zur Stärkung der westlichen Innenstadt von Darmstadt.

häufig anzutreffendes Phänomen, welches Ausdruck der großen Bedeutung des ruhenden Verkehrs für die Mobilitätswende ist.

Eine Entlastung des Straßenraumes vom ruhenden Verkehr bietet die Chance zu einer Umstrukturierung des Straßenraumes. Da dieser einen großen Teil des öffentlichen Raumes beansprucht, beeinflusst eine solche Umverteilung nicht nur die Mobilität, sondern bietet auch Chancen, die anderen Funktionen des öffentlichen Raumes zu stärken. Hierunter fallen bspw. dessen Funktion für gesellschaftlichen Austausch und Integration, die Aufenthaltsqualität, der soziale und ökologische Nutzen von Grünflächen, eine Stärkung des lokalen Gewerbes und eine Aufwertung des Stadtbildes. Diese Chancen stärker zu nutzen, würde zu einer Stärkung der Identifikation mit der Mollerstadt führen.

Siehe auch: Teil B – Handlungsfelder, »Handlungsfeld Konsum«, Lösungsansätze und Ideen für die Mollerstadt und: Teil B – Exkurse, »Identifikation, Image und Engagement«, 3. Es braucht Strukturen und Engagement

### 3. UMGESTALTUNG DER GRAFENSTRASSE

.....

In den vorbereitenden Untersuchungen für das Sanierungsgebiet »Westliche Innenstadt – Mollerstadt« aus dem Jahr 2005 wurde das Thema Verkehr integriert behandelt und entsprechende Mängel im Quartier identifiziert. In diesen Voruntersuchungen wurde in der Grafenstraße der größte Handlungsdruck mit Bezug auf die Verkehrssituation identifiziert. Somit ergab sich die Umgestaltung der Grafenstraße als eine der zentralen Maßnahmen im Sanierungsprojekt Mollerstadt. Mit ihrer zentralen Lage sowie den vielfältigen Ansprüchen an Straßenraum und Nutzung war sie prädestiniert für eine Umgestaltung und bot die Möglichkeit, ein Vorzeigeprojekt mit hoher Sichtbarkeit für das Sanierungsprojekt zu schaffen. Im Folgenden soll diese Maßnahme daher mit Fokus auf die Auswirkungen für die Mobilität in der Mollerstadt genauer betrachtet werden.

Siehe auch: Teil B – Handlungsfelder, »Handlungsfeld Konsum«, 2. Ausgangslage: Mollerstadt – Innenstadtquartier der kurzen Wege

#### 3.1. Ausgangssituation und Ziele

Die Grafenstraße liegt am östlichen Rand der Mollerstadt am Übergang zur Innenstadt und der Fußgängerzone. Einerseits weist sie eine hohe Anzahl an Einkaufsmöglichkeiten und Restaurants auf, was einen verstärkten Fuß- und Radverkehr bedingt. Andererseits ist über die Grafenstraße ein großes Parkhaus angebunden, welches insbesondere von Besucher\*innen der Innenstadt genutzt wird. Daher verbindet die Grafenstraße die Funktionen einer Erschließungs- und Geschäftsstraße und wird multifunktional genutzt. Dies hat aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit in

der Vergangenheit zu Konflikten zwischen den verschiedenen Nutzungsarten geführt, also zwischen Auto-, Fuß- und Radverkehr, Wirtschafts- und privatem Verkehr, aber auch mit einer Seitenraumnutzung durch Cafés, Restaurants und Geschäfte. Nicht zuletzt, weil das Angebot an Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum ungeordnet war und Gehwegparken praktiziert (und toleriert) wurde. Ziel der Baumaßnahme war es, das Quartier für alle aufzuwerten. Dabei wurden drei zentrale Planungsziele benannt: Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch (1) breitere Gehwege und mehr Flächen für Außengastronomie, (2) eine höhere Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und (3) mehr Grün im Straßenraum. Dies bedingte eine Neustrukturierung des bestehenden Straßenquerschnitts der Grafenstraße, was bei der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit eine große Herausforderung darstellte. Insbesondere sollten der Straßenraum vom ruhenden Kfz-Verkehr entlastet und nur notwendige Behindertenparkstände sowie Ladezonen ausgewiesen werden. Finanziert wurde das Projekt mit Gesamtkosten von etwa 2,6 Millionen Euro aus Städtebaufördermitteln, die zu je einem Drittel vom Bund, dem Land Hessen und der Wissenschaftsstadt Darmstadt bereitgestellt wurden.

### **3.2. Ablauf der Planung und Umsetzung**

Erste Vorschläge zur Umgestaltung (einschließlich eines Parkraumkonzeptes) und zur zukünftigen Verkehrsführung waren bereits 2005 im Anschluss an die Rahmenplanung vom Büro StetePlanung entwickelt worden. Die Vorschläge zur Umgestaltung wurden nun weiter ausgearbeitet. Aufgrund der multifunktionalen Nutzung waren viele verschiedene Interessen zu berücksichtigen. Daher wurde ein Prozess intensiver Diskussion mit der Bürgerschaft initiiert. Den Auftakt zu der Umgestaltungsmaßnahme bildete ein Bürgerbeteiligungsverfahren, das im August 2011 mit einer Planungsworkstatt eingeleitet wurde: Immobilienbesitzende, Gewerbetreibende, Anwohnende und weitere Interessierte waren eingeladen, Meinungen und Wünsche zur Umgestaltung einzubringen.

In zwei Testphasen wurden anschließend ab November 2011 verschiedene Verkehrslösungen für die Grafenstraße temporär umgesetzt. Wissenschaftlich begleitet wurden die Testphasen jeweils durch Verkehrszählungen, Befragungen von Passant\*innen und postalische Befragungen von Anwohnenden, Eigentümer\*innen und Gewerbetreibenden.

Im September 2013 wurde schließlich die Vorentwurfsplanung präsentiert, in der viele Anregungen aus dem vorherigen Bürgerbeteiligungsverfahren und den Testphasen aufgenommen wurden. Das Beteiligungsverfahren endete mit einer Informationsveranstaltung im Juli 2014, auf der

drei Vorentwürfe präsentiert und diskutiert wurden. Sie unterschieden sich in der Verkehrsführung der Grafenstraße und den daraus resultierenden Fahrbahnbreiten, den verfügbaren Flächen im Seitenraum sowie dem Umfang an Parkständen im öffentlichen Straßenraum. Die Entscheidung fiel zugunsten einer Variante mit partiellem Zweirichtungsverkehr. Es stellte sich allerdings heraus, dass die geplante Begrünung aufgrund von Konflikten mit Leitungslagen nicht wie geplant umgesetzt werden konnte. In einem aufwändigen Abstimmungsprozess musste jeder einzelne Baumstandort geprüft werden, wobei unter anderem Probebohrungen zur genauen Ortung der Leitungen durchgeführt werden mussten. Der Stadt war es wichtig, die in der Grafenstraße anstehenden Leitungssanierungen mit den Umgestaltungsmaßnahmen zu koppeln. Hierdurch ergaben sich Verzögerungen aufgrund der Prioritäten für Sanierungsarbeiten in der Gesamtstadt, sodass erst 2016 mit der Kanalsanierung in der Grafenstraße begonnen wurde. Nach Abschluss der Kanalsanierungen konnte im Jahr 2018 mit den Umgestaltungsmaßnahmen begonnen werden, die 2021 fertiggestellt wurden.

Siehe auch: Teil B – Exkurse  
»Städtebau«, 4. Hemmnisse  
bei gestaltungsrelevanten  
Umsetzungen im öffentlichen  
Raum, »Straßenbegrünung /  
Baumpflanzungen«

Abb. 41 Die Grafenstraße nach der Umgestaltung



### 3.3. Der Umgang mit vielfältigen Akteur\*innen und Interessen

Ein Schwerpunkt in der Planung der Umgestaltungsmaßnahmen lag auf dem Beteiligungsverfahren, dass die vielfältigen Akteur\*innen und deren Interessen berücksichtigen sollte. Welche Akteur\*innen hier besondere Bedeutung hatten, welche Interessen sie verfolgten und wie ein Konsens gefunden werden konnte, soll im folgenden Abschnitt näher betrachtet werden.

#### Einbindung der Zivilgesellschaft und einzelner privater Akteur\*innen

Auffallend war, dass die Bürgerbeteiligungsprozesse besonders durch einzelne Akteurinnen und Akteure mit starken Partikularinteressen geprägt wurden. So waren besonders einzelne Gewerbetreibende, Immobilienbesitzende sowie die Eigentümerin eines Parkhauses sehr aktiv in den Beteiligungsprozessen. Aufseiten der Immobilienbesitzenden und deren Interessensvertretung war die Umgestaltung des Straßenquerschnitts vor allem mit der Angst vor einem Verlust an Parkraum behaftet. Auch wenn Studien wiederholt das Gegenteil belegen,<sup>58</sup> wird mit weniger öffentlichem Parkraum häufig ein Wertverlust verknüpft, was auch hier zu Widerständen führte. Bei einigen Gewerbetreibenden stellte der geplante Wegfall von Parkständen und die damit verbundene Angst vor einem Rückgang an Kund\*innen einen Kritikpunkt an den Planungen der Stadt dar. Im Prozess wurde deutlich, dass vielen Gewerbetreibenden ihre grundsätzliche Erreichbarkeit per Pkw und für den Lieferverkehr wichtig ist. Grundsätzlich stimmte aber ein großer Teil der Gewerbetreibenden aus der Gastronomie den Umbauplänen zu. Maßgeblich hierfür war, dass durch die Neugestaltung des Straßenraumes mehr Außengastronomie möglich wurde. Eine wichtige Rolle in den Aushandlungsprozessen zwischen sehr heterogenen Vorstellungen und Bedarfen spielten Akteur\*innen, die zwischen diesen Interessen vermitteln konnten. Es wurde aber von Anfang an ein Zielkonflikt zwischen den übergeordneten Zielen der Stadt und den individuellen Zielen Betroffener deutlich, wie er vielfach beobachtet werden kann.

**Norbert Stoll:** »Ich habe es immer schon als einen Erfolg angesehen, wenn Bürger\*innen, die zu Beginn Kontra gegeben haben, am Ende sagen: ‚Ich kann Ihren Standpunkt verstehen und finde ihn ok, aber ich habe einen anderen.‘ Wenn man Andersdenkende ernst nimmt, nehmen sie einen auch ernst.«

Ein zentraler Diskussionspunkt war der Umgang mit dem ruhenden Verkehr und die Umnutzung von bestehendem Parkraum. Daher spielte auch

- 58 Wei Li und Kenneth Joh (2016): Exploring the synergistic economic benefit of enhancing neighbourhood bike-ability and public transit accessibility based on real estate sale transactions, in: *Urban Studies* 54(15), S. 3480–3499 (<https://doi.org/10.1177/0042098016680147>) sowie Keith Bartholomew und Reid Ewing (2011): Hedonic Price Effects of Pedestrian- and Transit-Oriented Development, in: *Journal of Planning Literature* 26(1), S. 18–34 (<https://doi.org/10.1177/0885412210386540>).

das Parkhaus Q-Park in der Grafenstraße bei den städtischen Planungen anfangs eine große Rolle. Die Betreibenden des Parkhauses stimmten den Planungszielen grundsätzlich zu, eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs aus dem öffentlichen Raum in bestehende Stellplatzkapazitäten zu erreichen. Insbesondere in Bezug auf die Parkraumbewirtschaftung fanden Gespräche zwischen Stadt und Q-Park statt. Angestrebte Maßnahmen, etwa eine Preisgestaltung unterhalb der Parkkosten im öffentlichen Raum, ließen sich aber nicht mit den wirtschaftlichen Interessen von Q-Park vereinbaren. Auch die Zielsetzung der Stadt, sichere Fahrrad- und Carsharing-Stellplätze im Parkhaus zu schaffen, konnte nicht realisiert werden. Somit konnte das Parkhaus nicht in die Parkraumkonzepte für die Grafenstraße und die Mollerstadt integriert werden.

Siehe auch: Teil B – Exkurse, »Marktlogik: Immobilienwirtschaftliche Rahmenbedingungen«, 5. Die Chancen nutzen: Akteur\*innen und Initiativen bündeln, »Entparken als Voraussetzung nachhaltiger Entwicklung; Installation eines Parkraummanagements«

**Peter Werner:** »Das Parkhaus in der Grafenstraße ist mir ein Dorn im Auge. Es zieht MIV an und das über Straßen, die in meinen Augen eigentlich von ihm befreit werden müssten. Man müsste dieses Parkhaus nachhaltiger nutzen. Es gab doch mal die Idee, einen Teil des Parkhauses als Mini-Logistikzentrum zu nutzen. Außerdem könnte das Dach für Urban Farming genutzt werden, um die Nachbarschaft zu versorgen.«

**Gisela Stete:** »Auch wenn das Parkhaus in der Grafenstraße mit am stärksten nachgefragt wird, ist es – außer an den Adventswochenenden – nie ausgelastet. Es geht also um ein intelligentes Management in Normalzeiten. Denn das Parkhaus bietet die Chance, den ruhenden Verkehr zu verlagern und zu konzentrieren, z. B. durch die Umwidmung zu einer Quartiersgarage.«

Auch wenn die Anwohnenden im Bürgerbeteiligungsverfahren weniger präsent waren, konnte durch eine postalische Befragung ein gutes Stimmungsbild gewonnen werden. In diesen Befragungen wurde aber auch deutlich, dass sich viele von der Stadt eine stärkere Förderung ihres Viertels wünschen. Geäußert wurden insbesondere die Wünsche nach mehr Grün im Straßenraum und einer Belebung der Hinterhöfe, was wiederum im Zusammenhang mit einer Verlagerung der dortigen Pkw-Stellplätze steht.

Siehe auch: Teil B – Exkurse, »Urbanes Grün«, 4. Eigentümer\*innen und ihre Interessenslagen

Die zur Einbindung der Zivilgesellschaft und einzelner, privater Akteur\*innen initiierten Beteiligungsverfahren werden im Rückblick aus verkehrsplanerischer Sicht als erfolgreich bewertet. Dabei spielte die Moderation dieser Beteiligungsverfahren eine entscheidende Rolle. Außerdem konnte eine aktive Dezernentin positive Impulse setzen, indem sie auf die Bedenken der verschiedenen Interessensgruppen einging und eine strategische Kompromisslösung bei der Frage der Verkehrsführung fand. So schufen die Beteiligungsformate eine grundsätzliche Akzeptanz für die fachlichen Planungen. Andererseits gestalteten sich die Beteiligungsprozesse durch die Berücksichtigung der vielen Akteur\*innen und die kontroversen Diskussionen verschiedener Partikularinteressen als sehr zeitaufwändig und

beanspruchten viele Kapazitäten in den städtischen Verwaltungsstrukturen. Auch hierin ist die Grafenstraße kein Ausnahmefall.

### **Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung**

Auch innerhalb der Verwaltung gestaltete sich die Zusammenarbeit über verschiedene Verwaltungsbehörden hinweg zeitintensiver als ursprünglich angenommen. Besonders deutlich wurde dies bei der Begrünung der Grafenstraße, die zu viel Abstimmungsbedarf führte. Das Grünflächenamt wurde bereits frühzeitig in die Planungen miteinbezogen, die vielen unter der Grafenstraße verlaufenden Leitungskanäle erschwerten jedoch die Begrünungsmaßnahmen, da nur beschränkt Standorte für Baumpflanzungen zur Verfügung standen. Eine Verlegung bestehender Kanäle und Leitungen im Zuge von anstehenden Sanierungsmaßnahmen wäre mit hohem Aufwand und Kosten verbunden gewesen und wurde seitens der Tiefbauabteilung ausgeschlossen.

Weiterhin bedeutete der Leitungsschutz zusätzliche Kosten, die in der Umgestaltungsmaßnahme nicht miteingerechnet waren und deren Finanzierung innerhalb der städtischen Ämter unklar war. Hier offenbarte sich die grundsätzliche Problematik, dass solche Finanzierungsentscheidungen Zielkonflikte enthalten und Prioritätenfragen aufwerfen. So stellt sich die Frage, welche Kosten über das Projekt abgerechnet werden und welche über den Haushalt – eine Entscheidung von strategischer und politischer Bedeutung. Folgekosten durch den Aufwand für Pflege und Betrieb sind ebenfalls wichtige Faktoren für die Haltung der Ämter: So werden Lösungen, die wenig zusätzlichen Aufwand erzeugen, meist bevorzugt, da ein Mehraufwand häufig nicht in Anpassungen des Haushalts berücksichtigt wird. In dem Zusammenhang wurde auch erkannt, dass von politischer Seite klarer formuliert werden muss, wie mit im Projektverlauf entstehenden (Mehr- und Folge-)Kosten umgegangen werden soll.

Auch die Zusammenarbeit mit der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde gestaltete sich aus verkehrsplanerischer Sicht herausfordernd. So wurden Rechtsgrundlagen wie die Straßenverkehrsordnung oft konservativ ausgelegt. Progressive planerische Ideen standen nach einer solchen Auslegung dann häufig in Konflikt mit der rechtlichen Sicht oder waren nur mit hohem Aufwand umzusetzen. Es waren viele Ortsbegehungen notwendig, um Entscheidungsträger\*innen von innovativen Ideen zu überzeugen und Entscheidungsspielräume entsprechend zu nutzen. Diese Vorgehensweisen erwiesen sich zwar meist als erfolgreich, erforderten jedoch viel Zeit und verzögerten den Prozess. Da hier auch persönliche Einschätzungen und Prägungen einfließen, ist dieser Prozess der Rechtsauslegung stark von Einzelpersonen oder auch sozialen Gefügen abhängig. Es handelt sich also keineswegs immer um eine rein objektive Abwägung von Sachargumenten.

Dennoch stellt auch die Straßenverkehrsordnung selbst – und damit die Bundespolitik – ein wesentliches Hemmnis bei der Umsetzung der Mobilitätswende dar.

### Die Rolle der Politik

Kommunalpolitisch wurde der Umbau der Grafenstraße immer wieder von verschiedenen politischen Akteur\*innen aufgegriffen. Es fehlte jedoch an einer klaren politischen Linie, was sich auf Planung und Umsetzung auswirkte und einige Kompromisslösungen bedingte. So positionierten sich Parteien oft hinter einzelnen Protagonist\*innen oder Interessengruppen. Dies verlangte von der planerischen Seite, eine vermittelnde Rolle einzunehmen und taktisch zu agieren, um Kompromisse herbeizuführen. Solche Kompromisslösungen ergeben sich oft aus Zielkonflikten. In der konkreten Umsetzung von Maßnahmen können dann übergeordnete politische Ziele wie Klimaschutz oder Luftreinhaltung in Widerspruch zu den Interessen von Anwohnenden, Gewerbetreibenden oder anderen Stakeholder\*innen und damit zu Interessen von Wähler\*innen stehen. Bei den folgenden Abwägungs- oder Einzelfallentscheidungen sind übergeordnete politische Ziele dann oft nicht mehr handlungsleitend. Dies führt dazu, dass Grundsatzentscheidungen, die eigentlich vorab politisch getroffen werden sollten, in jedem Prozess mühsam neu ausgehandelt werden.

**Norbert Stoll:** *»Da kann es passieren, dass Planungsprojekte zum Spielball der Politik werden; es wird versucht, sich strategisch zu profilieren.«*

Eine Förderung nachhaltiger Mobilität fordert von den Verantwortlichen Mut zu Neuem, der politisch gedeckt sein muss. Dies zeigt sich bspw. darin, wie die Politik die Wünsche Anwohnender nach Parkständen vor der Tür gewichtet. Davon hängt ab, ob eine wirksame Nahmobilitätsförderung, Steigerung der Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung überhaupt gelingen kann. Die Grafenstraße ist hier ein Spiegel der politischen und gesellschaftlichen Stimmung. An der Umgestaltung zeigt sich, dass ein weitgehender Verzicht auf fließenden und ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum weder durchsetzbar noch politisch gewollt war. Andererseits verharrt die Planung aber auch nicht in einer rein autozentrierten Sicht, sondern tastet sich vorsichtig voran.

**Gisela Stete:** *»Letztendlich geht es um eine andere Prioritätensetzung, nämlich die Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Raumes vor die Verkehrsfunktion zu setzen.«*

### 3.4. Bewertung der Umgestaltungsmaßnahmen

Das Ergebnis der Umgestaltung der Grafenstraße kann im Rückblick größtenteils positiv bewertet werden. Die Planungsziele höhere Aufenthaltsqualität, verbesserte Verkehrssicherheit und Begrünung konnten aus verkehrsplanerischer Sicht zumindest in relevanten Teilen erreicht werden. Insbesondere hat die Umgestaltung zu einem deutlichen Flächengewinn und einer besseren Infrastruktur für Fußgänger\*innen und Fahrradfahrende beigetragen. Außerdem entstand durch eine Verbreiterung des Seitenraums mehr Platz für Außengastronomie und Begrünung. Jedoch wären auch noch weitere Maßnahmen zur Stärkung der Aufenthaltsqualität und der Nahmobilität denkbar gewesen. Die Grafenstraße hätte sogar in die Fußgängerzone einbezogen werden können, was zu dem Zeitpunkt jedoch politisch und planerisch als nicht umsetzbar angesehen wurde. Die Grafenstraße ist damit auch ein Beispiel dafür, dass der Weg zu einer nachhaltigeren Mobilität und Nutzung des städtischen Raumes aus mühsam erarbeiteten Kompromissen besteht.

**Astrid Schmeing:** »Als Architektin finde ich, dass die Ziele in der Grafenstraße nur teilweise erreicht wurden. Selbstverständlich gibt es einige positive Aspekte, aber insbesondere bei der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist Luft nach oben. Bspw. die Gestaltung des Vorplatzes des ehemaligen Stadthauses (Grafenstraße 30) ist ein Kompromiss, den man sich sicher anders gewünscht hätte. Es hätte ein nicht durch Konsum besetzter öffentlicher Raum werden können.«

**Norbert Stoll:** »Dieser Vorplatz war ebenfalls fertig geplant und sollte genau diese Funktion eines identitätsstiftenden Mittelpunktes für die Mollerstadt erfüllen. Im Boden liegt jedoch ein riesiger Tank, dessen Entfernung über eine halbe Million Euro kosten würde, und eine Begrünung durch Baumbepflanzung verhindert hat.«

Bei der Vorstellung der Planung wurde seinerzeit davon ausgegangen, dass der Planungsprozess und die Baumaßnahmen in fünf bis sieben Jahren durchführbar wären. Dies konnte nicht eingehalten werden, die tatsächliche Planungs- und Bauzeit dauerte etwa zehn Jahre. Zum einen hatte sich der Baubeginn aufgrund der erforderlichen Sanierung an den Leitungen nach hinten verschoben, zum anderen waren es, wie aufgezeigt, die vorgelagerten Bürgerbeteiligungsverfahren und Abstimmungsprozesse, die die Länge begründen.

**Thomas Bellmer:** »Die Grafenstraße ist ein gutes Beispiel, um vor Augen geführt zu bekommen, wie lange ein solcher Prozess dauert. Das ist eine wichtige Erkenntnis, die es zu berücksichtigen gilt.«

**Michèle Bernhard:** »Die Herausforderung ist, dass in der Zeit, bis solche Planungen dann zur Umsetzung kommen, sich Mobilität und der Zeitgeist auch wandeln. Ist es mit dem heutigen Wissen in der Grafenstraße gelungen, nachhaltige Mobilität zu fördern?«

**Gisela Stete:** »Ja, grundsätzlich schon. Aber in der gesamten Mollerstadt müssen die Themen, die sich in der Zeit gewandelt haben (Stellplatzsatzung, Geschwindigkeitsregelungen, Multimodalität, dass ein autofreies Quartier denkbar ist etc.) nun weitergedacht werden. Da ist noch viel Luft nach oben.«

## 4. EIN (MOBILITÄTS-)KONZEPT ..... FÜR DIE GESAMTE MOLLERSTADT .....

Mit der Grafenstraße konnte gezeigt werden, welche Chancen in einer Mobilitätswende bestehen. Auch wenn die Grafenstraße mit ihrer Nähe zur Fußgängerzone innerhalb der Mollerstadt sicherlich eine Sonderrolle einnimmt, lässt sich das umgesetzte Konzept gut auf die weitere Mollerstadt übertragen. Wichtige Bestandteile eines solchen Konzeptes sollen im Folgenden vorgestellt werden.

### Umverteilung des öffentlichen Raums

In der Mollerstadt besteht neben einer Aufwertung der verkehrlichen Situation auch ein großer Bedarf an Maßnahmen zur Stärkung der Aufenthaltsqualität und Sozialfunktion und zur Klimaanpassung (z. B. mehr unversiegelte Flächen mit Grün). Damit kann die Mollerstadt attraktiver werden, Begegnungsräume bieten und stärker zu den Zielen einer CO<sub>2</sub>-Neutralität beitragen. Mit Blick auf die Sozialfunktion fehlt es derzeit an Räumen für Nachbarschaftsbildung und Orten mit Umsonstfunktionen. Die Schaffung solcher Räume bedingt eine Umverteilung des öffentlichen Raumes, der größtenteils als Straßenraum belegt ist. Durch eine Umverteilung wird neuer Platz gewonnen, der einen deutlichen Gewinn an Lebensqualität für alle schafft: Ehemalige Parkplätze werden für Fahrradinfrastruktur, Begrünung (Bäume, Pflanzeninseln etc.), Aufenthaltsflächen oder für Außengastronomie und Einzelhandel nutzbar.

Siehe auch: Teil B – Handlungsfelder, »Handlungsfeld Konsum«

Siehe auch: Teil B – Handlungsfelder, »Handlungsfeld Energie«

**Andreas Völker:** »Für die Straßenraum- und damit Quartiersaufwertung ist die geplante Verlegung von Fernwärmeleitungen eine Chance, da die Straßen dann ohnehin angefasst werden müssen.«

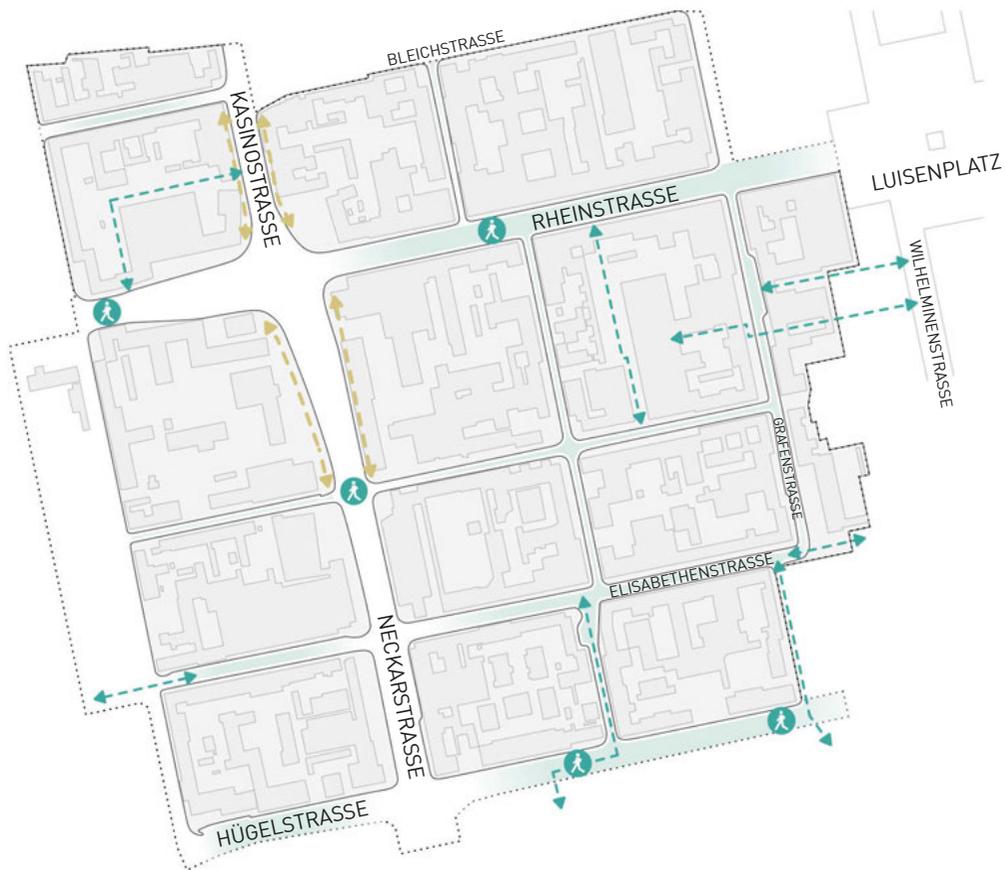
Insbesondere die Elisabethenstraße mit ihren vielfältigen Erdgeschossnutzungen und dem daraus resultierenden Querungsbedarf könnte in einem nächsten Schritt einer Umgestaltung unterzogen werden. Auch in der inneren Mollerstadt, z. B. der Adelong- und der Saalbaustraße, bietet sich – idealerweise ohne größere bauliche Maßnahmen – eine Neuaufteilung der Flächen an. Für weitere Straßenzüge der Mollerstadt bzw. ihre Ränder sind bereits konkrete Umgestaltungsvorschläge erarbeitet, die sukzessive – unter Nutzung von baulichen Entwicklungen wie in der Hügelstraße – umgesetzt werden könnten.

### **Parkraum anders organisieren**

Ein wesentlicher Ansatzpunkt für diese anderweitige Nutzung des öffentlichen Raumes ist eine Umverteilung von Flächen für Pkw zu anderen Nutzungen. Ein besonderes Augenmerk liegt hier auf den Flächen, die durch den ruhenden Verkehr belegt werden. Parkstände aus dem öffentlichen Raum zu nehmen ist ein wichtiger Hebel, um den Straßenquerschnitt flexibler gestalten und Flächen bedarfsgerecht umverteilen zu können. Durch eine gute ÖPNV-Anbindung und die derzeit nicht voll ausgelasteten Parkhäuser besteht in der Mollerstadt viel Potenzial hierfür. Zudem gibt es über 4.500 Stellplätze in Parkhäusern im umliegenden Innenstadtkern, welche die Möglichkeit bieten, den öffentlichen Straßenraum in der gesamten Mollerstadt weitestgehend vom ruhenden Kfz-Verkehr zu entlasten und diesen in den Parkhäusern zu konzentrieren. Der damit verbundene Fußweg zwischen Wohnung/Geschäft/Arbeitsplatz und Parkhaus belebt den öffentlichen Raum und erhöht das subjektive Sicherheitsempfinden. Hinzu kommt, dass sich durch diese Maßnahmen die Wege zum privaten Pkw und zu ÖPNV-Haltestellen angleichen. Dadurch wird die Chancengleichheit zwischen ÖPNV und MIV gefördert. Als Richtgröße können 300m angesetzt werden. Dies hat sich bei Quartiersgaragen (z. B. in der Lincoln-Siedlung) bereits als akzeptierte Größe etabliert und sichert in der Mollerstadt, ergänzt durch Lieferzonen sowie Behindertenparkplätze, eine Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen auf hohem Niveau.

### **Förderung der Nahmobilität**

Die Mobilitätswende erfordert, dass der Straßenquerschnitt sukzessive zugunsten des Umweltverbundes neu verteilt wird. Nur dann stehen dem Radverkehr ausreichend große Flächen zur Verfügung, und nur dann ist eine Fußgänger\*innenfreundlichkeit durch breitere Gehwege und mehr sichere Überführungsmöglichkeiten gewährleistet. Weiterhin bedarf es der Schaffung von Sharingangeboten (Rad- und Lastenradsharing). Von besonderer überörtlicher Bedeutung ist auch der Lückenschluss des Radwegenetzes durch die Innenstadt in der Zimmerstraße. Denn auch die



## LEGENDE

- Neuaufteilung der Verkehrsflächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs sowie des ruhenden Verkehrs
- 🚶 Einrichtung von zusätzlichen Fußgängerquerungen
- ➡ Verbesserung / Einrichtung von zusätzlichen Fußwegebeziehungen
- ➡ Einrichtung von zusätzlichen Radwegen / Radfahrstreifen an Hauptverkehrsstraßen

Abb. 42 (Grafik: Katja Hofmann)  
Darstellung der geplanten Maßnahmen zum Verkehr in der Mollerstadt

Kartendaten: Rittmannsperger + Partner GmbH, Büro StetePlanung; Vorbereitende Untersuchungen Mollerstadt, Maßnahmen zum Verkehr, 2005.

fahrradfreundliche Gestaltung der Grafenstraße kommt erst zum Tragen, wenn sie in ein geschlossenes Radverkehrsnetz eingebunden ist. Dies ist auch erklärtes politisches Ziel und bspw. in den Beschlüssen zur Radstrategie<sup>59</sup> oder den Leitlinien zur Nahmobilität<sup>60</sup> verankert. Dadurch wird die Mollerstadt insgesamt attraktiver für Fußgänger\*innen und Radfahrende, was auch eine generelle Steigerung der Aufenthaltsqualität im Viertel mit sich bringt. Hiervon werden auch Geschäfte, Gastronomie und Parkhausbetreibende profitieren, da neue Kund\*innen gewonnen werden können, die sich länger im Quartier aufhalten werden.

### Lieferverkehre nachhaltiger gestalten

Auch der Lieferverkehr in der Mollerstadt und der gesamten Innenstadt muss zukünftig nachhaltiger gestaltet werden. Mikro-Depots, von denen aus die »letzte Meile« umwelt- und stadtvträglich mit Lastenrädern oder Handkarren abgewickelt werden kann, bieten eine Alternative zur direkten Lkw-Belieferung. Durch unterirdische Laderampen und freiwerdende Gewerbeflächen gibt es vielfältige Chancen. Dafür sind ein abgestimmtes Konzept und ein aktives Gestalten der Stadt erforderlich. Mit Pilotversuchen können hier wichtige Impulse gesetzt werden, diese müssen aber in dauerhafte Veränderungen münden.

**Gisela Stete:** »Eigentlich müsste auch das Thema einer nachhaltigeren und effizienten Paketlieferung durch Kurier-, Express- und Paketdienstleister wieder neu angegangen werden. Es müssen multimodale Verknüpfungspunkte, bspw. durch Paketstationen, eingerichtet werden.«

## 5. UMSETZUNG DER MOBILITÄTSWENDE ..... IN DER MOLLERSTADT .....

Eine Umsetzung der Transformationsprozesse in der Mollerstadt erscheint angesichts der Klimazielsetzungen der Stadt Darmstadt unumgänglich. Wie auf **Abbildung S. 88** erkennbar, liegen Planungen für diverse Maßnahmen in der Mollerstadt bereits seit vielen Jahren vor, es besteht jedoch ein Umsetzungsdefizit. Dies liegt auch daran, dass solche weitreichenden Transformationsprozesse auf der kommunalen Ebene auf rechtliche Hürden sowie finanzielle und personelle Engpässe stoßen. Hier zeigt sich auch Handlungsbedarf auf Bundes- (z. B. Anpassung der StVO) und Landesebene (z. B. Verankerung von Klimaschutzanforderungen, Konzepte zur

59 Runder Tisch Nahmobilität (2020): Leitlinien zur Nahmobilität, [online] [https://www.darmstadt-zu-fuss.de/images/Darmstadt/Dokumente/2020-04-02\\_Stavo\\_TOP\\_13-oeff\\_Magistratsvorlage\\_2020-0045\\_Anlage\\_1.pdf](https://www.darmstadt-zu-fuss.de/images/Darmstadt/Dokumente/2020-04-02_Stavo_TOP_13-oeff_Magistratsvorlage_2020-0045_Anlage_1.pdf)

60 Stadt Darmstadt, Mobilitätsamt (2019): Radstrategie Darmstadt, [online] [https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Leben\\_in\\_Darmstadt/mobilitaet\\_und\\_verkehr/fahrrad/Radstrategie.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Leben_in_Darmstadt/mobilitaet_und_verkehr/fahrrad/Radstrategie.pdf)

Finanzierung). Provisorische Zwischenlösungen wie etwa Pop-up-Radwege, die in Darmstadt bereits erfolgreich genutzt wurden, erlauben eine schnelle und kostengünstige Umsetzung, machen die Mobilitätswende »erfahrbar« und können bei Erfolg verstetigt werden. Zutraglich dafür ist ein beginnender Wertewandel, auch in der Verwaltung, durch den die Dominanz des Kfz-Verkehrs im öffentlichen Raum nicht mehr als selbstverständlich angesehen wird. Ohne eine rechtliche Verpflichtung zum Klimaschutz und damit einhergehende adäquate finanzielle Ausstattung der Kommunen sind der zügigen Umsetzung einer Mobilitätswende jedoch klare Grenzen gesetzt.

### **Gewerbetreibende und Immobilienbesitzende mitnehmen**

Eine Umverteilung des öffentlichen Raumes kann jedoch auf Widerstände stoßen, weil Gewohnheiten in Frage gestellt werden und Verhaltensänderungen erforderlich sind. So erscheint ein kostenloser Parkplatz vor der Haustür vielen als selbstverständlich, sei es den Immobilienbesitzenden, den Anwohnenden oder den Gewerbetreibenden.

Viele Gewerbetreibende sehen – trotz mittlerweile zahlreicher Studien, die zu anderen Schlüssen kommen – in Parkplätzen nahe den Geschäften im öffentlichen Raum einen Wettbewerbsvorteil. Gewerbetreibende profitieren aber durch die Schaffung von mehr Außengastronomie sowie von einem verstärkten Umsatz, der durch mehr Fuß- und Radverkehr in direkter Nähe des Einzelhandels bedingt wird.<sup>61</sup> Hier muss Verständnis geschaffen werden, dass es sich bei öffentlichen Parkständen nicht um ein kostenfreies Allgemeingut handelt, sondern um eine Nutzungsform, die in direkter Konkurrenz zu anderen Nutzungsformen des öffentlichen Raumes steht.

Gleiches gilt auch für Immobilienbesitzende, die von den Vorzügen einer Flächenumverteilung überzeugt werden müssen. So gehen Immobilienbesitzende häufig davon aus, dass sie Immobilien ohne Parkmöglichkeiten vor der Haustür nicht vermietet bekämen. Hier muss ein Umdenken bei den Eigentümer\*innen dahingehend einsetzen, dass auch eine gute ÖPNV-Anbindung, die in der Mollerstadt gegeben ist, den Wert der Immobilien erhält oder sogar steigert. Dieses Umdenken hat in Teilen bereits begonnen: Der Stellenwert, den das Auto einnimmt, hat sich insbesondere bei der jüngeren Generation verändert, und der Besitz eines eigenen Autos genießt nicht mehr Priorität, vor allem, wenn vielfältige Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen.<sup>62</sup> Da die Chancen für eine nachhaltigere und dennoch flexible Mobilität von vielen Menschen jedoch oft erst nach einer Umgestaltung erkannt werden, war die Grafenstraße ein wichtiger erster Schritt.

61 Dirk von Schneidmesser und Jody Betzien (2021): Local Business Perception vs. Mobility Behavior of Shoppers: A Survey from Berlin, [online] (<https://doi.org/10.32866/001c.24497>) sowie Daniel Arancibia et al. (2019): Measuring the Local Economic Impacts of Replacing On-Street Parking With Bike Lanes. (<https://doi.org/10.1080/01944363.2019.1638816>).

62 Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin.

## Die Bürgerschaft einbinden

Eine Umsetzung der beschriebenen Umverteilungsmaßnahmen ist immer ein sensibler Prozess: Der Bevölkerung müssen Übergangszeiten geboten werden, was durch eine schrittweise Umsetzung erfolgen kann. Bürger\*innen erhalten dadurch Zeit und Anreize sowie die Möglichkeit, alternative Arten der Mobilität auszuprobieren und anzunehmen. Auf der anderen Seite ist das Aufzeigen einer Vision und eines Zielzustandes von Bedeutung, um Verständnis für Maßnahmen zu schaffen. So können Anwohnende überzeugt werden, dass eine Umwidmung von Parkplätzen (bspw. für Fahrradstellplätze, ausleihbare (Lasten-)Fahrräder oder Carsharing) eine Stärkung der individuellen Mobilität bedeuten kann. Wichtig dabei ist das permanente »am Ball Bleiben« von politischer und planerischer Seite. Ein solches iteratives Vorgehen übersetzt die großen Transformationsbedarfe auf gesellschaftlicher und individueller Ebene in umsetzbare und alltagstaugliche Verhaltensänderungen und ermöglicht es, auf die Bedarfe und Wünsche der Bürger\*innen einzugehen. Getragen wird dies durch einen regelmäßigen Austausch mit der Bürgerschaft sowie Informations- und Mitmachangebote, bspw. durch Veranstaltungen und Verkehrsversuche.

**Daniel Theobald:** »Die Bevölkerung kann besser mitgenommen werden, wenn die Stadt eine gemeinsame Vision entwickelt und sagt: Da wollen wir hin. Es gibt einen Planungszeitraum, der geht 15 Jahre, da wird sich die Vision selbstverständlich verändern, aber erstmal haben wir einen Plan.«

**Norbert Stoll:** »Und die Vision muss visualisiert sein, plastisch vorstellbar. Nur dadurch erreichen wir die Betroffenheit und ein Interesse bei den Beteiligten. Sie müssen mitgenommen werden, um zu verstehen, was gemeint ist.«

**Peter Werner:** »Und es ist wichtig, dass Dinge erlebt und ausprobiert werden können. Im Straßenumbau könnten z. B. durch Videoinstallationen zukünftige Straßenszenarien projiziert werden.«

**Astrid Schmeing:** »Hier kann auch der städtebauliche Entwurf helfen, die räumlichen Konsequenzen der Mobilitätswende zu visualisieren und zu zeigen, wie diese gut gestalteten Lebensraum bedeuten kann.«

## Flächenansprüche des ruhenden Kfz-Verkehrs verringern

Oftmals ermöglichen erst eine stärkere Regulierung und Bepreisung des Parkraumes eine gerechtere und stadtverträglichere Nutzung des öffentlichen Raumes. Solche Instrumentarien unterstützen den Weg zur CO<sub>2</sub>-neutralen, klimaangepassten Stadt. In Kombination mit einer Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen fällt eine Verringerung der Stellplätze nicht zulasten individueller Mobilität, sondern kann diese sogar stärken.

**Norbert Stoll:** »Damit die Nachfrage nach Parkraum insgesamt sinkt, müssen den Anwohnenden, Beschäftigten und Kund\*innen alternative Mobilitätsangebote ermöglicht werden, nur dann verzichten sie auch auf ihr Auto.«

**Gisela Stete:** »Das ganze Thema Multimodalität ist in der Mollerstadt noch überhaupt nicht ausreichend verbreitet. Die Stadt Frankfurt am Main hat bspw. eine neue Stellplatzsatzung, wo bei Verdichtungen im Bestand keine Stellplätze mehr nachgewiesen werden müssen, wenn ein gutes ÖPNV-Angebot oder auch multimodale Angebote vorhanden sind. Dann kann ein Carsharing-Auto fünf oder ein Lastenfahrrad zwei private Pkw-Stellplätze ersetzen. Da gibt es in der Mollerstadt sehr viel Potenzial, welches man noch ausschöpfen könnte.«

Die Mollerstadt stellt dabei ein gutes Beispiel für viele ähnlich gelagerte Planungsprozesse dar, in denen sich ein weiterer grundlegender Zielkonflikt zeigt: Parkhausbetreibende benötigen eine gute Erreichbarkeit der Parkhäuser. Sie haben umgekehrt aber auch ein Interesse an weniger öffentlichen Parkständen, um die Nachfrage in den Parkhäusern zu erhöhen. Planerisch führt wiederum kein Weg an der Umnutzung von Parkständen durch eine Verlagerung in vorhandene Stellplatzkapazitäten vorbei, wenn Gestaltungsspielraum für die politischen Ziele der Nahmobilitätsförderung, Klimaanpassung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität entstehen soll. Die Nutzung von Parkhäusern und Tiefgaragen wird für die Stadt beeinflussbarer, wenn nach und nach mehr von ihnen in städtische Hand gelangen, indem sie aufgekauft oder zumindest von ihr gepachtet werden. So könnten Quartiersgaragen entstehen, die auf die Bedarfe der umliegenden Bewohnerschaft ausgerichtet sind.

**Gisela Stete:** »Denn nur wenn Parkhäuser in der öffentlichen Hand sind, kann über den Preis die Mobilitätsnutzung und -nachfrage beeinflusst werden.«

### **Umweltbelastung durch den Kfz-Verkehr reduzieren**

Ungelöst sind auch weiterhin Schadstoff-Hotspots wie die Hügelstraße, die nur durch sinkenden Kfz-Verkehr in der Stadt langfristig entlastet werden können. Gesamtstädtisch muss also weiterhin eine Mobilitätswende durch eine Verlagerung des Verkehrs vom MIV auf den Umweltverbund und dadurch eine Verringerung des Kfz-Verkehrs verfolgt werden. Wenn man weniger Pkws im Innenstadtbereich bzw. der Mollerstadt haben möchte, braucht es zudem Lösungen, wie die Nutzer\*innen auf anderen Wegen in die (Innen-)Stadt kommen. Denn der Verkehr in der Mollerstadt funktioniert nicht nur in einem städtischen, sondern auch einem regionalen Zusammenhang.

**Astrid Schmeing:** »Gerade im südöstlich gelegenen, ländlich geprägten Umland sind die Alternativen zum Auto nicht besonders gut. Beides muss zusammen gelöst werden, Parkraumbegrenzung und die Stadt-Umland-Bewegung. So braucht man vielleicht doch die großen Parkhäuser am Stadteingang mit schnellen Umstiegsmöglichkeiten und guten Anschlüssen, wie sie im Masterplan vorgesehen sind.«

**Gisela Stete:** »Das betriebliche Mobilitätsmanagement von den Arbeitgebenden in der Mollerstadt ist ein weiterer wichtiger Ansatz. Die Unternehmen müssen ihre Beschäftigten dabei unterstützen, ohne das eigene Auto zum Arbeitsplatz zu kommen. Unternehmen können sich bspw. durch das Programm ‚Besser zur Arbeit‘<sup>63</sup> beraten lassen.«

63 Besser zur Arbeit, [online] <https://effizient.ivm-rheinmain.de/> (letzter Zugriff am 15.03.2023)

## Innenhöfe für Entsiegelung, Begrünung und soziale Funktionen verfügbar machen

Wenn es gelingt, den Flächenanspruch des ruhenden Verkehrs zu verringern und den Kfz-Bestand zu senken, ergeben sich Möglichkeiten einer weiteren Umverteilung über den öffentlichen Raum hinaus. Denn wenn die Mollerstadt sich erfolgreich zu einem klimaangepassten und funktionsgemischten innerstädtischen Quartier mit mehr Wohnqualität entwickeln möchte, braucht man auch Zugriff auf den ruhenden Verkehr auf den Privatflächen, also in den Innenhöfen. Entsiegelte, begrünte Höfe mit nachbarschaftlichen Begegnungsräumen können einen wesentlichen Beitrag zu einer solchen Entwicklung leisten. In diesem Sinne wurde im Rahmen des Sanierungsvorhabens »westliche Innenstadt – Mollerstadt« der Stellplatzschlüssel für Neubauten schon nach unten korrigiert.

**Gisela Stete:** »Es muss eine Möglichkeit geben, den gesamten ruhenden Verkehr zu managen.«

**Norbert Stoll:** »Das Spannendste, aber auch Schwierigste dabei wäre, das vorhandene öffentliche Parkraummanagement auf alle Flächen, auch die im privaten Eigentum, auszuweiten.«

**Andreas Völker:** »So könnten zukünftig auch an den Bürostandorten die Innenhofstellplätze, die derzeit nur tagsüber bis 17/18 Uhr besetzt sind, genutzt werden.«

Siehe auch: Teil B – Exkurse, »Marktlogik: Immobilienwirtschaftliche Rahmenbedingungen«, 5. Die Chancen nutzen: Akteur\*innen und Initiativen bündeln, »Entparken als Voraussetzung nachhaltiger Entwicklung; Installation eines Parkraummanagements«

## 6. HEMMNISSE, CHANCEN UND LÖSUNGSANSÄTZE

---

Aus den Erfahrungen bei der Umgestaltung der Grafenstraße, in der Mollerstadt und in Darmstadt wurden übergeordnete und auf andere Fälle übertragbare Hemmnisse, Chancen und Lösungsansätze für eine Umsetzung der Mobilitätswende und eine Umgestaltung des öffentlichen Raumes herausgearbeitet. Im Folgenden werden die Hemmnisse mit entsprechenden Lösungsansätzen dargestellt.

### **Der ruhende Verkehr nimmt große Flächen im öffentlichen und privaten Raum ein.**

- Potenzial des öffentlichen Straßenraumes nutzen, um die Flächen gerechter zu verteilen und die Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Raumes zu stärken.
- Den ruhenden Verkehr aus dem öffentlichen Raum in vorhandene Stellplatzkapazitäten (Parkhäuser, Flächen für Quartiersgaragen und private Stellplätze) verlagern, unter anderem über finanzielle Steuerung mittels Parkraumbewirtschaftung.
- Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung vom MIV hin zum Umweltverbund umsetzen, um den Pkw-Bestand zu reduzieren.

### **Die Wegnahme von Stellplätzen ist mit vielfältigen Bedenken von Anwohnenden, Gewerbetreibenden, Immobilienbesitzenden und weiteren Stakeholdern verknüpft.**

- Beteiligungsverfahren durchführen, da diese sich als hilfreich erwiesen haben, um Vorbehalte abzubauen.
- Aufklärungsarbeit leisten und Good-Practice-Beispiele zu alternativen Mobilitätskonzepten verbreiten.
- Die Reduzierung des Stellplatzangebotes mit der Bereitstellung vielfältiger Mobilitätsangebote koppeln, damit die Abhängigkeit vom privaten Pkw verringert wird.
- Lösungen in Reallaboren, Verkehrsversuchen und temporären Umsetzungen erproben (»ausprobieren und überzeugen«).

### **Zielkonflikte erschweren die Umsetzung politischer Beschlüsse, sodass die Verwaltung politische Entscheidungen auf Projektebene aushandeln muss.**

- Die Politik sollte insbesondere bei konfliktbehafteten Thematiken eine klare Haltung einnehmen.
- Grundsatzentscheidungen sollten vorab politisch getroffen werden, damit diese nicht in jedem Prozess neu ausgehandelt werden müssen.
- Konsequenzen der politischen Beschlüsse rechtzeitig kommunizieren und ggf. diskutieren, damit diese nicht in der Umsetzung scheitern.

### **Es besteht ein Umsetzungsdefizit auf kommunaler Ebene, durch finanzielle, personelle und rechtliche Einschränkungen.**

- Klimaschutz gesetzlich verankern und ihn handlungsleitend werden lassen.
- Kommunalen Handlungsspielraum durch Handeln auf Landes- und Bundesebene erweitern.
- In Reallaboren, Verkehrsversuchen und temporären Umsetzungen kleinteilige Lösungen erproben.
- Bestehende Rechtsgrundlagen und technische Regelwerke überarbeiten und anpassen.

### **Ermessensspielräume für progressive rechtliche Auslegung werden nicht immer genutzt.**

- Politischen Rückhalt für progressive Auslegung schaffen.
- Weiterbildungen etc. durchführen, um eine progressive Auslegung von rechtlichen Grundlagen und Normen im Sinne einer nachhaltigkeitsorientierten Planung zu fördern.
- Persönliche Überzeugungsarbeit bei Entscheidungsträger\*innen leisten.
- Temporäre Maßnahmen nutzen, die bei Erfolg verstetigt werden können.

### **Der Umgang mit Kosten, Mehrkosten und Folgekosten in Projekten gestaltet sich oft problematisch.**

- Realistischere Kostenaufstellungen zu Projektbeginn etablieren.
- Klarheit darüber schaffen, wie mit entstehenden Mehrkosten umgegangen wird.
- Auswirkungen auf und potenzielle Anpassungen im Haushalt frühzeitig diskutieren.
- Insbesondere bei größeren Projekten sollte ein Projektmanagement eingesetzt werden.

Auch wenn diese Hemmnisse und Lösungsansätze den Erfahrungen mit der Mollerstadt entstammen, decken sie sich mit grundsätzlichen planerischen und wissenschaftlichen Erkenntnissen. Die hier vorgeschlagenen Lösungsansätze lassen sich somit sowohl auf eine Umsetzung in der Mollerstadt, als auch auf andere Kontexte übertragen. Denn: Fast jede Stadt hat ihre Mollerstadt.

## 7. QUELLEN

### LITERATUR

Besser zur Arbeit, [online] <https://effizient.ivm-rheinmain.de/> (letzter Zugriff am 15.03.2023)

Daniel Arancibia et al. (2019): Measuring the Local Economic Impacts of Replacing On-Street Parking With Bike Lanes, [online] (<https://doi.org/10.1080/01944363.2019.1638816>)

Dirk von Schneidmesser und Jody Betzien (2021): Local Business Perception vs. Mobility Behavior of Shoppers: A Survey from Berlin, [online] (<https://doi.org/10.32866/001c.24497>)

Keith Bartholomew und Reid Ewing (2011): Hedonic Price Effects of Pedestrian- and Transit-Oriented Development, in: Journal of Planning Literature 26(1), S. 18–34, [online] (<https://doi.org/10.1177/0885412210386540>)

Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin

Rittmannsperger + Partner/StetePlanung (2005): Vorbereitende Untersuchungen – Mollerstadt. Entwicklung eines Konzeptes zur Stärkung der westlichen Innenstadt von Darmstadt

Runder Tisch Nahmobilität (2020): Leitlinien zur Nahmobilität, [online] [https://www.darmstadt-zu-fuss.de/images/Darmstadt/Dokumente/2020-04-02\\_Stavo\\_TOP\\_13-oeff\\_Magistratsvorlage\\_2020-0045\\_Anlage\\_1.pdf](https://www.darmstadt-zu-fuss.de/images/Darmstadt/Dokumente/2020-04-02_Stavo_TOP_13-oeff_Magistratsvorlage_2020-0045_Anlage_1.pdf)

Stadt Darmstadt, Mobilitätsamt (2019): Radstrategie Darmstadt, [online] [https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Leben\\_in\\_Darmstadt/mobilitaet\\_und\\_verkehr/fahrrad/Radstrategie.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Leben_in_Darmstadt/mobilitaet_und_verkehr/fahrrad/Radstrategie.pdf)

Wei Li und Kenneth Joh (2016): Exploring the synergistic economic benefit of enhancing neighbourhood bikeability and public transit accessibility based on real estate sale transactions, in: Urban Studies 54(15), S. 3480–3499, [online] (<https://doi.org/10.1177/0042098016680147>)

Wissenschaftsstadt Darmstadt (2021): Datenreport 2021, [online] [https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Standort/Statistik\\_und\\_Stadtforschung/pdf/jahrbuch/05Verkehr/K05-8.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Standort/Statistik_und_Stadtforschung/pdf/jahrbuch/05Verkehr/K05-8.pdf)

### ABBILDUNGEN

Abb. 40 (Grafik: Katja Hofmann)

Abb. 41 (Foto: Astrid Schmeing)

Abb. 42 (Grafik: Katja Hofmann)

Abb. 43–46 (Fotos: Katja Hofmann)

## RUNDE 1

**Andreas Völker:** Gibt es eine Chance auf ein Parkraummanagement in der Mollerstadt? Um vorhandene Kapazitäten effizienter zu nutzen sowie den öffentlichen und auch den privaten Raum, die Höfe, freier zu bekommen? Der ruhende Verkehr ist ein großes Hemmnis für die Quartiersentwicklung im Moment; er belastet die Aufenthaltsqualität, ist aber auf der anderen Seite natürlich für Bewohner\*innen, aber eben auch die Betriebe, die Beschäftigten ein ganz wichtiger Faktor.

**Norbert Stoll:** Wir haben so eine Art Stufe eins des Parkraummanagements in der Mollerstadt. Alternativen des Mobilitätsangebotes wie Carsharing, Platz für Fahrräder und Lastenräder, weiterer Ausbau des ÖPNV, die gibt es noch ziemlich wenig. Damit die Nachfrage nach Parkraum insgesamt sinkt, braucht es solche Angebote.

**Gisela Stete:** Multimodalität, also der bedarfsgerechte Zugriff auf verschiedene Verkehrsmittel, ohne sie notwendigerweise zu besitzen, ist in der Mollerstadt noch überhaupt nicht verbreitet. Also da gibt es wirklich sehr, sehr viel Potenzial, das man ausschöpfen könnte, bspw., wenn in der Mollerstadt verdichtet werden sollte. Es gibt sicherlich Eigentümer\*innen, die ihre Gebäude aufstocken würden, wenn nicht die Frage des Stellplatznachweises wäre. Die Stadt Frankfurt hat eine Stellplatzsatzung erlassen, wo bei Verdichtung im Bestand keine Stellplätze nachgewiesen werden müssen, wenn ein gutes ÖPNV-Angebot oder auch sonstige multimodale Angebote vorhanden sind. Ein Carsharing-Auto kann hier fünf private Stellplätze ersetzen. Ein Lastenfahrrad kann zwei private Stellplätze ersetzen. Ein anderer Punkt, auf den ich noch eingehen wollte, das ist das betriebliche Mobilitätsmanagement von den Arbeitgeber\*innen in der Mollerstadt. Das ist auch etwas, was ich einen ganz wichtigen Ansatz finde;

Dass Unternehmen ihre Mitarbeitenden darin unterstützen, ohne das eigene Auto zum Arbeitsplatz zu kommen, durch ein Jobticket oder eine gescheite Fahrradinfrastruktur. Es gibt ja hier in Südhessen die Möglichkeit, sich beraten zu lassen, bei »südhessen effizient mobil«, das jetzt »Besser zur Arbeit« heißt.

**Johanna Möbius:** Wie gewinnt man die Parkhauseigentümer\*innen, weil man ja Ersatzangebote braucht, wenn auf privaten wie öffentlichen Flächen Stellplätze entfallen sollen?

**Norbert Stoll:** Wir haben damals viele Gespräche mit dem Betreiber des Parkhauses in der Grafenstraße geführt, sind aber nicht weitergekommen. Es kostet z. B. Geld, notwendige Überwachungs- und Schrankensysteme einzuführen. Da müsste man dann schauen, ob es nicht Förderprogramme dafür gibt, den oder die Anbieter\*in hier zu unterstützen, oder ob die Stadt bereit ist, für die Grundinfrastruktur Geld in die Hand zu nehmen, um sowas zu bewirtschaften.

## RUNDE 2

**Barbara Boczek:** Das Bürgerbeteiligungsverfahren im Rahmen der Planung der Grafenstraße haben Sie als erfolgreich eingeschätzt?

**Norbert Stoll:** Der Rücklauf einer Umfrage unter den Anrainern\*innen war laut dem ehemaligen Chefstatistiker der Stadt blendend: ein wahnsinniger Rücklauf. Das hat repräsentative Interpretationen zugelassen, die Beteiligung war hoch. Und der Kompromiss bei den Verkehrslösungen, die jetzt ja auch realisiert worden sind, hat eine hohe Akzeptanz gefunden.

**Gisela Stete:** Also der Eindruck ist schon, dass die Grafenstraße in der Mollerstadt von denen, für die es gedacht ist, positiv bewertet wird. Am Anfang waren die Widerstände, gerade was den ruhenden Verkehr



Abb. 43



Abb. 44



Abb. 45

anbelangt, also die Wegnahme der Stellplätze, sehr groß. Aber im Moment fordert niemand mehr Stellplätze in der Grafenstraße, oder?

**Astrid Schmeing:** Der dann erfolgte Ausbau des öffentlichen Raumes bezieht sich hauptsächlich auf die Gastronomie bzw. deren Außenflächen, oder? Also auf Konsumfunktionen?

**Gisela Stete:** Nicht nur.

**Norbert Stoll:** Wir haben mehr Grünflächen. Gut, es sind in der Grafenstraße nur neun Bäume. Das hört sich wenig an. Aber diese Flächen praktisch zurückzuholen, war schwer. Also es gibt nun einige unversiegelte Flächen, mehr Raum für Fußgänger\*innen durch breitere Gehwege, mehr Raum für Radfahrer\*innen. Es gibt auch weniger Autoverkehr, sodass ich unbesorgter rumlaufen kann.

**Astrid Schmeing:** Wenn ich als Architektin zuhöre, dann finde ich, dass die Ziele, welche die Stadt Darmstadt im Laufe der Zeit gesteckt hat, teils erreicht wurden. Die Gestaltung hätte meinem Empfinden nach innovativer sein können, auch im Hinblick auf mehr Grün. Z. B. dieser Platz vor dem Stadthaus ist sicherlich ein Kompromiss, den man sich anders gewünscht hätte: begrünter und als öffentlichen Aufenthaltsbereich.

**Gisela Stete:** So war die Planung. Leider liegt dort ein riesiger Tank vergraben, der, glaube ich, über 10 oder 15 Meter lang ist. Und den müsste man rausheben, damit man dort die Begrünung intensivieren kann. Der öffentliche Raum hat drei Funktionen: Er hat eine Verkehrsfunktion, er hat eine Aufenthaltsfunktion und er hat eine Sozialfunktion. Und ich denke, das ist ja das, was alle zusammen irgendwo übergreifend betrifft.

**Jan-Marc Joost:** Wir zeigen in unserem Beitrag auf, dass durch eine andere Mobilität in der Mollerstadt ganz viel öffentlicher Raum frei werden würde. Und dieser könnte neu genutzt werden, teilweise im Bereich der Mobilität, da es eine Umverteilung zu anderen Mobilitätsflächen braucht. Gleichzeitig wird die Nutzung aber auch für andere Handlungsfelder interessant, weil eben auch andere Konsumräume und Nicht-Konsumräume entstehen können. Wir zeigen auf, dass sehr viel

öffentlicher Raum gewonnen werden kann, der gleichzeitig mit einem Gewinn an Mobilität einhergeht.

## RUNDE 3

**Michèle Bernhard:** Eine Problematik von Stadtentwicklung und Mobilitätsprozessen ist ja deren Dauer, bei der Grafenstraße waren es mehr als 10 Jahre. Mobilitätsverhalten ändert sich ein Stück weit über einen so langen Zeitraum. Wie sehr kann man diese Veränderung berücksichtigen und einplanen?

**Gisela Stete:** Ich denke, dass das Konzept in der Grafenstraße, bei dem ursprünglich die Nachhaltigkeit nicht im städtischen Fokus stand, eine nachhaltige Mobilität fördert, es geht also. Bezogen auf die gesamte Mollerstadt, müssen die Veränderungen, die sich im Bereich Mobilität ergeben haben, nämlich das Thema Multimodalität, das Thema Stellplatzsatzung, das Thema Geschwindigkeit noch stärker aufsetzen.

**Jonas J. Schoenefeld:** Wie nah ist die Grafenstraße dran an einer zukunftsfähigen, nachhaltigen Straßenentwicklung? Und wie viel geht da noch? Kann man den Prozess sukzessive gestalten, dass man irgendwo anfängt, einen Entwicklungsschritt geht, und wenn die Bevölkerung gemerkt hat, dass die Maßnahmen passen, dann den nächsten Schritt geht?

**Gisela Stete:** In der Grafenstraße gab es z. B. zwei Modellversuche, was die Verkehrsführung anbelangt. Zunächst hat die Stadt entschieden, die Grafenstraße durchgehend als Einbahnstraße anzulegen. Der Testbetrieb wurde durch eine Verkehrserhebung begleitet, aus der hervorging, dass das nicht funktioniert. Und dann gab es eine zweite Testphase, wo unserer Empfehlung gefolgt wurde, dieses nördliche Stück der Grafenstraße als Zweirichtungsstraße zu betreiben. Und jetzt funktioniert es gut. Also es gab zwei Stufen, wo man ausprobiert hat. So ähnlich könnte man das möglicherweise auch an anderer Stelle machen.

**Johanna Möbius:** Zurück zu der Frage, wie nachhaltig die Grafenstraße nun ist: Es wurden noch nicht

alle Themen angegangen, oder sie sind gescheitert, z. B. sollten im Parkhaus in der Grafenstraße Stellplätze für Carsharing geschaffen werden, was nicht geklappt hat. Man hat auch nicht geschafft, den Lieferverkehr anders, nachhaltiger zu gestalten. Und das ganze Thema Multimodalität spielt in der Mollerstadt ja noch kaum eine Rolle. Es gibt also noch Potenzial nach oben.

**Norbert Stoll:** Im Prinzip gehört zum Thema Logistik, den gesamten Lieferverkehr der Innenstadt – mit der Mollerstadt als Durchgangsviertel – neu zu denken und auch zu versuchen, dass diese großen Fahrzeuge gar nicht mehr in die Innenstadt fahren.

**Gisela Stete:** Du meinst jetzt die Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP). Das sind z. B. DHL, Amazon, Hermes und DPD.

**Norbert Stoll:** Beides, einmal die KEP-Verkehre, das sind die kleinteiligen Sachen, und dann die Großen über Lkws, also auch die Lebensmittelversorgung.

**Gisela Stete:** Es geht auch darum, private Paketbestellungen effizienter abzuwickeln. Dass die Anbieter nicht überall hinfahren und dann vor verschlossener Tür stehen, sondern dass es an multimodalen Verknüpfungspunkten, an Hubs die Möglichkeiten gibt, Paketstationen einzurichten. Das hilft im Hinblick auf die sogenannte letzte Meile und spart CO<sub>2</sub>.

## RUNDE 4

**Peter Werner:** Also mir ist dieses Parkhaus in der Grafenstraße ein Dorn im Auge.

**Gisela Stete:** Warum ein Dorn im Auge?

**Peter Werner:** Weil es motorisierten Individualverkehr anzieht, in Bereichen, die eigentlich vom Auto befreit werden müssten. Wenn dieses Parkhaus nicht wäre, wären bestimmte Dinge – Stichwort Einbahnstraße – einfacher zu lösen. Auf der anderen Seite gab es mal die Idee, dieses Parkhaus als Medienlogistikzentrum mitzubeneutzen. Und wenn man dann auf dem Parkhaus oben drauf noch urban farming machen würde, also bewirtschaftetes Grün – das ist in den USA sehr beliebt zurzeit, dass die Nachbarschaft

da oben einkaufen geht – dann hätte es eine Existenzberechtigung.

**Gisela Stete:** Wenn der öffentliche Raum vom ruhenden Verkehr entlastet werden soll, dann bietet aus meiner Sicht genau das Parkhaus die Möglichkeit, das zu tun ...

**Norbert Stoll:** Und zu bündeln.

**Peter Werner:** Also als Quartiersgarage?

**Gisela Stete:** Ja, das ist die Chance, die dieses Parkhaus bietet.

**Peter Werner:** Jedenfalls ist das Parkhaus eine große Herausforderung. Und wenn man da eine positive Lösung, einen positiven Stempel hätte, das würde der Gegend um das Parkhaus nochmal einen guten Schub geben.

**Norbert Stoll:** Also erstmal wäre es wunderbar, wenn alle Parkhäuser in dieser Stadt der Stadt gehören würden.

**Peter Werner:** Die Sozialisierung privaten Eigentums?

**Gisela Stete:** Naja, vor allen Dingen geht es darum, die Preise steuern zu können. Wenn der Stadt die Parkhäuser gehörten, könnte sie die Gebühren dort günstiger machen als im öffentlichen Straßenraum, sodass es attraktiver ist, im Parkhaus zu parken.

**Daniel Theobald:** Wie sieht es mit Beteiligungsverfahren aus? Kann ich die Leute vielleicht eher einfangen, wenn es eine gemeinsame Vision gibt? Im Sinne von: Da wollen wir hin!

**Gisela Stete:** Also die Erfahrung mache ich auch an anderen Ecken und Enden, dass die Menschen erst mal mitgenommen werden müssen, sich vorzustellen, was gemeint ist. Und da sind Pläne hilfreich, aber nicht ausreichend.

**Peter Werner:** Also ich habe am Anfang, als das Projekt mit der Mollerstadt begann, der Stadt gesagt: Wir bräuchten praktische Vorbilder, also einfach mal eine Woche was zu praktizieren, auf das man abzielt.

**Gisela Stete:** So einen Modellversuch.

**Peter Werner:** Ja, dass die Leute die Vision physisch erleben können und dann ein Gefühl dafür entwickeln, dass bzw. ob die Maßnahmen die Lebensqualität

erhöhen. Das finde ich sehr wichtig. Ich hatte mal überlegt, die Fassaden via Videoinstallationen zu begrünen in der Grafenstraße, sodass man ein begrüntes Straßenbild erlebt.



Abb. 46

# Handlungsfeld Gebäude

## Graue Energie und graue Emissionen bei der Modernisierung im privat gehaltenen Gebäudebestand

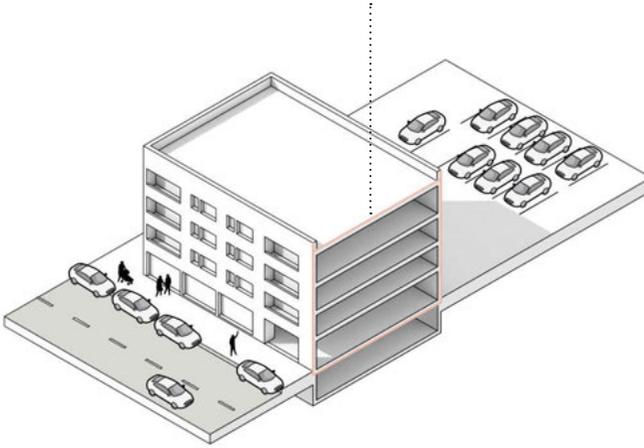
Oft liegt der Fokus der Betrachtung auf dem Energieverbrauch, der durch die Nutzung und den Betrieb des Gebäudes entsteht. Im Sinne nachhaltiger Entwicklung gilt es, den gesamten Energieeinsatz zu berücksichtigen, also auch jenen, der für die Herstellung oder Errichtung, Instandhaltung, Erweiterung, Erneuerung und Entsorgung bzw. Wiederverwertung der eingesetzten Produkte, Materialien und Bauteile erforderlich ist. Vor diesem Hintergrund ist Modernisierung meist nachhaltiger als Abriss und Neubau.

Abb. 47  
(Grafik: Katja Hofmann) Die Grafik rechts zeigt die räumlichen Implikationen nachhaltiger Modernisierung, ergänzt um verwandte Themen der doppelten Innenentwicklung mit Verdichtung durch Aufstockung und Anbau sowie Begrünung.

# RAUMDIAGRAMM



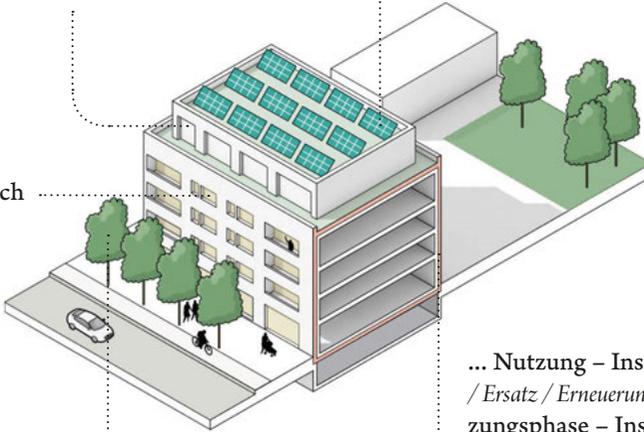
Sanierungsbedürftiger  
Gebäudebestand



Nachverdichtung durch Aufstockung  
mit besonderem Augenmerk auf die  
Baumaterialien

Nachhaltige  
Energieversorgung

Fenstertausch



... Nutzung - Instandhaltung (*Umbau*  
*/ Ersatz / Erneuerung*) - weitere Nut-  
zungsphase - Instandhaltung ...

Verschattung durch  
Begrünung

Dämmung der  
thermischen Hüllfläche



Einsatz nachhaltiger Baumaterialien (*wiederverwendbar + demontierbar*)

## **BRITTA STEIN**

**ist Wissenschaftlerin am Institut Wohnen und Umwelt GmbH (IWU) und gehörte dem Team des s:ne-Projektes an.**

Ihre Themenschwerpunkte liegen in der energetischen Bewertung und Optimierung von Gebäuden sowie der strategischen Entwicklung von Gebäudebeständen.

## **IRIS BEHR**

**ist Rechtsanwältin und war für die Hochschule Darmstadt im s:ne-Team tätig.**

Ihre Erfahrungen aus der kommunalen Wohnungs- und Stadtentwicklungspolitik in in- und ausländischen Gemeinden und ihre Tätigkeiten als Stadtverordnete, Stadträtin und Mitglied in städtischen Aufsichtsräten bilden die Brücke zwischen Wissenschaft und Praxis.

## **THOMAS BELLMER**

**ist Rechtsanwalt und Geschäftsführer von Haus & Grund Darmstadt e.V.**

Die Schwerpunkte seiner Tätigkeit liegen in der rechtlichen und strategischen Beratung von Immobilieneigentümer\*innen, auch in Bezug auf die Modernisierung von Gebäudebeständen.

# 1. AUFTAKT

.....

Mit dem Ziel, Innovationsprozesse zu etablieren, die zu Klimaschutz und Klimaanpassung beitragen, konzentrierten sich zu Beginn des Projektes Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung (s:ne) die Aktivitäten im Handlungsfeld Gebäude zunächst auf das Quartier Mollerstadt. Neben der Aufnahme des aktuellen Zustandes, unter anderem durch mehrere studentische Arbeiten und der Sichtung strategischer Maßnahmenkonzepte, wurden Gespräche mit verschiedenen im bzw. für das Quartier relevanten Beteiligten – z. B. mit konkret oder potenziell investierenden Personen sowie in Banken oder in der Architektur, Stadtplanung und Projektentwicklung tätigen Personen – geführt. Nachdem sich die Ausrichtung auf das Quartier Mollerstadt jedoch als Hemmnis für die Zusammenarbeit mit einigen Akteur\*innen herausgestellt hatte bzw. nicht genügend Beteiligte für eine quartiersbezogene Zusammenarbeit gewonnen werden konnten, wurde beschlossen, sich von der räumlichen Fokussierung auf die Mollerstadt zu lösen.

Vor diesem Hintergrund wurde im Jahr 2020 eine Workshopreihe ohne Quartiersbezug zu Verbesserungen von Prozessen rund um die Erschließung von Klimaschutzpotenzialen im Gebäudebestand etabliert. Als Ausgangs- und Anknüpfungspunkt diente der Beschluss der Darmstädter Stadtverordnetenversammlung »Höchste Priorität für Klimaschutz – Weltklima in Not – Darmstadt handelt«<sup>64</sup> vom 19.09.2019. In diesem ist festgelegt, dass die Wissenschaftsstadt Darmstadt das Ziel verfolgt, »da, wo der Magistrat Handlungsoptionen und Einfluss hat, bis 2035 ihre Netto-Co2-Emissionen [sic] auf null zu senken«.<sup>65</sup>

In mehreren Workshops wurden unterschiedliche Herausforderungen der energetischen Gebäudemodernisierung mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Darmstadt, der Darmstädter Stadtwirtschaft, der Zivilgesellschaft sowie dem s:ne-Team diskutiert und hierzu ein gemeinsames Problemverständnis entwickelt. Anschließend wurden aus einer Reihe in diesem Zusammenhang abgeleiteter Transferfragen zwei Themenbereiche ausgewählt und in Arbeitsgruppen weiter vertieft: In einer Arbeitsgruppe wurde ein Kommunikationskompass für die Gebäudemodernisierung erarbeitet, während sich die zweite AG mit dem Themenkomplex »Graue Energie und graue Emissionen im Gebäudelebenszyklus« beschäftigte.

64 Beschluss SV  
2019/0053 zur  
Zustimmung des  
Änderungsantrags SV  
2019/0043

65 Ebd., S. 1

Der hier vorliegende Beitrag knüpft zum einen an die im Handlungsfeld Gebäude gewonnenen Erkenntnisse zur Mollerstadt, zum anderen an die zur Lebenszyklusbetrachtung von Gebäuden diskutierten Inhalte und Fragen an. Unter anderem wurde durch den gemeinsamen Austausch deutlich, dass sich die städtischen Akteur\*innen in Darmstadt bereits jetzt vor dem Hintergrund der Stadtverordneten- und Magistratsbeschlüsse stärker mit dem gesamten Gebäudelebenszyklus beschäftigen müssen,<sup>66</sup> während entsprechende Erwägungen im privat gehaltenen Gebäudebestand – wie er in der Mollerstadt überwiegend vorzufinden ist – bisher noch nicht weit verbreitet sind.

66 Neben dem bereits erwähnten Beschluss »Höchste Priorität für den Klimaschutz« (SV 2019/0053) spielen dabei auch weitere Beschlüsse eine Rolle. So werden bspw. in dem Entschluss zum »KlimaEntscheid« (MV 2020/0235) u. a. die Themen der Lebenszyklusanalyse und des Materialeinsatzes bei städtischen Bauvorhaben behandelt. Zudem sieht der Beschluss zum Klimavorbehalt (MV 2020/0252) eine Bewertung von Magistratsvorlagen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Stadtklima und/oder die CO<sub>2</sub>-Bilanz vor.

**Barbara Boczek:** »Kommunen haben in ihrer Vorbildfunktion eine Schlüsselrolle für den Klimaschutz, die zur Mobilisierung von privaten Eigentümerinnen und Eigentümern beiträgt.«

Im Rahmen dieses Beitrages wird deshalb betrachtet, welche Aspekte im Hinblick auf den Themenkomplex rund um graue Energie, graue Emissionen und Lebenszyklusbetrachtungen im privat gehaltenen Gebäudebestand wesentlich sind und welche Möglichkeiten der Erreichbarkeit und Einwirkung dabei eine Rolle spielen. Die Perspektive der privaten Eigentümerinnen und Eigentümer wird dabei von Haus & Grund Darmstadt vertreten.

## 2. DERZEITIGE ENTWICKLUNGEN

.....

Um die Auswirkungen des Klimawandels zu begrenzen sowie mehr Unabhängigkeit von Energieimporten und ansteigenden Energiekosten zu erzielen, ist die Reduktion des für den Gebäudesektor eingesetzten Energieverbrauches und der daraus resultierenden Treibhausgasemissionen unerlässlich. Der Fokus bei der Bewertung und Optimierung von Einsparmaßnahmen lag dabei bisher auf dem Primärenergieeinsatz in der Nutzungs- und Betriebsphase der Gebäude. Entsprechende Minderungen werden in der Regel durch energetische Modernisierungsmaßnahmen, d. h. die Umsetzung baulicher Wärmeschutzmaßnahmen, die Modernisierung und den effizienten Betrieb der Anlagentechnik sowie ein bewusstes Nutzungsverhalten bzw. eine Kombination der vorgenannten Faktoren erreicht.

Vor dem Hintergrund der bis 2045 in Deutschland und bis 2050 EU-weit angestrebten Treibhausgasneutralität erfolgt bei der Bewertung entsprechender Maßnahmen derzeit ein Übergang zur Betrachtung des vollständigen Gebäudelebenszykluses unter stärkerer Berücksichtigung

der Treibhausgasemissionen. Dabei wird der Blick auf den Energieeinsatz, der für die Herstellung, Errichtung, Instandhaltung, Erweiterung, Erneuerung und Entsorgung bzw. Wiederverwertung der eingesetzten Produkte, Materialien und Bauteile erforderlich ist, – die sogenannte graue Energie – und die damit verbundenen grauen Treibhausgasemissionen erweitert.

So ist bspw. in dem Vorschlag für die Neufassung der europäischen Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden die Vorgabe der Berechnung des Treibhauspotenzials im Lebenszyklus sowie dessen Offenlegung im Energieausweis für alle Neubauten ab spätestens 2030 geplant, für große Gebäude mit mehr als 2.000 m<sup>2</sup> Nutzfläche bereits ab 2027.<sup>67</sup> Dies wird als »ein erster Schritt hin zu einer stärkeren Berücksichtigung der Lebenszyklusbilanz von Gebäuden und einer Kreislaufwirtschaft«<sup>68</sup> angesehen. Auch die Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag das Ziel benannt, im Gebäudebereich zu einer Kreislaufwirtschaft zu kommen und Grundlagen dafür zu schaffen, den Einsatz grauer Energie verstärkt betrachten zu können.<sup>69</sup> Zudem werden im Rahmen der Bundesförderung für effiziente Gebäude seit Juli 2021 Nachhaltigkeitsaspekte durch die Einführung einer eigenen Nachhaltigkeitsklasse gefördert. Bei dem hierfür erforderlichen Nachweis müssen unter anderem Anforderungen an den nicht-erneuerbaren Primärenergiebedarf und die Treibhausgasemissionen im Lebenszyklus eingehalten werden.<sup>70</sup>

In den folgenden Abschnitten wird betrachtet, was diese Entwicklungen für die Umsetzung von energetischen Modernisierungsmaßnahmen in der Mollerstadt bedeuten. Im weiteren Verlauf des Textes wird in **3. Herausforderungen und Potenziale in der Mollerstadt** zunächst auf hierfür relevante Randbedingungen in der Mollerstadt wie insbesondere die Gebäude- und Eigentumsstruktur sowie damit verbundene Hemmnisse und Potenziale eingegangen. In **4. Herausforderungen und Potenziale in der Beratungs- und Planungspraxis** werden anschließend Herausforderungen und Potenziale in der Energieberatung und -planung betrachtet. In diesem Zusammenhang wurden Gespräche mit zwei in der Beratungs- und Planungspraxis tätigen Expert\*innen geführt und deren Aussagen mit den publizierten Ergebnissen einer deutschlandweiten Befragung von in der Bauplanung tätigen Personen dargestellt. **5. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen** beinhaltet eine Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse und Schlussfolgerungen.

67 Vgl. Europäische Kommission (2021): Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (Neufassung) (COM(2021) 802 final), Brüssel, S. 59

68 Ebd., S. 24

69 Vgl. SPD; Bündnis90/Die Grünen; FDP (2021): Mehr Fortschritt wagen. Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP, S. 90

70 Vgl. BMWWSB – Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (Hrsg.) (2022a): Gebäudeanforderungen. Besondere Anforderungen im öffentlichen Interesse an den Beitrag von Gebäuden zur Nachhaltigen Entwicklung. Anlage 3 zum Handbuch des Qualitätssiegels Nachhaltiges Gebäude, Stand 12.04.2022, S. 2 & S. 7

Als **graue Energie** wird der Energieeinsatz bezeichnet, der für die Herstellung, Errichtung, Instandhaltung, Erweiterung, Erneuerung und Entsorgung bzw. Wiederverwertung der eingesetzten Produkte, Materialien und Bauteile eingesetzt wird. Die dabei freigesetzten Treibhausgasemissionen werden entsprechend als **graue Emissionen** bezeichnet.

Wird graue Energie bzw. werden graue Emissionen mit den bei Nutzung und Betrieb anfallenden Energiemengen bzw. Emissionen zusammengefasst, spricht man **von lebenszyklusbezogenen Betrachtungen**.

Als ein wesentlicher Indikator für die graue oder die lebenszyklusbezogene Energie dient der im jeweiligen Bilanzrahmen erforderliche **gesamte nicht erneuerbare Primärenergieaufwand**. Neben der energetischen Verwendung wird darin auch der nichtenergetische Verbrauch sowie der stoffgebundene Energiegehalt berücksichtigt.

Die Menge an freigesetzten Treibhausgasen wird entsprechend durch das gesamte globale Erwärmungs- oder **Treibhauspotenzial** in kg CO<sub>2</sub>-Äquivalenten beschrieben. Neben CO<sub>2</sub> werden dabei auch andere Klimagase wie z. B. Methan betrachtet, die relativ zur Wirkung einer gleichen Menge Kohlendioxid innerhalb eines bestimmten Zeitraumes gewichtet werden.

Grundlage für die quantitative Erfassung dieser Kenngrößen bildet die Methodik der **Ökobilanzierung**. Bei dieser werden die Mengen der verbauten Materialien, Bauteile und Anlagen mit Ökobilanzdaten aus hierfür geeigneten Quellen verknüpft und bewertet.<sup>71</sup> Dabei werden die Inputflüsse (verwendete Rohstoff- und Energiemengen) und Outputflüsse (resultierende Abfall- und Emissionsmengen) sowie deren potenzielle Umweltauswirkungen über den Verlauf des Lebensweges eines Produkts systematisch analysiert. Neben den vorgenannten Indikatoren können auch weitere Wirkungsabschätzungen zum Ressourceneinsatz und zu Umweltwirkungen betrachtet werden, unter anderem z. B. der Einsatz von Süßwasserressourcen oder das Versauerungspotenzial.

71 Die Ökobilanzierung von Bauprodukten und Bauwerken sowie damit zusammenhängende Vorgaben, Rahmenbedingungen und Konventionen sind in spezifischen Normen geregelt. Hierzu zählen insbesondere:

- » DIN EN ISO 14040:2021-02 Umweltmanagement – Ökobilanz – Grundsätze und Rahmenbedingungen
- » DIN EN ISO 14044:2021-02 Umweltmanagement – Ökobilanz Anforderungen und Anleitungen
- » DIN EN 15643:2021-12 Nachhaltigkeit von Bauwerken – Allgemeine Rahmenbedingungen zur Bewertung von Gebäuden und Ingenieurbauwerken
- » DIN EN 15978:2012-10 Nachhaltigkeit von Bauwerken – Bewertung der umweltbezogenen Qualität von Gebäuden – Berechnungsmethode

# 3. HERAUSFORDERUNGEN UND POTENZIALE IN DER MOLLERSTADT

Im Hinblick auf den Themenkomplex rund um graue Energie und graue Emissionen ergeben sich die in der Mollerstadt vorhandenen Potenziale und Herausforderungen vor allem durch die Gebäude- und Eigentumsstrukturen.

## 3.1. Gebäudestruktur

Die Bebauungsstruktur der Mollerstadt ist durch eine überwiegend geschlossene, drei- bis fünfgeschossige Blockrandbebauung mit dicht bebauten Innenbereichen geprägt, wobei die Gebäude größtenteils in den 1950er- bis 1970er-Jahren errichtet wurden.<sup>72</sup> Es ist davon auszugehen, dass ein relevanter Anteil dieser Bestandsgebäude bisher weder im Hinblick auf den Wärmeschutz noch im Hinblick auf die Versorgung mit erneuerbaren Energien umfassend modernisiert worden ist und der Modernisierungsbedarf das Neubaupotenzial deutlich überschreitet.

**Andreas Völker:** »Für die Erreichung der Klimaschutzziele ist es entscheidend, wie wir mit dem Gebäudebestand umgehen. Aktuell können die hohen Energiekosten als Modernisierungsanlass genutzt werden.«

In den beiden für diesen Beitrag geführten Expertengesprächen (nähere Erläuterungen siehe 4. Herausforderungen und Potenziale in der Beratungs- und Planungspraxis) wird darauf hingewiesen, dass die Modernisierung bestehender Bausubstanz im Hinblick auf die graue Energie und graue Emissionen gegenüber dem Neubau von Vorteil ist. Erläutert wird, dass die im Bestand bereits vorhandene Tragkonstruktion bei Neubauten häufig etwa 50 % der grauen Emissionen verursacht.<sup>73</sup> Darüber hinaus wird angeführt, dass sich Modernisierungsmaßnahmen ökobilanziell in aller Regel positiv auswirken.

Ähnliche Aussagen finden sich auch in unterschiedlichen Studien. So kommen bspw. Dunkelberg/Weiß zu dem Ergebnis, dass sich die Emissionen aus Herstellung und Entsorgung bei der energetischen Sanierung meist bereits nach wenigen Monaten bzw. Jahren durch die reduzierten Emissionen während der Nutzung amortisiert haben und »die graue Energie bei der energetischen Sanierung nur eine untergeordnete Rolle spielt«<sup>74</sup> – sofern die Gebäude nicht bereits einen guten Wärmeschutz

72 Vgl. Planinsek S.; Gröning, B.; Krein, B.; Koch, T.; Nalepa, R. (2013): Mollerstadt 2.0. Energetische Stadt-sanierung Darmstadt, Mollerstadt. Integriertes Quartierskonzept. NH ProjektStadt, Frankfurt am Main, S. 12 & 26–27

Siehe auch: Teil A – Grundlagen, Kartierung des Sanierungsgeschehens und: Teil A – Grundlagen, Gespräch zum Sanierungsvorhaben 'Westliche Innenstadt – Mollerstadt'

73 Entsprechende Angaben hierzu finden sich bspw. auch in Hettinger, P.; Schleife, M.; Kreifig, J.; Lemaitre, C.; Jansen, F.; Braune, A.; Utz, J., Ruiz Duran, C.; Traunspenger, R. (2022): Bauprodukte im Blick der Nachhaltigkeit. Worauf es bei der Materialwahl wirklich ankommt. Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen – DGNB e.V., Stuttgart, S. 12

74 Dunkelberg, E.; Weiß, J. (2016): Ökologische Bewertung energetischer Sanierungsoptionen. Gebäude-Energiewende Arbeitspapier 4. Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW), Berlin, S. III

aufweisen.<sup>75</sup> Im Hinblick auf Dämmmaßnahmen äußern sich Holm et al. noch genereller: »Dämmmaßnahmen im Allgemeinen, unabhängig von der Wahl des Dämmstoffes, der gewählten Dämmstärke und des energetischen Ausgangszustands des Bauteils sind aus nachhaltiger und gesamtenergetischer Sicht immer ein Gewinn.«<sup>76</sup>

Und auch Mahler et al. kommen in ihrer Studie zu dem Ergebnis, dass für die vier darin betrachteten Gebäudeenergiestandards durch Bestands-sanierungen mit häufig umgesetzten Maßnahmenkombinationen (»üblichen Varianten«) im Vergleich zum Neubau ein durchgängig niedrigeres lebenszyklusbezogenes Treibhauspotenzial zu spürbar geringeren Kosten erreichbar ist.<sup>77</sup> Darüber hinaus weisen ihren Erkenntnissen zur Folge Sanierungskonzepte im Mehrfamilienhausbereich im Schnitt ein niedrigeres flächenbezogenes Treibhauspotenzial auf als Sanierungskonzepte für Einfamilienhäuser.<sup>78</sup> Ähnliche, wenn auch teilweise etwas weniger deutliche, Aussagen lassen sich ebenfalls im Hinblick auf die über den Lebenszyklus kumulierte, nicht erneuerbare Primärenergie ableiten.<sup>79</sup>

Doch auch wenn Dämmmaßnahmen im Bestand grundsätzlich positiv zu bewerten sind, wurde im Rahmen der Expertengespräche betont, dass ein lebenszyklusbezogener Nachweis sowohl für den Neubau als auch bei Modernisierungsvorhaben geboten ist – insbesondere, da das gebaute Volumen im Bestand mengenmäßig nicht zu vernachlässigen ist. Zudem sollten Nachweise im Bestand einer ähnlichen Systematik folgen wie der im Neubau.

Die von Mahler et al. durchgeführten Untersuchungen verdeutlichen entsprechende Optimierungspotenziale im Bestand: Ähnlich wie im Neubau ergeben sich bei den für Sanierungen betrachteten Variantenkombinationen eine große Spreizung für das resultierende lebenszyklusbezogene Treibhauspotenzial bzw. die entsprechende kumulierte, nicht erneuerbare Primärenergie.<sup>80</sup> Zwar wird für die Umsetzung ambitionierter Gebäudeenergiestandards eine sinkende Tendenz sichtbar, die Spannweiten bei den Ergebnissen bleiben allerdings insgesamt groß. Im Vergleich zu derzeit häufig umgesetzten Maßnahmenkombinationen führen sogenannte »ökooptimierte Varianten« zu spürbar niedrigeren Ergebnissen.<sup>81</sup> Bereits bei Dämmmaßnahmen mit etablierten Dämmstoffen (wie EPS, PUR, XPS und Mineralwolle) ergeben sich deutliche Unterschiede,<sup>82</sup> sodass durch nähere Betrachtung und Optimierung dieser Maßnahmen weitere Einsparpotenziale erschlossen werden können.

75 Dunkelberg, E.; Weiß, J. (2016), S III

76 Holm, A.; Maderspacher, C.; Schmidt, W. (2021): Graue Energie und Graue Emissionen von Dämmstoffen im Vergleich zum Einsparpotenzial. FO-2020/06, Forschungsinstitut für Wärmeschutz e. V. München, Gräfelfing, S. 5

77 Vgl. Mahler, B.; Idler, S.; Nusser, T.; Gantner, J. (2019): Energieaufwand für Gebäudekonzepte im gesamten Lebenszyklus (Abschlussbericht). TEXTE 132/2019. Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau, S. 105–106

78 Vgl. ebd., S. 108

79 Vgl. ebd., S.163–164

80 Vgl. ebd., S. 106–108, S. 163–164

81 Vgl. ebd.

82 Vgl. Holm et al. 2021, S. 6, S. 17 Tabelle 3

## 3.2. Eigentumsstruktur

Ob und welche Modernisierungsmaßnahmen umgesetzt werden, hängt nicht zuletzt auch mit der im Quartier vorhandenen Eigentumsstruktur zusammen. Gemäß dem integrierten Quartierskonzept liegt in der Mollerstadt eine sehr gemischte Struktur vor:<sup>83</sup> Lediglich einzelne Grundstücke und Gebäude sind im Eigentum der öffentlichen Hand, zahlreiche Liegenschaften befinden sich im Eigentum von Investitions-, Immobilien- oder Vermögensgesellschaften, die teilweise ihren Sitz im Ausland haben. Wohnungsbaugesellschaften sind ebenfalls vertreten. Der überwiegende Teil der Grundstücke ist jedoch im Eigentum von (vermietenden) Privatpersonen, ein Teil davon in Wohnungseigentumsgemeinschaften.

**Peter Werner:** »Die vielfältige Eigentumsstruktur in der Mollerstadt ist auch mit diversen Verwertungsinteressen verbunden: Selbstnutzende Wohnungseigentümerinnen und Wohnungseigentümer unterscheiden sich von vermietenden; an Immobilienfonds beteiligte Personen verfolgen andere Interessen als solche, die ihre Immobilie privat vermieten und deren Erträge zu ihrem (notwendigen) Einkommen gehören.«

Laut Cischinsky et al. halten private Eigentümerinnen und Eigentümer den größten Anteil an Mietwohnungen auf dem deutschen Mietwohnungsmarkt und stellen auch im Mehrfamilienhaussegment die Mehrheit unter den Vermietenden.<sup>84</sup> Möglichkeiten zur Aktivierung dieser Zielgruppe im Hinblick auf lebenszyklusoptimierte Modernisierungsmaßnahmen sind insofern auch jenseits der Mollerstadt von Interesse.

**Peter Werner:** »Der Themenkomplex rund um graue Energie, graue Emissionen und Lebenszyklusbetrachtungen spielt für viele Eigentümer und Eigentümerinnen bisher noch keine Rolle.«

Im integrierten Quartierskonzept Mollerstadt 2.0 wird die Eigentumsstruktur als eines der Umsetzungshemmnisse für die energetische Modernisierung aufgeführt.<sup>85</sup> Begründet wird dies einerseits damit, dass die zum Teil im Ausland sitzenden Investitionsgesellschaften keinen Bezug zum Gebiet aufweisen und nur schwer zu aktivieren sind.

**Peter Werner:** »Anders stellt sich die Situation bei den selbstnutzenden Eigentümerinnen und Eigentümern dar: Für sie haben die Identität und der Charakter des Quartiers Bedeutung, sodass bspw. über Quartierskonzepte Anreize für Modernisierungstätigkeiten gesetzt werden können.«

Siehe auch: Teil B – Exkurse, »Marktlogik: Immobilienwirtschaftliche Rahmenbedingungen«, 5. Die Chancen nutzen: Akteur\*innen und Initiativen bündeln

83 Vgl. Planinsek et al. 2013, S. 50 & S. 136

84 Vgl. Cischinsky, H.; Kirchner, J.; Vaché, M.; Rodenfels, M.; Nuss, G. (2015): Privateigentümer von Mietwohnungen in Mehrfamilienhäusern. Herausgegeben vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), BBSR-Online-Publikation 02/2015. Bonn, S. 27

85 Vgl. Planinsek et al. 2013, S. 136

Andererseits werden bei vor Ort ansässigen Einzeleigentümerinnen und -eigentümern vor allem mangelnde Fachkenntnis und mangelnde finanzielle Ressourcen als Hemmnisse benannt.

Die Erfahrungen aus der ersten Phase des s:ne-Projektes bestätigen, dass der Ortsbezug eine wesentliche Voraussetzung für die Bereitschaft ist, in energetische Modernisierungsmaßnahmen in der Mollerstadt zu investieren. Gleichzeitig weisen die Handlungslogiken privater Eigentümerinnen und Eigentümer, bei denen es sich oftmals um fachliche Laien handelt, im Vergleich zur professionellen Vermietung deutliche Unterschiede auf. Vermietet wird »nebenher«, eben nicht professionell; modernisiert wird nicht systematisch, sondern nur dann, wenn ein Bauteil erneuert werden muss. Sowohl bei der baupraktischen Umsetzung und deren Finanzierung als auch bei den damit verbundenen juristischen Erfordernissen (wie bspw. korrekten Modernisierungsankündigungen oder korrekten Mieterhöhungsverlangen) kann sich mangelnde Fachkenntnis als Hemmnis auswirken. Solange zudem auf dem sehr angespannten Wohnungsmarkt in Darmstadt nahezu jede Wohnung unabhängig von ihrem energetischen und sonstigen Modernisierungszustand gut vermietbar ist, bestehen darüber hinaus kaum finanzielle Anreize für nachhaltige Investitionen.

**Andreas Völker:** »Regelungen auf EU-Ebene wie die Verordnung über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen oder die Taxonomie sollen hier Abhilfe schaffen. Diese Regelungen wirken sich perspektivisch auch auf private Eigentümerinnen und Eigentümer aus.«

Hinzu kommen sogenannte divergierende Anreize, die vorliegen, wenn der Nutzen oder die Einsparungen der Modernisierungsmaßnahmen nicht vollständig der Partei zugutekommen, die hierfür finanziell aufkommt.

Im Rahmen der Expertengespräche wurde berichtet, dass die Effizienz:Klasse GmbH im Zusammenhang mit dem Sanierungsmanagement in der Mollerstadt in den letzten Jahren Energieberatungen und Thermografien angeboten und durchführt hat. Das Beratungsangebot wurde allerdings nur in einem vergleichsweise geringen Umfang angenommen, und auch im Anschluss an die Beratungen wurden bisher kaum Maßnahmen durchgeführt. Diese niedrige Umsetzungsquote wird vor allem auf die Eigentumsstruktur in der Mollerstadt zurückgeführt.<sup>86</sup>

Nach den Erfahrungen von Haus & Grund Darmstadt ist das größte Hemmnis die Investition. Aufgrund der steigenden Zinsen und des oft fortgeschrittenen Alters der Eigentümerinnen und Eigentümer ist die Finanzierung über Darlehen oft problematisch oder unmöglich. Wenn nicht ausreichend Kapital vorhanden ist, ist selbst im Falle möglicher Modernisierungsmieterhöhungen die »Vorlage« der Kosten schwierig. Dann

Siehe auch: Teil B – Exkurse, »Marktlogik: Immobilienwirtschaftliche Rahmenbedingungen«, 3. Neue Anforderungen und Veränderungen in der Marktlogik

86 In Quartieren mit anderer Zusammensetzung wurden von ca. 20–30 % der über den Modernisierungskonvoi angesprochenen Personen Maßnahmen umgesetzt. Der Modernisierungskonvoi ist eine Initialberatung, die im Auftrag der Wissenschaftsstadt Darmstadt von der Effizienz:Klasse GmbH kostenfrei für Eigentümer und Eigentümerinnen von Wohngebäuden angeboten wird, siehe Effizienz:Klasse GmbH (2022): Was ist der Modernisierungskonvoi und wie läuft er ab? [online] <https://effizienz-klasse.de/Kommunen/Modernisierungskonvoi/> (letzter Zugriff am 25.9.2022)

und Wissenschaftsstadt Darmstadt (2022): Modernisierungskonvoi 2022, [online] <https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/klimaschutz/foerderprogramme-und-beratungsangebote/modernisierungskonvoi/> (letzter Zugriff am 23.2.2023)

helfen auch Mieterhöhungsmöglichkeiten im Nachgang oft nicht. Zudem wirken die gesetzlichen Begrenzungen der Umlage auf die Mietenden (von 11 % auf 8 % und zukünftig ggf. noch weniger) nicht motivierend bzw. gar hemmend. Das Zusammenspiel von Herabsetzung der Umlagemöglichkeit und steigenden Baukosten wirkt sich direkt auf den Geldbeutel der Vermietenden aus. Hinzu kommen gefühlt komplizierte Verfahren bei der Modernisierungsmieterhöhung.

**Astrid Schmeing:** »Auf der anderen Seite stehen die ohnehin hohen Mieten, welche sich viele Mieter\*innen gar nicht mehr leisten können. Die Stadt wird zum Wohnort für Wohlhabende – schon vor der Modernisierung.«

Auch die von Cischinsky et al. durchgeführte Analyse der Investitionstätigkeit zeigt, dass im privat gehaltenen Wohngebäudebestand vor allem kleinteilige Maßnahmen mit Eigenkapital realisiert werden.<sup>87</sup> Die Ergebnisse lassen auf »ein eher reaktives Investitionsverhalten mit Schwerpunkt auf geringinvestiven Instandhaltungsmaßnahmen und Reparaturen schließen«<sup>88</sup>.

Die Gruppe der privaten Eigentümerinnen und Eigentümer kann noch in weitere Segmente unterteilt werden, für welche gesonderte Formen der Ansprache erforderlich oder zumindest von Vorteil sind. Hierzu zählen bspw. ältere Gebäudeeigentümer\*innen sowie Wohnungseigentumsgemeinschaften (WEGs).

Gemäß Cischinsky et al. ist etwas mehr als die Hälfte der privaten Eigentümerinnen und Eigentümer in Deutschland 60 Jahre und älter, mehr als ein Drittel sind 65 Jahre und älter.<sup>89</sup> Das Alter wirkt sich dabei als Investitionshemmnis aus und wurde in der durchgeführten Befragung von im Ruhestand befindlichen Personen am zweithäufigsten als Grund für nicht getätigte Investitionen genannt.<sup>90</sup>

Auch WEGs stehen bei der energetischen Gebäudemodernisierung vor besonderen Herausforderungen, da meist eine Vielzahl an Personen mit unterschiedlichen persönlichen Rahmenbedingungen (z. B. heterogene Altersstrukturen, unterschiedliche finanzielle Ausgangssituationen) und verschiedenen Interessen (z. B. Eigennutzung versus Vermietung) an der oftmals komplexen Entscheidungsfindung und Beschlussfassung zu beteiligen ist. Selbst wenn nach der letzten Novelle des Wohnungseigentumsgesetzes für Beschlussfassungen über die Durchführung von Modernisierungsmaßnahmen »nur« noch eine einfache Mehrheit erforderlich ist, müssen in einem ersten Schritt in der Regel zunächst die Hausverwaltungen in den WEG-Versammlungen für Themen der Nachhaltigkeit einschließlich der Lebenszyklusbetrachtungen sensibilisieren und entsprechende Maßnahmen zur Abstimmung bringen. Hier sind sowohl erweiterte

87 Vgl. Cischinsky et al. 2015, S. 180

88 Ebd.

89 Vgl. ebd., S. 82

90 Vgl. ebd., S. 172, S. 181. Die am häufigsten genannte Begründung für nicht getätigte Investitionen ist die Einschätzung, dass der Gebäudezustand keine Investitionen erfordert (vgl. ebd., S. 172).

Kompetenzen als auch die Bereitschaft zu zusätzlichem Aufwand bei den Hausverwaltungen gefragt.

Die Mischung aus nicht in der Mollerstadt ansässigen Gesellschaften einerseits und privaten Eigentümer\*innen andererseits ist für die Umsetzung energetischer Modernisierungsmaßnahmen nur schwer zu aktivieren. Nach Einschätzung von Haus & Grund Darmstadt ist gerade für private Eigentümerinnen und Eigentümer der Zugang zu niedrigschwelligen Informationen eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass ein Problembewusstsein geschaffen und Maßnahmen erwogen werden. Dies gilt auch für den Themenkomplex rund um die Lebenszyklusbetrachtung. Doch selbst bei gegebener Modernisierungsbereitschaft wird meist bereits für die Beurteilung und Auswahl der notwendigen bzw. sinnvollen Maßnahmen professionelle Hilfe durch Energieberatung und/oder Fachplanung benötigt. Nach den Erfahrungen von Haus & Grund Darmstadt stellen in diesem Zusammenhang lange Bearbeitungszeiten und vorab aufzuwendende Gelder für die Energieberatung (bei teilweise unklarem Ausgang) weitere Hemmnisse dar. Gleichzeitig besteht durch die Inanspruchnahme von Energieberatung und Fachplanung die Möglichkeit, die baulichen Maßnahmen über den Gebäudelebenszyklus zu betrachten sowie diese dabei auf die Bedürfnisse der Beratenen anzupassen und Umsetzungsfehler zu vermeiden.

## 4. HERAUSFORDERUNGEN UND POTENZIALE IN DER BERATUNGS- UND PLANUNGSPRAXIS

Um lebenszyklusorientierte Maßnahmen weiter zu forcieren, sind Kenntnisse über die Möglichkeiten zur Bewertung und Reduzierung grauer Energie und grauer Emissionen bei den in der Energieberatung und Bauplanung tätigen Personen entscheidend.

Zu Kenntnisstand, Nutzung und Akzeptanz der Lebenszyklusbewertung wurde 2019 im Rahmen des Projektes IEA EBC Annex 72 in Zusammenarbeit mit der Bundesarchitektenkammer e.V. eine Onlinebefragung von Architektinnen und Architekten in Deutschland durchgeführt.<sup>91</sup> Dabei wurde unter anderem auch betrachtet, welche Indikatoren den Befragten bekannt waren und welche davon angewendet wurden. Graue Energie und graue CO<sub>2</sub>-Emissionen spielten für jeweils 30 %, graue

<sup>91</sup> Vgl. Lützkendorf, T.; Balouktsi, M. (2020): The level of knowledge, use and acceptance of LCA among designers in Germany: A contribution to IEA EBC Annex 72. In: IOP Conference Series: Earth and Environmental Science 588, doi:10.1088/1755-1315/588/4/042046

**Marvin Goetze** (M. Sc.) ist als Energieeffizienz-Experte bei der Effizienz:Klasse GmbH tätig. Ergänzend zu der Umsetzung von Energieberatungen führt er Beratungs- und Informationsgespräche zu dem Bewertungssystem Nachhaltiger Kleinwohnungsbau (BNK) und wirkt derzeit unterstützend bei der Teilnahme des Odenwaldkreises am European Energy Award (eea) mit. Die Effizienz:Klasse GmbH ist ein Netzwerk aus zertifizierten Energieeffizienz-Expert\*innen, die energetische Modernisierungsprojekte neutral, unabhängig und gewerkeübergreifend begleiten, bei Bedarf individuelle Sanierungsfahrpläne erarbeiten sowie Beratungsleistungen zu Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten in Sachen Handwerkerleistungen sowie bei der Umsetzung von Maßnahmen durchführen.

**Martin Zeumer** (Prof. Dr.-Ing. Architekt) ist seit dem 1.3.2023 als Professor für Gebäudetechnologie und digitale Planung an der Hochschule Rhein-Main in Wiesbaden aktiv. In seiner Arbeit fokussiert er dabei alle wesentlichen Aspekte des energieeffizienten und nachhaltigen Bauens. Zuvor war er lange Jahre Mitglied der Geschäftsleitung bei der ee concept GmbH. Zu den angebotenen Leistungen der ee concept GmbH zählen Bedarfsplanung und Wettbewerbsverfahren, Nachhaltigkeitsberatung und Gebäudezertifizierung, Energiekonzepte und bauphysikalische Betrachtungen sowie Materialkonzepte und Schadstoffberatung.

Treibhausgasemissionen für 22 % der Befragten in ihrer täglichen Arbeit eine Rolle.<sup>92</sup>

Aus den Befragungsergebnissen geht darüber hinaus hervor, dass der Einsatz von Lebenszyklusbewertungen bzw. Ökobilanzierungen in Deutschland noch nicht sehr weit verbreitet ist:<sup>93</sup> Lediglich 14 % der Befragten gaben an, über gute Kenntnisse in der Lebenszyklusbewertung zu verfügen, 62 % verfügten über Grundkenntnisse und 24 % gaben an, keine Kenntnisse zu haben. Weitere Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass 16 % der Befragten Ökobilanzen für ihre Entscheidungsfindung nutzten und weitere 31 % planten, diese künftig einzusetzen.<sup>94</sup>

Um die Potenziale und Herausforderungen in der Beratungs- und Planungspraxis näher zu betrachten, wurden Gespräche mit zwei in Darmstadt ansässigen Experten geführt.

92 Vgl. ebd., S. 4. Sofern die Betrachtung grauer Energie, grauer CO<sub>2</sub>-Emissionen und grauer Treibhausgasemissionen nicht angewandt wurde, geschah dies aus Mangel an Wissen über die Anwendung (34%/34%/40%), wurde sich bewusst dagegen entschieden (22%/26%/28%) oder das Konzept selbst war nicht bekannt (14%/6%/10%).

93 Vgl. ebd., S. 5

94 Vgl. ebd.

## 4.1. Lebenszyklusbetrachtungen im Rahmen der Bundesförderung für effiziente Gebäude

Seit Anfang Juli 2021 wird der Lebenszyklusansatz in der Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) im Rahmen der sogenannten Nachhaltigkeitsklasse (NH-Klasse) berücksichtigt.<sup>95</sup> Hierfür sind eine Reihe von Kriterien für die ökologische, ökonomische und soziokulturelle Qualität sowie technische Aspekte und Prozesse zu erfüllen und nachzuweisen,<sup>96</sup> sodass der Aufwand für diese Bewertung noch einmal deutlich umfangreicher ist als eine reine Ökobilanzierung. Neubauten werden seit Ende April 2022 nur noch gefördert, wenn die Einhaltung der Nachhaltigkeitsklasse nachgewiesen wird.<sup>97</sup>

Von Herrn Goetze wurde berichtet, dass Nachweise zur Nachhaltigkeitsklasse der BEG vor der verbindlichen Einführung im Neubau bei der Effizienz:Klasse GmbH nicht nachgefragt wurden. Inzwischen ist die Nachfrage spürbar gestiegen (Stand Ende Juli 2022). Allerdings werden die Förderbedingungen als nicht sehr attraktiv wahrgenommen.<sup>98</sup> Für die Ausstellung der erforderlichen Nachweise gibt es zudem nur wenig zugelassene Auditoren und Auditorinnen, sodass die in Darmstadt ansässige Effizienz:Klasse GmbH auch schon Beratungsanfragen aus Flensburg erhalten hat. Künftig sollen die vorhandenen Fördermittel der BEG schwerpunktmäßig in der Sanierung für energetische Einzelmaßnahmen der Gebäudehülle und Anlagentechnik von Bestandsgebäuden sowie Komplett-sanierungen eingesetzt werden.<sup>99</sup> Im Gespräch erläuterte Herr Dr. Zeumer, dass es seiner Meinung nach richtig ist, den Schwerpunkt der Förderung auf die Bestandssanierung zu legen. Auch das inzwischen gestiegene Anforderungsniveau hält er für angemessen. Die mit der Nachhaltigkeitsklasse verbundenen Anforderungen und Nachweise richten sich seiner Meinung nach an größere Objekte und damit eher an professionelle Eigentümerinnen und Eigentümer. Er berichtete, dass derzeit an Vereinfachungen gearbeitet wird und es Bestrebungen gibt, entsprechend vereinfachte Anforderungen auch ins Gebäudeenergiegesetz (GEG) mit aufzunehmen.

Von Herrn Goetze wurde dargelegt, dass zum Themenfeld der Lebenszyklusanalyse im Tagesgeschäft eher punktuell Fragen aufkommen, die meist qualitativ diskutiert und beantwortet werden. Das Gesamtkonzept wird hingegen in der Regel nicht aus der Lebenszyklusperspektive heraus bewertet.

Auch die Ergebnisse der von Lützkendorf/Balouktsi durchgeführten Befragung zeigen, dass in Deutschland, abgesehen von der obligatorischen Betrachtung für die Nutzungsphase, Lebenszyklusaspekte bisher eher qualitativ betrachtet werden.<sup>100</sup> Bei den Hemmnissen für den Einsatz von Ökobilanzen stand die fehlende Nachfrage an erster Stelle (angegeben von

95 Vgl. BMWSB – Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (Hrsg.) (2022b): Qualitätssiegel Nachhaltiges Gebäude. Neubau von Wohngebäuden. 1. Auflage, Berlin, S. 6

96 Vgl. ebd., S. 8–16

97 Vgl. BMWK – Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2022a): Reporting zur BEG-Förderung im 1. Quartal 2022 (Stand: 31.03.2022), S. 1

98 Diese Aussagen zur Nachfrage der Förderstandards mit NH-Klasse spiegeln sich auch in den Förderzusagen der BEG wider – nachdem es für Gebäudekonzepte mit NH-Klasse bis Ende März 2022 nur wenige Förderzusagen gab, haben diese im zweiten Quartal 2022 zwar deutlich zugenommen, insgesamt verblieben die Förderzahlen jedoch auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau (vgl. BMWK 2022a, S. 8–9; BMWK 2022b, S. 6 & S. 9–10).

99 Vgl. BMWK 2022a, S. 1

100 Vgl. Lützkendorf/Balouktsi 2020, S. 1

66% der Befragten).<sup>101</sup> Lützkendorf/Balouktsi leiten daraus ab, dass es wichtig es ist, Investitionen in ökobilanziell bewertete Gebäude finanziell oder auf andere Art anzureizen (z. B. über die EU-Taxonomie) oder entsprechende Umweltvorschriften zu erlassen.

101 Vgl. ebd., S. 5

102 Vgl. ebd.

## 4.2. Einschätzungen der künftigen Rolle von Ordnungsrecht und Förderung

Zudem sind Lützkendorf/Balouktsi der Meinung, dass gesetzliche oder politische Festlegungen in hohem Maße die Einstellungen von Gebäudeeigentümern und -eigentümerinnen beeinflussen, welche ihrerseits die Hauptantriebskraft und Motivation für in der Beratung und Planung tätige Personen darstellen.<sup>102</sup>

Gemäß den Erfahrungen von Haus & Grund Darmstadt sind die aktuell in Ordnungsrecht und Förderung im Hinblick auf die Betrachtung des Gebäudelebenszyklus geplanten und zum Teil bereits umgesetzten Änderungen (siehe Handlungsfeld Gebäude, »2. Derzeitige Entwicklungen«) für die privaten Eigentümerinnen und Eigentümer gleichermaßen ein rotes Tuch und eine Handlungsmotivation. Man lässt sich nicht gerne durch Ordnungsrecht zur Umsetzung von Maßnahmen wie bspw. der Einhaltung energetischer Standards und Vorgaben zwingen. Dennoch werden die privaten Eigentümer\*innen hierdurch gleichermaßen zum Tätigwerden motiviert. Förderungen wirken ebenfalls motivierend, sofern transparente, verlässliche und verständliche Förderprogramme genutzt werden können. Laut Herrn Goetze sollte die Lebenszyklusbetrachtung von Gebäuden durch eine Kombination aus Ordnungsrecht und Förderung angereizt werden. Herr Dr. Zeumer hält in diesem Zusammenhang vor allem das Ordnungsrecht für relevant.

Im Hinblick auf das Ordnungsrecht hält Herr Goetze es für sinnvoll, die Zeitpunkte für verpflichtende Beratungen zu erweitern, da die Potenziale der (nachhaltigen) Gebäudemodernisierung zu wenig bekannt sind. Aus Sicht von Herrn Dr. Zeumer sind mehr Informationen über Strategien erforderlich, beispielhaft belegt an dem Thema Bauen mit Recyclingmaterial, das in Bezug auf die Konstruktionsoptimierung eine ähnliche Schlagkraft entwickeln kann wie der Holzbau. Er wies aber auch darauf hin, dass sich zu viele Informationen eher verwirrend und überfordernd auf Bauherrinnen und Bauherrn und Umsetzende auswirken können.

### 4.3. Mit der Durchführung von Ökobilanzen und Lebenszyklusbetrachtungen verbundene Herausforderungen

In den Expertengesprächen wurden einige mit der Durchführung von Ökobilanzen und Lebenszyklusbetrachtungen verbundene Herausforderungen angesprochen. So wies Herr Goetze auf die Komplexität von Bau- und Sanierungsvorhaben hin, bei denen es neben den Betrachtungen zu Energieeffizienz und Nachhaltigkeit weitere wichtige Aspekte zur Materialwahl wie Brandschutz oder Schallschutz zu beachten gilt.

Von beiden Experten wurde den ausführenden Firmen eine wichtige Rolle und ein großer Einfluss zugesprochen. Thematisiert wurde in diesem Zusammenhang die Gewährleistungspflicht der ausführenden Betriebe, die auch bei der (probeweisen) Umsetzung neuer Projekte und Technologien eingeräumt werden muss. Vor diesem Hintergrund sei es nachvollziehbar, wenn bevorzugt Technologien empfohlen werden, zu denen bereits Erfahrungswerte vorliegen. Gleichzeitig könne sich dies jedoch als Hemmnis bei der Umsetzung innovativer Technologien auswirken.

103 Großmann, B., (2019): Generation Energieberatung. Website der Zeitschrift Gebäude Energieberater, [online] <https://www.geb-info.de/geb-topaktuell/generation-energieberatung> (letzter Zugriff am 13.10.2022).

**Peter Werner:** »Ähnlich wie bei den privaten Eigentümerinnen und Eigentümern ist der Altersdurchschnitt bei den in der Energieberatung tätigen Personen verhältnismäßig hoch. Gemäß einer im Jahr 2019 durchgeführten Umfrage unter Energieberater\*innen waren zu diesem Zeitpunkt mit 68 % mehr als zwei Drittel der Energieberater\*innen 50 Jahre oder älter, 15 % der Befragten waren mit über 65 Jahren bereits kurz vor dem bzw. im Rentenalter.<sup>103</sup> Insofern sind neben Ausbildung und Studium insbesondere auch Möglichkeiten zur Weiterbildung relevant.«

Herr Goetze führte an, dass in Ausbildung und Studium bisher noch nicht ausreichend auf Lebenszyklus- bzw. Nachhaltigkeitsbetrachtungen eingegangen wird. Teilweise sei es in der Energieberatungspraxis deshalb schwierig, geeignetes Personal zu finden. Der Mangel an qualifizierten Personen wurde ebenfalls von Herrn Dr. Zeumer angesprochen. Da das Thema Ökobilanzierung aber schon seit Jahren Bestandteil der Lehrpläne verschiedener Universitäten und Hochschulen ist und aktuell ein hohes Engagement zum Thema bei Ingenieur- und Architekt\*innenkammern sichtbar ist, wird das Problem seines Erachtens nach schon aktiv angegangen. Herr Goetze berichtete zudem, dass aufgrund der hohen Auslastung im Tagesgeschäft wenig Zeit für Tätigkeiten jenseits der bisher üblichen Beratungspraxis bleibt. Ähnlich wie bei anderen ergänzenden Leistungen wie dem individuellen Sanierungsfahrplan sei deshalb davon auszugehen, dass auch Ökobilanzen nicht von allen in der Energieberatung tätigen Personen selbst vorgenommen werden können.

Der Mangel an Fachwissen war in der Befragung von Lützkendorf/Balouktsi das zweitwichtigste Hindernis; es wurde von mehr als der Hälfte aller Befragten (56 %) genannt.<sup>104</sup>

104 Vgl. Lützkendorf/  
Balouktsi 2020, S. 5

In beiden Expertengesprächen wurde berichtet, dass die für die Lebenszyklusbewertung zur Verfügung stehenden Werkzeuge noch nicht ausreichend ausgereift sind. Für die Betrachtung einzelner Aspekte (Kosten, Ökobilanz, Energiebedarf in der Nutzungsphase etc.) werden unterschiedliche Softwareanwendungen benötigt, wobei der Datenaustausch zwischen den unterschiedlichen Systemen oftmals nicht bzw. nicht ohne größeren Aufwand möglich ist. Deshalb wurde die Kopplung von Ökobilanzberechnungen an vorhandene, in der Energieberatung bereits eingesetzte Software für wünschenswert erachtet. Die Weiterentwicklung entsprechender Anwendungen könnte nach Meinung von Herrn Dr. Zeumer durch die Verankerung des Themas im Gebäudeenergiegesetz weiter vorangetrieben werden. Bereits durch die Umstellung der Bundesförderung für effiziente Gebäude (siehe Handlungsfeld Gebäude, »4.1. Lebenszyklusbetrachtungen im Rahmen der Bundesförderung für effiziente Gebäude«) wurde die Aufmerksamkeit verschiedener Softwarehersteller geweckt. Herr Goetze wies ergänzend darauf hin, dass gute Hilfsmittel eine wichtige Voraussetzung für die Akzeptanz der Lebenszyklusbewertung bei den in der Energieberatung tätigen Personen darstellen. Er gab darüber hinaus an, dass für die Durchführung von Ökobilanzierungen bisher noch nicht zu allen Anwendungsfällen eine passende Datengrundlage vorliegt und die Qualität bzw. Grundgenauigkeit des Bewertungsergebnisses nur schlecht abschätzbar ist.

105 Vgl. ebd.

In der Befragung von Lützkendorf/Balouktsi stellte für 34 % der Befragten auch der Mangel an Informationen/Daten ein Hindernis dar. Von etwas weniger als der Hälfte der Befragten (42 %) wurde der für die Durchführung von Lebenszyklusanalysen benötigte Zeitaufwand als Hemmnis benannt.<sup>105</sup> Nach den Erfahrungen von Herrn Dr. Zeumer werden für die Durchführung einer bauteilbezogenen Lebenszyklusanalyse in der Regel ein bis zwei Tage benötigt, bei großen Projekten drei bis vier Tage. Die Berechnung unterschiedlicher Varianten ist allerdings aufwändiger. Insgesamt machen die Kosten für entsprechende Leistungen in der Regel aber nur einen vernachlässigbar kleinen Teil der Gesamtkosten aus, sodass die Durchführung in der Regel lohnenswert ist.

Als weiteres Hemmnis wurden von Herrn Dr. Zeumer fehlende Honorarregelungen für Lebenszyklusbewertungen angesprochen. Auch gäbe es im Planungsprozess oftmals die Erwartungshaltung, dass auf Erfahrungswerte zurückgegriffen werden kann. Diese müssen derzeit jedoch von allen Beteiligten erst erarbeitet werden.

## 4.4. Mit der Durchführung von Ökobilanzen und Lebenszyklusbetrachtungen verbundene Potenziale

Abgesehen von Herausforderungen wurden jedoch auch die Potenziale von Lebenszyklusbetrachtungen herausgestellt. So führt nach Meinung von Herrn Dr. Zeumer die lebenszyklusbezogene Betrachtungsweise mit einem stärkeren Fokus auf die Treibhausgasemissionen zu mehr Ehrlichkeit, da dieser Kennwert direkt mit dem zu lösenden gesellschaftlichen Problem des Klimawandels verbunden ist. Allerdings sind seiner Einschätzung nach Angaben zu Treibhausgasemissionen gegenüber Laien – noch – schwerer kommunizierbar als energetische Größen. Von beiden Experten wurde hervorgehoben, dass sich die umfangreiche Bewertung, wie sie derzeit zum Nachweis der Nachhaltigkeitsklasse in der Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEE) erforderlich ist (siehe Handlungsfeld Gebäude, »4.1. Lebenszyklusbetrachtungen im Rahmen der Bundesförderung für effiziente Gebäude«), positiv auf die Gesamtqualität des Gebäudes auswirkt. Die Werthaltigkeit der Immobilie nutzt dem Eigentümer oder der Eigentümerin und dient gleichzeitig dem Klimaschutz. Dennoch halten beide Experten eine vereinfachte Bewertungsoption für umsetzbar, sinnvoll und wünschenswert. Weiterhin wurde von Herrn Dr. Zeumer erläutert, dass die Lebenszyklusbetrachtung viele Lösungsstrategien und damit eine relativ große planerische Freiheit ermöglicht. Abgesehen von der Absenkung des Energiebedarfes in der Nutzungs- und Betriebsphase können verschiedene weitere Strategien zur Absenkung des Energiebedarfes und der Emissionen im Lebenszyklus führen. Denkbar sind bspw.

- Ansätze, bei denen Energiebedarf und Emissionen der Konstruktion möglichst gering gehalten werden (z. B. durch Holzbau),
- »Design for Recycling«, d. h. Gebäude so zu konstruieren, dass sie einfach wieder demontiert und die verbauten Materialien wiederverwertet oder weiterverwendet werden können, oder
- »solaraktives Bauen«.

Besonders große und allgemein umsetzbare Hebel sieht er im Holzbau (CO<sub>2</sub>-neutral oder sogar CO<sub>2</sub>-bindend bauen) und bei der Photovoltaik. Ein Mehr an planerischem Freiraum bedingt jedoch gleichzeitig auch mehr Diskussionsbedarf. Daher nimmt die Relevanz der persönlichen planerischen Haltung bei den beteiligten Planerinnen und Planern durch den zusätzlichen Freiraum zu. Entsprechende Konzepte können zudem zur Erschließung neuer Finanzierungsmöglichkeiten führen. Herr Dr. Zeumer berichtete vom Beispiel einer Baugruppe, die ein recyclinggerechtes Gebäude realisiert. Dadurch kann am Lebensende des Gebäudes mit einem

nach der Gebäudenutzung noch vorhandenen Restwert gerechnet werden, was neue Möglichkeiten der Finanzierung eröffnet.

## 5. ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

Da im Hinblick auf graue Energie und graue Emissionen die Modernisierung bestehender Bausubstanz gegenüber der Errichtung von Neubauten von Vorteil ist, sind in der Mollerstadt generell gute Voraussetzungen für die Umsetzung von Maßnahmen mit moderatem bis niedrigem ökologischen Fußabdruck gegeben. Doch auch wenn Dämmmaßnahmen ökobilanziell grundsätzlich positiv zu bewerten sind, bieten sich durch die ergänzende Betrachtung grauer Energie und grauer Emissionen bei Bestandssanierungen weitere Optimierungspotenziale und Einsparmöglichkeiten, so dass entsprechende Bewertungen auch im Bestand vorgenommen werden sollten. Dies gilt insbesondere bei Maßnahmen, die den Ersatz oder die Neuerrichtung von Bauteilen bzw. Nutzflächen mit einbeziehen (z. B. Anbauten, Ausbauten, Umbauten etc.) und deshalb mit einem höheren Einsatz grauer Energie verbunden sind. Aufgrund der Vorteilhaftigkeit des Bestandserhaltes gegenüber Neubaumaßnahmen sollte – soweit möglich – die Um- und Weiternutzung bestehender Flächen Ersatzneubauten vorgezogen werden. Gleichzeitig ist die Mischung aus größtenteils nicht in der Mollerstadt ansässigen Investitions-, Immobilien- oder Vermögensgesellschaften einerseits und privaten Eigentümerinnen und Eigentümern andererseits für die Umsetzung energetischer Modernisierungsmaßnahmen nur schwer zu aktivieren. Vor allem im Hinblick auf die privaten Eigentümerinnen und Eigentümer bleibt deshalb die zur Erreichung der Klimaschutzziele erforderliche Erhöhung der Modernisierungsaktivität weiterhin eine Herausforderung.

**Andreas Völker:** »Für Kleinvermietende werden einfache und niederschwellige Modernisierungsoptionen benötigt. Es bedarf Gesamtkonzepten, die quasi als ‚Rundumsorglos-Paket‘ vorgefertigte Lösungen anbieten, in denen Lebenszyklusbetrachtungen ohne zusätzlichen Aufwand zu verursachen bereits enthalten sind.«

**Astrid Schmeing:** »Wünschenswert ist die Ausführung der Modernisierungsvorhaben über eine\*n Generalplaner\*in aus einer Hand. Dabei spielen neben energetischen Optimierungen und der Finanzierung auch weitere Aspekte wie gestalterische Erwägungen und die Einbindung von Gebäudegrün eine Rolle.«

Um Hemmnisse abzubauen und die Randbedingungen für diese Zielgruppe weiter zu verbessern, sind bspw. folgende Optionen denkbar:

- Offensivere Informationsarbeit der öffentlichen Hand, bei der direkt auf Vermieterinnen und Vermieter zugegangen und Möglichkeiten aufgezeigt werden. Gerade für private Eigentümerinnen und Eigentümer ist der Zugang zu niedrigschwelligen Informationen eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass ein Problembewusstsein geschaffen und Maßnahmen erwogen werden. Dies gilt auch für den Themenkomplex rund um die Lebenszyklusbetrachtung.<sup>106</sup> In diesem Zusammenhang wünschenswert wären bspw. an Laien adressierte Verzeichnisse und Informationen zur Baustoff- und Materialwahl.
- Erweiterung der kostenlosen Angebote in der Modernisierungsplanung, insbesondere eine kostenlose Erstellung von Sanierungsfahrplänen nicht nur auf Nachfrage, sondern generell sowie z. B. weiterer Ausbau des stark nachgefragten Modernisierungskonvois.
- Förderung von Modernisierungsgemeinschaften, um Kosten zu reduzieren.
- Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen im Mietrecht in Richtung mehr Flexibilität bei der Aufteilung der Kosten – sofern Mieterinnen und Mieter erheblich von Maßnahmen profitieren, sollten diese in einem größeren Umfang an den Kosten beteiligt werden können und umgekehrt.

**Daniel Theobald:** »Anstelle differenzierter Angebote sollten Möglichkeiten erschlossen werden, das Quartier als Ganzes zu modernisieren.«

Doch selbst bei gegebener Modernisierungsbereitschaft wird meist bereits für die Beurteilung und Auswahl der notwendigen bzw. sinnvollen Maßnahmen professionelle Hilfe durch Energieberatung und/oder Fachplanung benötigt. Aus den mit zwei Energieberatern geführten Gesprächen sowie den Ergebnissen einer 2019 in Zusammenarbeit mit der Bundesarchitektur\*innenkammer in Deutschland durchgeführten Onlinebefragung<sup>107</sup> geht jedoch hervor, dass der Einsatz von Lebenszyklusbewertungen bzw. Ökobilanzierungen in der Beratungs- und Planungspraxis bisher noch nicht ausreichend weit verbreitet ist.

<sup>106</sup> Bspw. bietet der von Herrn Dr. Zeumer betriebene Blog [www.altbau-neu-gedacht.de](http://www.altbau-neu-gedacht.de) nützliches Material und Informationen rund um die Modernisierung eines Einfamilienhauses in Eberstadt, wobei auch auf Themen wie Bauteilrecycling oder Ökobilanzen von Fenstern eingegangen wird. Entsprechende Informationsangebote wären auch für den privat gehaltenen Mehrfamilienhausbestand wünschenswert.

<sup>107</sup> Vgl. Lützkendorf/Balouktsi 2020

Es wurden folgende Aspekte identifiziert, die in diesem Zusammenhang eine Rolle spielen:

- Potenziell kann eine größere Verbreitung entsprechender Themen durch Festlegungen im Ordnungsrecht, durch finanzielle oder andere politische Anreize erreicht werden. Gerade im privat gehaltenen Bestand sind dabei ordnungsrechtliche Vorgaben gleichermaßen ein rotes Tuch und eine Handlungsmotivation. Vor diesem Hintergrund gilt es bei der Gestaltung von Beratungs-, Förder- und Finanzierungsangeboten sowie von ordnungsrechtlichen Vorgaben die Bedürfnisse und Anforderungen einzelner Segmente dieser Zielgruppe – wie ältere Eigentümerinnen und Eigentümer oder Wohnungseigentumsgemeinschaften – noch stärker zu berücksichtigen.
- Um Lebenszyklusbetrachtungen weiter zu verbreiten, sind die Entwicklung vereinfachter Möglichkeiten zur Durchführung von Bewertungen und Nachweisen sowie Verbesserungen bei den zu diesen Zwecken zur Verfügung stehenden Werkzeugen erforderlich.
- Neben den in der Energieberatung und Planung tätigen Personen müssen zudem auch ausführende Firmen darin unterstützt werden, aktuelle Produkt- und technologische Entwicklungen möglichst früh antizipieren und einsetzen zu können.

Mit einem stärkeren Fokus auf die Treibhausgasemissionen ist die lebenszyklusbezogene Betrachtungsweise dabei nicht nur direkt mit dem zu lösenden gesellschaftlichen Problem des Klimawandels verbunden. Sie eröffnet auch verschiedene (neue) Möglichkeiten für unterschiedliche Lösungsstrategien, die wiederum bspw. zur Erschließung neuer Finanzierungsmöglichkeiten führen können.

## 6. QUELLEN

### LITERATUR

BMWK – Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2022a): Reporting zur BEG-Förderung im 1. Quartal 2022 (Stand: 31.03.2022)

BMWK – Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2022b): Reporting zur BEG-Förderung im 2. Quartal 2022 (Stand: 30.06.2022)

BMWSB – Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (Hrsg.) (2022a): Gebäudeanforderungen. Besondere Anforderungen im öffentlichen Interesse an den Beitrag von Gebäuden zur Nachhaltigen Entwicklung. Anlage 3 zum Handbuch des Qualitätssiegels Nachhaltiges Gebäude, Stand 12.04.2022

BMWSB – Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (Hrsg.) (2022b): Qualitätssiegel Nachhaltiges Gebäude. Neubau von Wohngebäuden. 1. Auflage, Berlin

Cischinsky, H.; Kirchner, J.; Vaché, M.; Rodenfels, M.; Nuss, G. (2015): Privateigentümer von Mietwohnungen in Mehrfamilienhäusern. Herausgegeben vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), BBSR-Online-Publikation 02/2015. Bonn

Dunkelberg, E.; Weiß, J. (2016): Ökologische Bewertung energetischer Sanierungsoptionen. Gebäude-Energieende Arbeitspapier 4. Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW), Berlin

Effizienz:Klasse GmbH (2022): Was ist der Modernisierungskonvoi und wie läuft er ab?, [online] <https://effizienz-klasse.de/Kommunen/Modernisierungskonvoi/> (letzter Zugriff am 23.02.2023)

Europäische Kommission (2021): Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (Neufassung) (COM(2021) 802 final), Brüssel

Großmann, B., (2019): Generation Energieberatung. Website der Zeitschrift Gebäude-Energieberater, [online] <https://www.geb-info.de/geb-topaktuell/generation-energieberatung> (letzter Zugriff am 13.10.2022).

Holm, A.; Maderspacher, C.; Schmidt, W. (2021): Graue Energie und Graue Emissionen von Dämmstoffen im Vergleich zum Einsparpotenzial. FO-2020/06, Forschungsinstitut für Wärmeschutz e. V. München, Gräfelfing

Hettinger, P.; Schleife, M.; Kreißig, J.; Lemaitre, C.; Jansen, F.; Braune, A.; Utz, J., Ruiz Duran, C.; Traunspurger, R. (2022): Bauprodukte im Blick der Nachhaltigkeit. Worauf es bei der Materialwahl wirklich ankommt. Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen – DGNB e.V., Stuttgart

Lützkendorf, T.; Balouktsi, M. (2020): The level of knowledge, use and acceptance of LCA among designers in Germany: A contribution to IEA EBC Annex 72. In: IOP Conference Series: Earth and Environmental Science 588

Mahler, B.; Idler, S.; Nusser, T.; Gantner, J. (2019): Energieaufwand für Gebäudekonzepte im gesamten Lebenszyklus (Abschlussbericht). TEXTE 132/2019. Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau

Planinsek S.; Gröning, B.; Krein, B.; Koch, T.; Nalepa, R. (2013): Mollerstadt 2.0. Energetische Stadtsanierung Darmstadt, Mollerstadt. Integriertes Quartierskonzept. NH ProjektStadt, Frankfurt am Main

SPD; Bündnis90/Die Grünen; FDP (2021): Mehr Fortschritt wagen. Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP.

Wissenschaftsstadt Darmstadt (2022): Modernisierungskonvoi 2022, [online] <https://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/klimaschutz/foerderprogramme-und-beratungsangebote/modernisierungskonvoi> (letzter Zugriff am 23.02.2023)

Beschluss SV 2019/0053 zur Zustimmung des Änderungsantrags SV 2019/0043

### ABBILDUNGEN

Abb. 47 (Grafik: Katja Hofmann)

Abb. 48–50 (Fotos: Katja Hofmann)

## RUNDE 1

**Peter Werner:** Hier werden ja jetzt die graue Energie und graue Emission im Vordergrund stehen. Die energetische Sanierung im engeren Sinne taucht eigentlich gar nicht richtig auf.

**Iris Behr:** In unserem Teilvorhaben 6 verfolgen wir zwei Themen: die energetische Modernisierung als Kommunikationsfrage sowie das Thema graue Energie. Hier in der Schreibwerkstatt haben wir uns auf den Teil graue Energie, Lebenszyklusbetrachtung fokussiert und noch mal nachgeschärft.

**Britta Stein:** Das Thema graue Energie, graue Emissionen ist im Teilvorhaben 6 stark geprägt durch den Eigenbetrieb Immobilienmanagement (IDA) und die Darmstädter Stadtentwicklungs GmbH & Co. KG (DSE), also durch die städtischen und die professionellen Eigentümer\*innen, die sich damit schon ein bisschen stärker beschäftigt haben und sich im Vergleich zu den Privaten stärker in einer Vorreiterrolle sehen. Den Beitrag hier in der Schreibwerkstatt sehen wir ergänzend, um auch die privaten Eigentümer\*innen in den Blick zu nehmen.

**Peter Werner:** Die Eigentümer\*innen sind sogar durchaus informiert. Es ist nicht so, dass die allgemeinen Bundesinformationen und auch die Werbung nicht wirken, aber beim Schritt der Umsetzung, da kommt Überforderung. Die RWTH Aachen hat, glaube ich, vor einigen Jahren in einer Untersuchung festgestellt: Es sind die komplizierten Fälle, die 60–70 % des Bestandes ausmachen, die noch zur Sanierung anstehen. Und diese komplizierten Fälle, an die muss man herankommen.

**Daniel Theobald:** Ich glaube, man muss ein Gesamtpaket anbieten, und zwar nicht nur für die einzelnen Eigentümer\*innen, sondern für einen kompletten Stadtteil: wie früher diese – oder gibt es wahrscheinlich heute auch noch – diese Altstadtsanierungsprogramme. Der wirtschaftliche Vorteil eines derartigen

Förderprogrammes sollte Anreiz genug sein, um sich zu beteiligen und danach eine »durchsanierte« Immobilie zu haben.

**Iris Behr:** Ja, wir sprechen von Altstadtsanierung bzw. einfacher Stadterneuerung. Die von Herrn Theobald angesprochenen Modernisierungsgemeinschaften könnten eine Hilfe für die Kleineigentümer\*innen sein. Auch mit organisatorischer Unterstützung müssen die Maßnahmen für das Vorhaben wirtschaftlich sein. Fehlende Mittel bei Eigentümer\*innen bleiben ein Hemmnis.

**Daniel Theobald:** Ja, der Kofinanzierungsanteil kann schon ein Hemmnis sein. Aber da sich nach der Sanierung eine höhere Miete erzielen lässt, kann ein noch aufzunehmender Kredit bspw. leichter zurückzuzahlen sein. Grundsätzlich könnte ich mir vorstellen, dass ich als Eigentümer\*in, wenn ich sehe, dass es für diesen Stadtteil ein Gesamtkonzept gibt, mit dem ich mich identifizieren kann, bereit bin, ein bisschen mehr Geld auszugeben, da dort eine Aufwertung passiert. Es wäre eine Aufgabe der Stadtplanung, so ein Gesamtkonzept zu skizzieren.

**Peter Werner:** Quasi, wenn du eine Zukunft für deinen Stadtteil siehst, dann siehst du auch eine Zukunft für dich selber.

**Britta Stein:** Und da sind wir bei dem Thema Identität, die ja auch in der Konsumgruppe und in dem einen Exkurs eine Rolle spielt, also der Möglichkeit auf Identifikation als ein Motor der Entwicklung.

## RUNDE 2

**Andreas Völker:** Die Frage, die mich immer beschäftigt: Wie kriegen wir eben diese einzelnen Eigentümer\*innen hier dazu, dass sie ihren Bestand anfassen?

**Iris Behr:** ... und modernisieren.

**Andreas Völker:** Thomas Bellmer hat ja gesagt, man



Abb. 48



Abb. 49



Abb. 50

muss die Eigentümer\*innen überzeugen, man muss sie an die Hand nehmen, man muss es einfach machen, man muss die Schwelle total niedrig ansetzen. Und ich glaube, ein Hebel ist, und das ist ja total naheliegend, der Bereich Energie. Dort tut sich gerade viel, wegen der Energiekrise und den Maßnahmen im Zusammenhang mit der Klimakrise. Viele Objekte verfügen noch über eine fossile Energieversorgung. Die Energiepreise steigen rasant. Außerdem werden die zusätzlichen Kosten, die aus der bald eingeführten und schrittweise steigenden CO<sub>2</sub>-Umlage resultieren, zwischen Vermieter\*in und Mieter\*in aufgeteilt. Darüber hinaus wird es gemäß der EU-Gebäuderichtlinie in wenigen Jahren die Verpflichtung geben, Immobilien mit sehr schlechter Energiebilanz sanieren zu müssen. Der Handlungsdruck nimmt also zu. Ein weiterer Effekt ist, dass die Mieter\*innen immer höhere Nebenkosten haben bei den steigenden Energiepreisen und möglicherweise die Mietzahlungsbereitschaft bzw. das Ausfallrisiko zunimmt, was natürlich wieder die Eigentümer\*innen richtig schmerzt. Zudem wird die Gesetzgebung auf EU-Ebene derart verschärft werden, dass der Druck eben auch auf Bestandshalter\*innen immer weiter zunehmen wird. Und das sickert langsam in die Köpfe ein. Wenn man das als window of opportunity versteht und mit einem ganzheitlichen Lösungsangebot auf die Eigentümer\*innen zugeht, das ein Verband wie der Eigentümerverband Haus & Grund oder die städtischen Energieversorgungsangebote zusammen mit Sanierungskonzepten für solche Bestandshalter\*innen anbietet, dann könnte sich etwas bewegen.

**Britta Stein:** Und da ist natürlich auch die aktuelle Situation: Wenn die Leute sich das Heizen nicht leisten können, drohen bspw. Folgeschäden durch Schimmelbildung.

**Andreas Völker:** Ja, z. B..

**Britta Stein:** Und daran hat auch kein\*e Eigentümer\*in ein Interesse. Also, es ist auf jeden Fall eine Gemengelage, die man da ausbalanciert bekommen muss.

**Iris Behr:** Für mich sind da die Betriebskosten ein Treiber.

**Andreas Völker:** Und wir stellen eben auch fest,

dass große internationale und nationale institutionelle Investor\*innen inzwischen von Bestandswohnimmobilien die Finger lassen, weil sie einerseits nicht wissen, ob der Kaufpreis noch gerechtfertigt ist, zugleich wird die Finanzierung teurer, und andererseits ist unklar, ob die Mieter\*innen in Zukunft noch in der Lage sind, die Mieten zu zahlen. Was kommt da auf mich zu hinsichtlich Sanierungsaufgaben? Und deshalb bricht hier der Markt gerade ein, was wiederum letztendlich mittelfristig die Werte dieser Eigentümer\*innen drückt.

**Iris Behr:** Ja, können wir also sagen: Bestand ist nicht mehr das Spekulationsobjekt, wie es in den letzten Jahren war?

**Andreas Völker:** Richtig.

**Britta Stein:** Ein Lösungspaket würde ja, wenn wir unseren Schwerpunkt behalten, eben auch bedeuten, man würde auch auf graue Energie, graue Emissionen gucken. Man kann da modular denken.

**Andreas Völker:** Ja, da muss wirklich so ein\*e Energieberater\*in von Tür zu Tür gehen und sagen: Also, für dein Gebäude in der Konstellation gibt es das Lösungspaket A oder B oder C, das kostete dich das und das und bietet dir das.

## RUNDE 3

**Barbara Boczek:** Es gibt viel im Bestand zu tun, wie in anderen Bestandsvierteln auch. Ich habe ein bisschen das Mollerstadt-spezifische vermisst. Sie hat ja Spezifika, die Mollerstadt.

**Britta Stein:** Na, ein Spezifikum, das sich eher positiv auswirkt, ist, dass es z. B. keine Einfamilienhausbebauung gibt. Also wir haben ja eher größere Blöcke. Auch das führte zu der Einschätzung, dass die Gebäudestruktur, die da ist, eigentlich ganz dankenswert weiterentwickelt werden kann, gerade wenn es um Herstellungsaufwände geht.

**Barbara Boczek:** Und was sollen denn die Eigentümer\*innen eigentlich machen? Geht es um die Dämmung oder um neue Heizungsanlagen?

**Britta Stein:** Es geht vorrangig um Dämmung, die

aber natürlich immer mit einem Energiekonzept zusammen gedacht werden muss. Wir hatten es jetzt gerade in der Runde vorher, dass es eigentlich Angebote für Gesamtkonzepte bräuchte, wo also alle Bausteine schon mitgedacht sind und wir eben auch die Brücke haben zur Energieversorgung.

**Astrid Schmeing:** Gibt es Generalplaner\*innen und Berater\*innen für Modernisierung, die sich mit Fördermitteln und Finanzierung auskennen, aber auch Gestaltung mit energetischer Planung, mit Nutzungsformen, mit Konstruktionen zusammendenken können, also die Beratung und Durchführung aus einer Hand leisten?

**Britta Stein:** Das gibt es bisher zu wenig, aber das wäre ein Ansinnen. Das ist ja, was Herr Bellmer auch sagt und was Herr Völker ergänzt hat: Wenn ich an Privateigentümer\*innen rankommen will, dann muss ich sie an die Hand nehmen, dann müssen sie in allen Facetten begleitet werden.

**Astrid Schmeing:** Man möchte eigentlich, dass die Architekt\*innen mit im Boot sitzen, weil natürlich jeglicher Bauprozess eine gestalterische Perspektive hat. Ich finde, es ist wichtig, wie das Quartier nachher aussieht. Wenn die Entwicklung nur auf ökonomischer und ingenieurtechnischer Basis passiert, dann ist man nachher im Ergebnis auf der Quartierebene nicht glücklich, und die Leute identifizieren sich nicht damit.

**Barbara Boczek:** Nachhaltige Entwicklung im Gebäudebestand beinhaltet ja auch noch mehr, auch wenn es jetzt um graue Emissionen geht. Was ist z. B. bei Umbauten oder Neubauten mit Baumaterialien, welche da verwendet oder abtransportiert werden? Was ist mit Tiefgaragenbau? Die werden bei Neubauten immer noch gerne gebaut, obwohl nicht mehr gefordert. Das, finde ich, gehört mit dazu: die graue Energie beim Umbau, beim Bauen.

Zudem sollte nicht nur das Gebäude, sondern das ganze Grundstück betrachtet werden, was ist mit Parkplätzen, Versickerung, Begrünung (ganz wichtig). Das gehört alles zur nachhaltigen Entwicklung des Gebäudebestands hinzu.

**Iris Behr:** Genau, ein Strauß von Modernisierungs-

maßnahmen.

**Astrid Schmeing:** Aus Eigentümer\*innensicht wird wahrscheinlich das realisiert, was Geld bringt. Und andere Dinge wie Grün, die auch nur mittelbar reinspielen, haben dann schlechtere Karten.

**Barbara Boczek:** Wenn ich jetzt das Gebäude energetisch hochwertig umbau und noch ans Grundstück gehe, also Geld in die Hand nehme, dann ist es vielleicht eher die Mittelschicht, die da einzieht. Die bekommt man aber nicht, wenn vorm und hinterm Haus alles grau ist, und die sagen: Ich will ja nicht nur auf Autos schauen. Das Grün gehört mit zum Wohnwert. Und das Grün bringt ja auch nachweislich im Sommer einen Kühlungseffekt, auch an der Fassade und auf dem Dach.

## RUNDE 4

**Michèle Bernhard:** Ich weiß gar nicht, wie die Eigentümer\*innenstruktur der Mollerstadt aussieht. Sind das wirklich alles kleine Einzeleigentümer\*innen?

**Britta Stein:** Es gibt da eine Gemengelage aus überwiegend privaten, aber eben auch institutionellen Eigentümer\*innen, letztere aber eher Investitionsgesellschaften und nicht so sehr Wohnungsbaugesellschaften.

**Michèle Bernhard:** Ich habe bei dem, was Herr Bellmer vorgetragen hat, drüber nachgedacht, ob die Hemmnisse, die er im Hinblick auf die Kleineigentümer\*innen genannt hat, auch auf große Eigentümer\*innen zu übertragen sind. Ein\*e Großinvestor\*in hat ja Abteilungen, die sich um alles kümmern.

**Britta Stein:** Natürlich, dieses Informationshemmnis hast du bei institutionellen Vermieter\*innen weniger. Die kennen die aktuellen Gesetzgebungen und Fördermittelangebote und können sie bei Bedarf nutzen. Einzeleigentümer\*innen kommen nur einmal in die Beratung und müssen auch nur zu dem Zeitpunkt wissen, was im Gebäudeenergiegesetz gerade drinsteht, denn zwei Jahre später, wenn es gerade fertig ist, braucht man die Information nicht mehr.

**Michèle Bernhard:** Okay. Und habt ihr jetzt aber schon Lösungsansätze, wie man trotzdem an die Kleinentümer\*innen rankommt? Weil etwas anderes, mehr als Beratung und Anreize schaffen, gibt es glaube ich nicht?

**Britta Stein:** Was wir jetzt in den anderen Runden gerade besprochen haben, geht nicht nur in Richtung Informations-, sondern auch in Richtung konkrete Umsetzungsangebote, das Rundum-Sorglos-Paket für Einzelobjekte, vielleicht aber auch gesamt als Quartierskonzept.

**Michèle Bernhard:** Dabei stellt sich die Frage der Bezahlbarkeit.

**Iris Behr:** Eben. Und die des Prozessmanagements.

**Britta Stein:** Ja, das ist eine offene Frage.

**Jonas J. Schoenefeld:** Ich habe noch eine Frage, und zwar Stichwort Unterstützung bei der Konfliktbewältigung. Das würde mich interessieren, was steckt dahinter, und wie könnte so eine Unterstützung aussehen.

**Thomas Bellmer:** Also praktisch angerissen ist es so, dass ein\*e Mieter\*in kommt und sagt: Ich will hier eine neue Heizung einbauen. Und wenn er oder sie dann feststellt, das wird aber auch ein bisschen Geld kosten, dann gibt es den ersten Konflikt. Der eine hat das Interesse, der andere aber kein Geld. Der sagt dann: Ja, es kommt doch dir zugute, du musst auch mal zahlen. Die Antwort: Das ist aber nicht mein Haus, das ist doch dein Problem. Und das kann man natürlich rechtlich in allen möglichen Facetten treiben. Konflikte gibt es auf allen Ebenen. Das geht so weit, dass Eigentümer\*innen bei der Bauaufsicht angezeigt werden: Die haben nämlich die Geschosdecke nicht gedämmt. Und dann heißt es: Ja, Moment mal, da muss der Brandschutz mal schauen, dann gibt es Nutzungsuntersagungen. Also, es gibt so viele Angriffspunkte bei innerstädtischen Immobilien, wo die Leute echt anfangen zu zittern. Hier in Darmstadt ist jede dritte bewohnte Dachgeschosswohnung keine Wohnung, sondern ein Dachgeschoss. Dann sagt eine Mieter\*in: Ja, aber sag mal, das ist doch gar nicht genehmigt, muss ich denn jetzt ausziehen?

Dann musst du mir aber neue Miete zahlen. Also, es gibt viele Konflikte. Das Idealbild ist immer eine Schlichtungsstelle. Die funktioniert in der Praxis aber ganz schlecht.

**Jonas J. Schoenefeld:** Wie könnte die Kommunikation und der Ausgleich dann aussehen?

**Thomas Bellmer:** Das ist eine gute Frage. Also, eine Schlichtung ist oft nicht erfolgreich. Das Ordnungsrecht ist ein rotes Tuch. Auch so ein Schiedsspruch, der dann auf einmal verpflichtend ist, ist ein rotes Tuch. Klagen, das kostet viel, dauert lang und man hasst sich dann noch mehr. Es muss eine funktionierende Problemlösung her.

**Michèle Bernhard:** Setzt der Kommunikationskompass, den wir im Rahmen von s:ne erarbeiten, nicht auf frühzeitige Kommunikation, sodass es gar nicht erst zur Schlichtung kommt?

**Iris Behr:** Da sagt dann ein\*e Vermieter\*in: Ach, ich überlege jetzt mal zu modernisieren. Und dann müsstest du sagen: Dann aber gleich die Mieter\*innen mit an den Tisch. Was heißt denn das für dich, was kostet das auch. Zu dem Zeitpunkt, wenn quasi die Modernisierungsplanung losgeht, erst mal zusammen an den Tisch. Ich denke, Aushandlungen sind möglich, weil eben ein\*e Vermieter\*in auch sagt: Na ja, ich will ja mit meinen guten Nachbar\*innen oder Mieter\*innen hier nicht in den Clinch geraten und vielleicht auch dann nur so viel machen, wie sie auch bereit sind zu bezahlen.

# Handlungsfeld

# Energie

## Fernwärmeanbindung zur Dekarbonisierung der Wärmeversorgung am Beispiel der Mollerstadt

Die meisten Gebäude der Mollerstadt werden mit fossilen Brennstoffen beheizt, was mit einem hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoß einhergeht. Der Beitrag untersucht die Alternative von Wärmenetzen im Quartier, in diesem Falle von Fernwärmenetzen, die als Abzweigung der Leitungen zu großen Ankerkunden geführt werden könnten. Hiermit sind eine Reihe technischer Fragestellungen und Herausforderungen verbunden, aber auch die Abwägung, warum Fernwärme aus einem Müllheizkraftwerk als nachhaltige Wärmeversorgung angesehen werden kann.

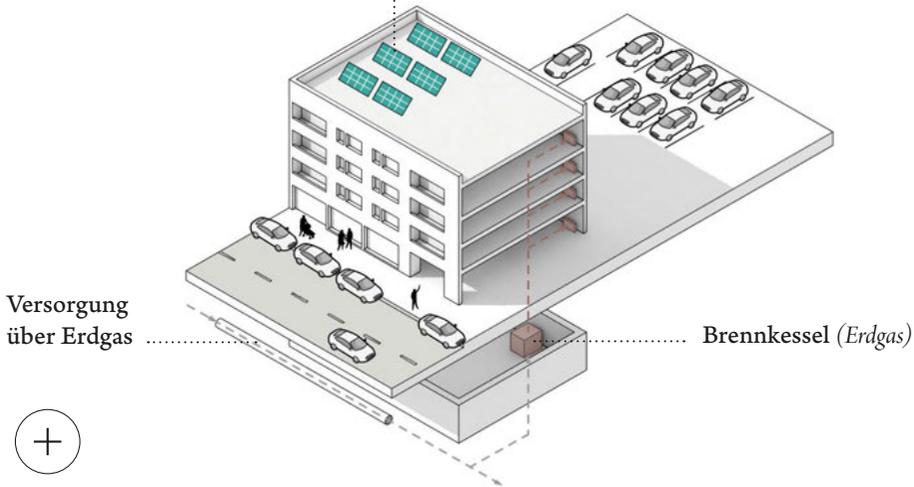
Abb. 51

(Grafik: Katja Hofmann) Die Grafik rechts zeigt die räumlichen Implikationen einer nachhaltigen Energieversorgung im Quartier. Eine Umgestaltung des Straßenraumes im Zuge des Fernwärmeausbaus und der damit verbundenen notwendigen Leitungsverlegung wird hier als Möglichkeit dargestellt. Die zusätzlichen Leitungen im Boden grenzen allerdings die Möglichkeit, Bäume im Straßenraum zu pflanzen, weiter ein, da nicht genügend Raum für die Wurzelballen vorhanden ist.

# RAUMDIAGRAMM



In geringem Maße bereits PV-Anlagen vorhanden  
*Weiteres nutzbares Standortpotenzial*

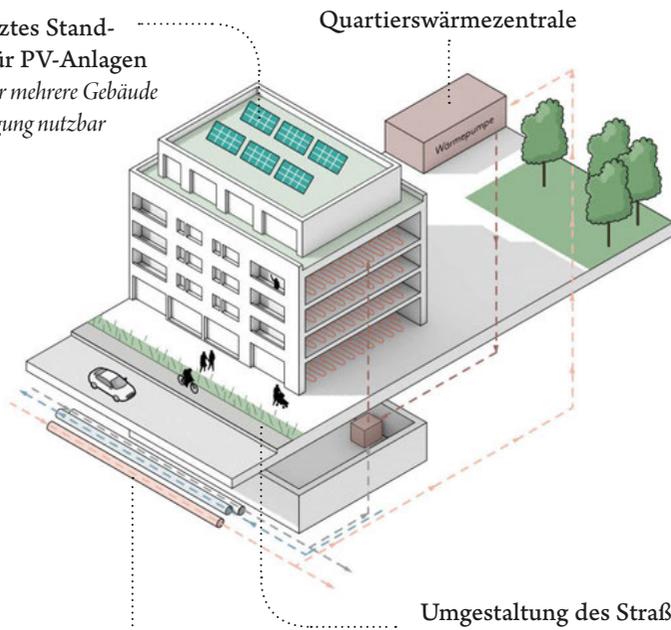


Versorgung  
über Erdgas

Brennkessel (Erdgas)



Noch ungenutztes Standortpotenzial für PV-Anlagen  
*Quartiersstrom für mehrere Gebäude zur Wärmeversorgung nutzbar*



Quartierswärmezentrale

Umgestaltung des Straßenraumes im  
Zuge der Trassenverlegung möglich

Fernwärmeausbau durch neue  
zentrale Fernwärmehaus  
*Versorgung über das Müllheizkraftwerk*

# AUTOR\*INNEN

.....

## **HARALD MEYER**

ist wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Hochschule Darmstadt und erforscht im Bereich leitungsgebundener Wärmeversorgung neue Konzepte für die Interaktion von Prosumer\*innen in Wärmenetzen.

## INTERVIEWPARTNER\*INNEN

## **JOACHIM KREIN**

verantwortet den Bereich Projektierung im Geschäftsfeld Erzeugung der ENTEGA AG. Ferner ist er Prokurist der ENTEGA STEAG Wärme GmbH sowie Geschäftsführer des Industriekraftwerkes Breuberg und Vertreter der ENTEGA AG im Lenkungskreis Fernwärme des Bundesverbandes der Energie und Wasserwirtschaft e.V. (BDEW). Herr Krein kann im Handlungsfeld besonders zu strategischen Fragestellungen der Wärmeversorgung und Fernwärme beitragen.

## **DR. MARTIN FREYSTEIN**

ist bei der ENTEGA AG in der Projektierung tätig. Er ist unter anderem zuständig für die Projektsteuerung der Strategie zur Dekarbonisierung der Wärmeversorgung. Herr Freystein ergänzt die Perspektive des Handlungsfeldes in Bezug auf die praktische Umsetzung und Realisierung von Wärmenetzprojekten.

## 1. AUFTAKT

.....

Das Handlungsfeld Energie war in der Anfangszeit des Projektes Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung (s:ne) dem Teilvorhaben »Zukunftsorientierte Stadtentwicklung« zugeordnet, aus dem die Schreibwerkstatt hervorgegangen ist. »Energie« zielte zunächst auf die Stromversorgung ab und sollte die Herausforderungen der Sektorenkopplung zur Wärmebereitstellung sowie Elektromobilität behandeln. Weil in Gesprächen mit den relevanten Akteur\*innen deutlich wurde, dass kein ausreichender Problemimpuls im Bereich Stromnetzausbau festzustellen war, zielten die weiteren Aktivitäten des Handlungsfeldes auf den Bereich der Wärmeversorgung ab.

Das Handlungsfeld ging damit im Teilvorhaben »interaktive Wärmenetze« auf. Mit dem Rückbezug auf die Mollerstadt im Rahmen der Schreibwerkstatt wurden Erkenntnisse aus »interaktive Wärmenetze« auf einen urbanen Anwendungsfall mit extrem dichter Bebauung angewandt. In einem Interview mit dem örtlichen Fernwärmenetzbetreiber ENTEGA ist es gelungen, denkbare Optionen für eine zukunftsfähige Wärmeversorgung der Mollerstadt zu diskutieren, die in der Schreibwerkstatt wiederum in einen breiteren Diskurs gegangen sind. Der folgende Beitrag legt den Schwerpunkt auf die leitungsgebundene Wärmeversorgung des Quartiers.

## 2. GEGENWÄRTIGE ENERGETISCHE SITUATION

### 2.1. Vorherrschender Gebäudestandard und Effizienzniveau

Der Gebäudebestand in der Mollerstadt ist gekennzeichnet durch mehrgeschossige Blockrandbebauung. Teilweise sind ebenfalls die Blockinnenbereiche bebaut.<sup>108</sup> Das Alter des Gebäudebestandes geht bis auf die 1950er- und 1970er-Jahre zurück.<sup>109</sup> Nach Angaben der Stadt hat der überwiegende Teil der Gebäude einen schlechten Sanierungszustand. Dies hat nicht nur Folgen für die Attraktivität und Nutzbarkeit der Objekte, sondern auch für deren Wärmebedarf. Der Wärmebedarf im Gebiet ist spezifisch sowie absolut sehr hoch.

Anhand der IWU-Gebäudetypologie<sup>110</sup> lassen sich die Objekte in die Gebäudeklasse GMH\_E (1958–1968) und GMH\_F (1969–1978) einordnen. Damit ist ein relativ hoher spezifischer Heizenergiebedarf von 231 bis 261 kWh/(m<sup>2</sup>a) anzunehmen.

Auswertungen im Auftrag des ortsansässigen Energieversorgungsunternehmens (ehem. HSE) bescheinigen dem Mollerstadtgebiet ebenfalls eine sehr hohe Energieabnahmedichte pro Quadratmeter Grundfläche von 150 bis über 250 kWh/(m<sup>2</sup>a).

108 NH ProjektStadt (2013); S. 26; Integriertes Quartierskonzept Mollerstadt 2.0. Darmstadt: Wissenschaftsstadt Darmstadt, [online] [https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/Aemter\\_und\\_einrichtungen/61-Stadtplanungsamt/Mollerstadt/Schlussbericht\\_Mollerstadt\\_2.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/Aemter_und_einrichtungen/61-Stadtplanungsamt/Mollerstadt/Schlussbericht_Mollerstadt_2.pdf)

109 Wissenschaftsstadt Darmstadt\_1. (2022). Mollerstadt – Kurzbeschreibung Sanierungsgebiet. Von [www.darmstadt.de](http://www.darmstadt.de), [online] <https://www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/stadtplanung/sanierung-soziale-stadtstadbau/mollerstadt/mollerstadt-kurzbeschreibung-sanierungsgebiet> (letzter Zugriff am 1.9.2022)

110 Loga, T., Stein, B., Diefenbach, N., & Born, R. (2015); S. 110; Deutsche Wohngebäudetypologie. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt GmbH. ISBN: 978-3-941140-47-9

## 2.2. Wärmeversorgung in Bestandsstrukturen der Innenstadt/Mollerstadt

Die Versorgung der Gebäude mit Heizenergie erfolgt überwiegend mit Erdgas.<sup>111</sup> Bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt hat sich an dieser Situation im Grundsatz nichts verändert.<sup>112</sup> Für die Beheizung der Gebäude sind dadurch ein hoher Primärenergieaufwand und hohe CO<sub>2</sub>-Emission festzustellen. Aufgrund des gegenwärtigen Preisniveaus auf den Gasmärkten führt die Gasversorgung für die Gebäudeeigentümer\*innen und -nutzer\*innen zu hohen Energiekosten.

## 2.3. Vorhandene Energieinfrastruktur

Im Bereich der Innenstadt sind Strom- und Gasnetze aufgrund der hohen Abnahmedichte gut ausgebaut und erlauben eine hohe Übertragungsleistung. Beide Infrastrukturen ergänzen sich hinsichtlich der Abdeckung der Energieversorgung. Das Gasnetz deckt zum überwiegenden Teil den Wärmebedarf, indem es den Brennstoff für die dezentral vorhandenen Gasthermen und Gaskesselanlagen zuführt. Das Stromnetz ist hingegen auf den gegenwärtigen Bedarf der elektrischen Verbraucher zugeschnitten. Im Rahmen der Transformation kommen weitere Verbraucher hinzu (strombasierte Wärmeerzeugung, E-Mobilität).

Eine Dekarbonisierung der Wärmeversorgung erfordert deshalb auch Anpassungen mehrerer Infrastrukturen. Dabei lassen sich einzelne Infrastrukturen nicht vollumfänglich für zukünftige Anforderungen erweitern, weil die Ressourcen für Umbauten an Infrastrukturen sehr begrenzt sind. Geld, Material, Fachfirmen und Personal sind nicht beliebig verfügbar. Bei einem Zeithorizont von wenigen Jahrzehnten müssen daher Baumaßnahmen zwischen den Sektoren (Strom, Gas, Fernwärme) priorisiert werden, damit eine Dekarbonisierung der Infrastrukturen insgesamt gelingen kann.<sup>113</sup>

111 Michel, B. D., Michel, F., & Rüttrich, W. D. (2009); S. 12, 13, 17; Fernwärme im Versorgungsgebiet der HEAG Südheissische Energie AG (HSE) in Darmstadt. Darmstadt: COOPERATIVE Infrastruktur und Umwelt GbR, HEAG Südheissische Energie AG (HSE).

112 Freystein, M. D., & Krein, J. (2022). Interview mit ENTEGA Fernwärme: Kann eine Fernwärmeanbindung der Mollerstadt zur Dekarbonisierung der Wärmeversorgung beitragen? (A. Anapyanova, & H. Meyer, Interviewer)

113 Ebd.

Hintergrund sind die gestörten Lieferbeziehungen im Zuge des Russland-Ukraine-Kriegs.

Z. B. jedem Haushalt eine Wärmepumpe anzubieten, weil dies die Übertragungsleistung der Stromnetzinfrasturktur ad-hoc überfordern würde.

In der Praxis könnte dies bedeuten: Dort, wo in Zukunft ein Wärmenetz CO<sub>2</sub>-neutral Wärme bereitstellen kann, wird dieses ausgebaut und das Stromnetz andernorts, wo kein Wärmenetz vorhanden ist.

## 3. GEGENWÄRTIGE HERAUSFORDERUNG UND HANDLUNGSDRUCK

### 3.1. Klimaziele für Darmstadt

Auf internationaler, nationaler und kommunaler Ebene existieren unterschiedliche Regelwerke, die dem politischen Willen zur Bekämpfung des Klimawandels einen Rahmen geben. Die Anforderung des Pariser Abkommens zum 1,5/2°C-Ziel<sup>114</sup> bildete die Grundlage für die Zielvorgaben der nationalen und kommunalen Klimaschutz- und Transformationspläne. Das Klimaschutzkonzept für die Wissenschaftsstadt Darmstadt strebt eine Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2035 an.<sup>115</sup> Damit unterbietet es die Zielmarken der »Energieeffizienzstrategie Gebäude« des Bundes, die eine weitgehende Treibhausgasneutralität des Gebäudesektors bis zum Jahr 2050, bzw. verschärft bis zum Jahr 2045, vorsieht.<sup>116</sup>

Die Energieversorgungsunternehmen in Darmstadt sind durch die städtische Beteiligungsgesellschaft HEAG-Holding an die Stadt Darmstadt gebunden und müssen somit den Zielen ihrer Eigentümerin Rechnung tragen. Entsprechend hat sich die HEAG als Gesamtkonzern das Ziel gesetzt, in allen Versorgungssparten (Strom, Gas, Wasser, Fernwärme, Telekommunikation) nur noch CO<sub>2</sub>-neutrale Medien anzubieten und treibhausgasneutral zu wirtschaften (Zielmarke ist das Jahr 2045).<sup>117</sup>

Entsprechende Angebote an die Endverbraucher\*innen sind im Wärmebereich in Form von Einzelmaßnahmen jedoch nur schwer möglich.

### 3.2. Gebäude-individuelle Wärmeerzeugung in Innenstadtgebieten auf Basis erneuerbarer Energien

Die Optionen für die gebäude-individuelle Wärmeerzeugung (auf Basis erneuerbarer Energien) in Gebieten wie der Mollerstadt sind begrenzt. Lokale Biomasseverbrennungsanlagen sind aus Gründen der Luftreinhaltung in innerstädtischen Quartieren problematisch, und die erforderlichen Brennstofflager schränken andere Nutzungen von Kellerräumen oder Hinterhöfen ein. Ferner entsteht zusätzlicher Lkw-Verkehr aufgrund der regelmäßigen Brennstoffanlieferung.

Die Wärmeerzeugung mit reinem Wasserstoff als Ersatzbrennstoff ist aufgrund hoher Herstellungskosten selbst bei den aktuell hohen

- 114 Paris-Abkommen (2015), [online]  
[https://unfccc.int/files/essential\\_background/convention/application/pdf/english\\_paris\\_agreement.pdf](https://unfccc.int/files/essential_background/convention/application/pdf/english_paris_agreement.pdf)
- 115 Wissenschaftsstadt Darmstadt (2022): Klimaschutzkonzept, [online]  
[https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Leben\\_in\\_Darmstadt/Klimaschutz/Klimaschutzplan/Klimaschutzplan\\_2035\\_online\\_Version.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Leben_in_Darmstadt/Klimaschutz/Klimaschutzplan/Klimaschutzplan_2035_online_Version.pdf)
- 116 Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) (2015): Energieeffizienzstrategie Gebäude. Wege zu einem nahezu klimaneutralen Gebäudebestand, [online]  
[https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/energieeffizienzstrategie-gebäude.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=25](https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/energieeffizienzstrategie-gebäude.pdf?__blob=publicationFile&v=25)  
(letzter Zugriff am 1.9.2022)  
Das Ziel wurde zwischenzeitlich durch das Klimaschutzgesetz 2021 verschärft, welches eine Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2045 vorsieht.  
[Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905) geändert worden ist]
- 117 Beschluss SV 2019/0053 zur Zustimmung des Änderungsantrags SV 2019/0043

Erdgaspreisen wirtschaftlich unverhältnismäßig. Außerdem existiert kaum Infrastruktur für innerstädtischen Transport oder Lagerung.

Die Nutzung von Solarthermie ist im Sommer zwar möglich, aufgrund der begrenzten Dachflächen für den Bedarf der Heizperiode jedoch bei weitem nicht ausreichend (bzw. überhaupt nicht verfügbar). Ansätze zur saisonalen Solarthermie-Nutzung benötigen großvolumige Wärmespeicher, die in der dichten Blockrandbebauung nachträglich nicht einzurichten sind.

Die Wärmeerzeugung über elektrische Wärmepumpen verlagert den Heizenergiebezug auf das Stromnetz und bewirkt dort eine zusätzliche Belastung der Übertragungskapazität. Der hohe Temperaturbedarf unsanierter Bestandsgebäude verschlechtert zudem die Effizienz der Wärmepumpen, was den zu erwartenden Strombedarf zusätzlich erhöht. Ein flächendeckender Stromnetzausbau im Innenstadtbereich konkurriert dabei mit Stromnetzausbaumaßnahmen an anderen Stellen, wie für den Ausbau erneuerbarer Stromeinspeisung oder der Elektromobilität. Indirekt trägt ein Ausbau von Wärmenetzen damit dazu bei, Kapazitäten für den Stromnetzausbau freizuhalten.<sup>118</sup>

Die vorstehenden Faktoren verdeutlichen, dass alleinstehende Wärmeerzeugungsoptionen aufgrund der charakteristischen Eigenschaften des Betrachtungsgebiets keine optimale Lösung sind. In diesem Sinne ist eine Vernetzung der Wärmeversorgung via Fernwärme eine nennenswerte Alternative, die in den folgenden Abschnitten diskutiert werden soll.

### 3.3. Strategische Lösungsansätze zur Erreichung der Klimaziele

Die Maßnahmen zur Umsetzung des Klimaziels der Stadt Darmstadt sind noch nicht abschließend formuliert. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe Energie sehen eine kommunale Wärmeplanung als zentrales Instrument vor.<sup>119</sup> Die regierende Koalition der Stadt Darmstadt hat entsprechende Schritte eingeleitet.<sup>120</sup> Für die ENTEGA ist die Fernwärme ein zentraler Baustein für ein nachhaltiges Wärmeangebot. Die Energieversorgungsunternehmen haben in einer kommunalen Wärmeplanung die Aufgabe, Informationen zu liefern und sind (nach deren Abschluss) zugleich ausführende Akteure.<sup>121</sup> Die vorgesehenen Maßnahmen müssen aufgrund des überschaubaren Zeithorizontes praktikabel umsetzbar sein. Die Energieversorger des HEAG-Konzerns haben dabei besonders Wechselwirkungen zwischen den betroffenen Sektoren (Strom, Gas, Fernwärme, ggf. Abwasser) zu berücksichtigen.<sup>122</sup> Nicht jede Infrastruktur kann flächendeckend so ausgebaut sein, dass jede\*r Objekteigentümer\*in individuell entscheiden kann, aus welcher Energieversorgungsinfrastruktur er oder sie seinen Bedarf

118 Frey Stein, M. D., & Krein, J. (2022): Interview mit ENTEGA Fernwärme: Kann eine Fernwärmeanbindung der Mollerstadt zur Dekarbonisierung der Wärmeversorgung beitragen? (A. Anapyanova, & H. Meyer, Interviewer)

119 energienlker projects GmbH (19. Mai 2019); S. 3; Neuaufstellung des integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Wissenschaftsstadt Darmstadt. Dokumentation zum Workshop AG Energie am 18.05.2021. Darmstadt, [online] [https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Leben\\_in\\_Darmstadt/Klimaschutz/Klimaschutzkonzept/2021-05-18\\_Dokumentation\\_AG\\_Energie.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Leben_in_Darmstadt/Klimaschutz/Klimaschutzkonzept/2021-05-18_Dokumentation_AG_Energie.pdf)

120 Ausschuss für Bauen, Stadtplanung, Verkehr und Liegenschaften der Wissenschaftsstadt Darmstadt (18. November 2021). Magistratsvorlage 2021/0250 – Beratung des Haushaltsplanes 2022 der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Beschluss von TOP 4.6. Sitzung des Ausschusses für Bauen, Stadtplanung, Verkehr und Liegenschaften, Darmstadt.

121 Frey Stein, M. D., & Krein, J. (2022): Interview mit ENTEGA Fernwärme: Kann eine Fernwärmeanbindung der Mollerstadt zur Dekarbonisierung der Wärmeversorgung beitragen? (A. Anapyanova, & H. Meyer, Interviewer)

122 Vgl. ebd.

abdeckt.<sup>123</sup> Eine kommunale Wärmeplanung ist deshalb aus Perspektive der Versorgungsunternehmen zu begrüßen, weil sich damit die zukünftige Versorgungslandschaft abstecken lässt. Die Wärmeplanung erhöht damit die Investitionssicherheit für die erforderlichen Infrastrukturprojekte der Versorgungsunternehmen und von Dritten.<sup>124</sup>

**Andreas Völker (zur informationellen Wirkung der Wärmeplanung):**

»Das ist eine ganz wichtige Information. Ich glaube, was die Leute suchen und brauchen, ist erst einmal Planungssicherheit und sichere Energieversorgung; das ist ein totales Reizthema im Moment. Keiner weiß, was da auf uns zukommt, wie die Kosten sich entwickeln werden und welche gesetzlichen Vorgaben noch zu einer Verschärfung im Bestand führen. ...«

123 Freystein, M. D., & Krein, J. (2022). Interview mit entega Fernwärme: Kann eine Fernwärmeanbindung der Mollerstadt zur Dekarbonisierung der Wärmeversorgung beitragen? (A. Anapyanova, & H. Meyer, Interviewer)

124 Vgl. ebd.

## 4. LÖSUNGSOPTIONEN – ZUR WÄRME- VERSORGUNG IN INNENSTADTGEBIETEN

### 4.1. Senkung des Heizenergiebedarfes

Wie bereits im Handlungsfeld Gebäude dargestellt, ist die Reduktion der notwendigen Energiemenge zur Gebäudebeheizung eine wesentliche Voraussetzung für das Gelingen der Energiewende (vor Ort sowie insgesamt). Die energetische Sanierung der Gebäudehüllen (Gebäudedämmung) ist ein entscheidendes Instrument zur Senkung des Energiebedarfes. Aus energie-wirtschaftlicher Perspektive ist es unstrittig, zuerst den Bedarf zu senken und anschließend entsprechend passgenaue Wärmeversorgungsoptionen zu wählen. Die Situation in der Mollerstadt (schlechtes Energieeffizienz-Niveau) verdeutlicht jedoch, dass die Gebäudeeigentümer\*innen bisher weitere bzw. andere Faktoren bei ihren Entscheidungen berücksichtigen. Die Anreizsituation für die Gebäudeeigentümer\*innen führt dazu, dass diese eher in den Bezug von Energie investieren als in die langfristige Senkung des Energiebedarfes. Ein »Abwarten« auf ein günstiges Energieeffizienz-niveau der gesamten Mollerstadt als Voraussetzung für Maßnahmen bei der Wärmeerzeugung würde dazu führen, dass sich im verbleibenden Zeitfenster von ein bis zwei Jahrzehnten insgesamt zu wenig verändert. Daher sind Ansätze notwendig, welche die Sanierung und Umstellung der Wärmequellen verbinden.

Sieht die kommunale Wärmeplanung bspw. einen Fernwärmeausbau der Innenstadt-Quartiere vor, kann ein Fernwärmeunternehmen davon ausgehen, dass Leitungskapazitäten einer Neubautrasse von den Anlieger\*innen auch abgerufen werden. Umgekehrt kann ein Wohnungsunternehmen die Sanierungsstrategie seiner Liegenschaften an der zukünftigen Infrastruktur ausrichten, also z. B. einen Fernwärmeausbau abwarten oder Energiekonzepte auf bestimmte Optionen beschränken. Zugleich ist für die Gasversorger klar, dass die Anzahl der Gaskund\*innen sowie die abgesetzte Gasmenge in diesem Gebiet mittelfristig abnehmen.

Z. B.: Bezug von Erdgas aus dem Erdgasnetz, Betrieb von Wärmepumpen über das Stromnetz, Bezug von Fernwärme aus dem Fernwärmenetz, Bezug aus einem Wasserstoffnetz...

**Andreas Völker:** »Energiebereitstellung und Gebäudesanierung sollten in eine Art Sorglos-Paket münden. Einerseits sind insbesondere die Kleineigentümer\*innen überfordert mit Antragstellungen, technischem Wissen etc. Andererseits steigt der Druck auf sie, z. B. wegen gestiegener Energiekosten, durch welche die Mieter\*innen die Nebenkosten nicht mehr tragen können; die Mietertragsituation ist kritisch geworden, und zugleich erhöht der Gesetzgeber die Auflagen. Dieses Momentum könnte genutzt werden: O. k., liebe\*r Eigentümer\*in, wir haben hier eine alternative Lösung: Wir bieten dir Fernwärme, wenn du deine Fassade dämmst. Es wäre sinnvoll, ein strategisches Lösungs- und Förderprogramm seitens der Stadt aufzustellen, das genau die Zielgruppe der Einzeleigentümer\*innen anspricht und sie im Gesamtkontext – Sanierung und nachhaltige zukunftssichere Energieversorgung – abholt.«

### **Exkurs zur Absenkung der Vorlauftemperatur:**

Fernwärmenetze bestehen aus zwei Strängen: dem Vorlauf (der Heizwasser vom Kraftwerk zu den Abnehmer\*innen transportiert) und dem Rücklauf (der in umgekehrter Richtung ausgekühltes Wasser von den Abnehmer\*innen aufnimmt und zum Kraftwerk zurückführt). Unsanierte Bestandsgebäude benötigen für ihre Wandheizkörper Vorlauftemperaturen über 60° C.

Langfristiges Ziel von Wärmenetzbetreibern ist es, diese Temperatur abzusinken, weil sie u. a. maßgeblich die Netzverluste bestimmt. Ein\*e Wärmeabnehmer\*in kann auch mit geringen Temperaturen ein Gebäude beheizen, wenn z. B. eine Fußbodenheizung genutzt wird. Das Problem dabei ist: Nicht alle Abnehmer\*innen lassen sich gleichzeitig auf niedrigere Temperaturen umstellen. Es bedarf daher eines zweigleisigen Betriebs des Wärmenetzes während der Umstellungsphase (mit niedrigen und weiterhin hohen Temperaturen). Eine Möglichkeit ist, für Niedertemperaturabnehmer\*innen den Vorlauf mit dem Rücklauf zu mischen, bis eine niedrigere Temperatur bereitsteht, welche die Bauteile nicht schädigt. Eine andere Möglichkeit ist die Nutzung des Rücklaufleiters, der immer noch Temperaturen von 40–50° C aufweist (ausreichend für die Niedertemperaturbeheizung). Bereits sanierte Gebäude nutzen dann dieses Temperaturpotenzial intern als Vorlauf und leiten das Heizwasser erst danach zum Kraftwerk weiter (sog. Rücklaufauskühlung).

## 4.2. Zukünftige Entwicklung der Fernwärmeversorgung Darmstadt-Nord

Die Anforderungen zur Dekarbonisierung der Wärmenetze richten sich hier an die Fernwärmenetzbetreiber\*innen. Für das Netzgebiet Darmstadt-Nord ist die Müllverbrennungsanlage (MVA) mit einem Einspeiseanteil von 80–90 % die Hauptwärmeerzeugerin.<sup>125</sup> Bei der MVA wird Abwärme aus der Verbrennung unvermeidbarer Abfälle genutzt. Diese Form der konventionellen Wärmeerzeugung ist von den Maßnahmen zur Minderung der Treibhausgasemissionen weitgehend unberührt. Die Abfallverbrennung ist, mangels Alternativen zur Abfallbehandlung, erneuerbaren Erzeugungsformen gleichgestellt.<sup>126</sup> Dabei stellt sich grundsätzlich die Frage nach der Bewertung der Müllverbrennung unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten.

**Barbara Boczek:** »Meine Frage ist: Ist Wärme, die zu 80 oder 90 % aus der Müllverbrennung kommt, ernsthaft eine nachhaltige Wärmeversorgung? Meines Wissens gilt die Müllverbrennung als Wärmequelle auch darum als nachhaltig, weil die Firmen für alles, was man in den gelben Sack packen kann, schon mal eine Umweltabgabe getätigt haben. Daher wird die Verbrennung nicht mehr als CO<sub>2</sub>-schädlich berechnet, aber natürlich gibt es tatsächlich einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß.«

Eine Verringerung der zur Verfügung stehenden Abwärmemenge aus Müllverbrennung ist mittelfristig nicht zu erwarten, da auch über die nächsten Dekaden hinweg mit Müllaufkommen zu rechnen ist.<sup>127</sup> Für das Netzgebiet Nord ist der wesentliche Teil der Wärmeerzeugung damit auch in Zukunft gesichert, da sich nicht abzeichnet, dass das Müllaufkommen sich so schnell reduziert, wie dies wünschenswert wäre.

Selbst wenn kein Abnahmepflicht besteht, ist eine stetig zunehmende Anschlussquote wahrscheinlich. Einerseits aufgrund des Preisdrucks für dezentrale, fossile Erzeugung und andererseits aufgrund des verfügbaren hohen Temperaturniveaus, auf das insbesondere unsanierte Bestandsgebäude angewiesen sind. Für umfangreiche energetische Sanierungen ergeben sich darüber hinaus Anforderungen an den Primärenergieverbrauch der Gebäude nach dem Gebäudeenergiegesetz (GEG), welche die Eigentümer\*innen mittels Fernwärmeanschluss relativ unkompliziert erfüllen können.

Es ist davon auszugehen, dass die Bestandsgebäude sukzessive energetisch saniert werden. In dem Fall reduziert sich bei den Kund\*innen, die schon Fernwärme beziehen, die abgenommene Wärmemenge. Der Rückgang der Nachfrage an bestehenden Trassen erlaubt andernorts die Anbindung weiterer (neuer) Fernwärmekund\*innen.

125 Freystein, M. D., & Krein, J. (2022): Interview mit ENTEGA Fernwärme: Kann eine Fernwärmearbeitung der Mollerstadt zur Dekarbonisierung der Wärmeversorgung beitragen? (A. Anapyanova, & H. Meyer, Interviewer)

126 So sieht bspw. das Gebäude-Energie-Gesetz (GEG) nur sehr geringe Primärenergiefaktoren für Siedlungsabfälle vor (vergleichbar mit Holz). Siehe Anlage 9 Nr. 3 (zu § 85 Absatz 6) GEG.

127 Freystein, M. D., & Krein, J. (2022).

**Harald Meyer:** »Bei einer Vielzahl der Gebäude entlang der Trasse ist die Akzeptanz von Fernwärme noch unsicher. Ein Fernwärmeausbau hängt wesentlich von der Akquise bestimmter Großabnehmer\*innen ab (sog. Ankerkund\*innen).«

**Daniel Theobald:** »Vielleicht wäre es ein Konzept für die Fernwärme, dass die Infrastruktur analog zur Glasfaserkabelverlegung kostenfrei zur Verfügung steht. Motivation für den oder die Gebäudeeigentümer\*in: Die Heizungen müssen erneuert werden, ein Anschluss an die Fernwärme kostet nichts.«

## 5. FERNWÄRME-IST-SITUATION IN ..... DER INNENSTADT UND AUSBLICK .....

### 5.1. Fernwärme im Innenstadtbereich: Wärmequellen und Ausbaumaßnahmen

Die Fernwärmeversorgung von Darmstadt ist in mehrere Netzbereiche unterteilt. Der Netzbereich Nord der ENTEGA-Fernwärme grenzt an das Innenstadtgebiet Mollerstadt an und verfügt über freie Erzeugungskapazitäten aus der MVA.<sup>128</sup> Dadurch besteht die Chance, die Mollerstadt mit Fernwärme aus der MVA zu versorgen. Diese Möglichkeit gilt gegenwärtig als CO<sub>2</sub>-neutral, da es für die thermische Abfallentsorgung noch keine etablierte Alternative gibt.

Ein Großteil des Innenstadtgebietes, einschließlich der Mollerstadt, ist gegenwärtig noch mit Gas (dezentrale Gaskessel) versorgt. Das Fernwärmenetz wurde in den vergangenen Jahren im Bereich des Cityrings (Röhnring, Kasinostraße) bis zum Klinikum Darmstadt (Liebigstraße) ausgebaut (Anschluss 2019). Gegenwärtig wird die Trasse vom Klinikum über den nördlichen Teil der Grafenstraße und ein Teilstück der Rheinstraße verlängert. Ziel der Baumaßnahme ist die Anbindung des Staatstheaters über die Saalbaustraße.<sup>129</sup> Die Trassenführung ermöglicht die Erschließung des Mollerstadtgebietes mit Fernwärme über eine Verlängerung durch die Rheinstraße und Abzweigungen entlang der Saalbaustraße.

128 Ebd.

129 Frey Stein, M. D., & Krein, J. (2022).

## 5.2. Wärmenetzanbindung

Die Wärmeabnahme aus Wärmenetzen erfordert im Gegensatz zur Gebäude-individuellen Wärmeversorgung die Verlegung einer gesonderten Infrastruktur im Straßenraum. Dadurch erhöht sich die Leitungsdichte im Straßenraum: Neben Strom-, Wasser-, Abwasser-, Telekommunikation-, Gas-, gibt es dann auch eine Fernwärmeinfrastruktur im Untergrund. Eine Zunahme der Leitungsdichte kann sich wiederum negativ auf andere Bereiche auswirken. Konflikte mit den Handlungsfeldern Mobilität (zeitliche Diskrepanz zur Straßensanierung) oder innerstädtischer Entwicklung (Begrünung) sind möglich.

**Astrid Schmeing:** »Die Fernwärmeleitungen brauchen weiteren Platz in der Straße. Das kann zu Zielkonflikten, z. B. mit der Pflanzung von Bäumen, die wir für den klimaangepassten Städtebau brauchen, führen.«

Die nutzbare Wärmeleistung thermischer Verbrennungsanlagen (wie der MVA) ist von der realisierbaren Auskühlung des Fernwärmerücklaufes abhängig. Je tiefer die Temperaturen, welche die Fernwärmekund\*innen in das Leitungsnetz zurückgeben, desto effizienter ist die Wärmenutzung. Insofern empfiehlt sich ein Fernwärmebetrieb mit geringeren Temperaturen. Ebenso ist es für die spätere Integration von erneuerbaren Energien vorteilhaft, mit niedrigen Netztemperaturen arbeiten zu können. In einmal erschlossenen Gebieten haben sich die Abnehmer\*innen bereits auf hohe Netztemperaturen eingestellt und möchten diese auch beibehalten.

**Daniel Theobald:** »Meine Kernfrage ist: Kann mich die ENTEGA zwingen, alles umzusetzen (zu sanieren), nur weil sie die Anlage (das Fernwärmesystem) mit einer niedrigeren Netztemperatur fahren will?«

Bei den älteren Bestandsgebäuden, wie jenen in der Mollerstadt, sind für die Nutzung niedriger Heiztemperaturen umfangreiche Baumaßnahmen notwendig, die nur im Rahmen einer umfassenden Gebäudesanierung erfolgen können. Für eine zukunftsorientierte Wärmenetzanbindung besteht damit eine Abhängigkeit vom Handlungsfeld Gebäude. Eine generelle Absenkung der Fernwärmemperaturen ist erst möglich, wenn die jeweiligen Abnehmer\*innen zum überwiegenden Teil saniert haben und auf den Niedertemperaturbetrieb vorbereitet sind. Entsprechend muss bei jeder Gebäudesanierung eine zukünftige Absenkung der Netztemperaturen mitbedacht werden.<sup>130</sup> Die unterschiedlichen Zeitpunkte der Maßnahmen sind dabei ein Problem; dies erschwert eine Koordination.

130 Freystein, M. D., & Krein, J. (2022): Interview mit ENTEGA Fernwärme: Kann eine Fernwärmeanbindung der Mollerstadt zur Dekarbonisierung der Wärmeversorgung beitragen? (A. Anapyanova, & H. Meyer, Interviewer)

Abb. 52 (Grafik:  
Katja Hofmann)  
Darstellung des ge-  
planten Fernwärme-  
trassenverlaufes durch  
die Mollerstadt.



**Peter Werner:** »Haussanierung, Austausch der Heizungsanlage und Verlegung der Fernwärme laufen in unterschiedlichen Zeitrhythmen ab. Es gibt keine Synchronisierung/Gleichzeitigkeit.«

Sofern größere Liegenschaften gemeinsam eine energetische Sanierung erfahren, können diese auch gemeinsam als Niedertemperaturabnehmer an die Fernwärmeversorgung angebunden werden. Im Grundsatz handelt es sich dabei um ein sogenanntes Niedertemperatur-Subnetz. Diese Form der Netzanbindung ermöglicht es z. B. am Ende ausgelasteter Fernwärmestränge noch weitere Anschlussnehmer\*innen zu versorgen, ohne dabei eine Fernwärmetrasse als solche ausbauen zu müssen. Bereits sanierte Straßenräume müssen dann nicht erneut geöffnet werden. Darüber hinaus besteht mit dem Ausbau von konventionellen Fernwärmetrassen auch die Gefahr, weitere Veränderungsprozesse zu blockieren und sogenannte Lock-in-Effekte auszulösen.

**Peter Werner:** »Die extrem hohen Kapitalanlagen, die in den Fernwärmenetzen stecken, erzwingen eine gewisse Anzahl von Abnehmer\*innen über eine längere Zeit. Eine echte Energiewende passiert dann eher nicht.«

### 5.3. Unterbrechbare Verbraucher und lokale Prosumer\*innen

Die verfügbare Wärmeleistung während der maximalen Bedarfssituation ist häufig ein limitierender Faktor für den Anschluss weiterer Kund\*innen/Abnehmer\*innen. Typischerweise ist diese Maximalbelastung nur während weniger Tage bis Wochen des Jahres gegeben. Engpässe können dabei entweder durch die limitierte Übertragungsleistung der Fernwärmetrassen oder der verfügbaren Wärmeerzeugungsleistung entstehen. In beiden Fällen kann ein zeitweises und steuerbares Abkoppeln von Wärmeverbrauchern dabei unterstützen, die Spitzenbelastung für das Wärmenetz zu reduzieren. Abnehmende müssen in diesem Fall ihren Wärmebezug auf andere Weise decken. Wie im Abschnitt Gebäude-individuelle Wärmeerzeugung dargestellt, sind die Optionen dafür begrenzt. In Kombination mit einer Netzversorgung sind einzelne dezentrale Wärmeerzeuger jedoch zeitweilig eine sinnvolle Ergänzung im Wärmenetzbetrieb.

In der Praxis ist dabei besonders relevant, dass die Nutzung verschiedener Heizenergiequellen bei der späteren Fernwärmeabrechnung gegenüber den Bewohner\*innen praktikabel ist.

**Thomas Bellmer:** »Die Kopplung (von Fernwärme) mit dezentralen Wärmequellen ist interessant. Worüber man dann nachdenken muss: Wie wird abgerechnet, wenn ich einen Strom-Gas-Wärme-Mix beziehe. Dies muss man sinnvoll hinbekommen, denn darauf wird es am Ende ankommen.«

Niedertemperaturabnehmende können ihren Bedarf effizienter aus eigenen Erzeugern wie Wärmepumpen decken.<sup>131</sup> Eigene Erzeugungsanlagen als Ergänzung zum Fernwärmebezug ermöglichen darüber hinaus die Nutzung von eingeschränkt verfügbaren, lokalen Potenzialen für die eigene Wärmeerzeugung, bspw. aus Abwärme oder solarer Einstrahlung.<sup>132</sup> Fernwärme-kund\*innen entwickeln sich durch die Einbindung eigener Wärmeerzeuger zur teilweisen Eigenbedarfsdeckung zu Prosumer\*innen. Entscheidend ist dabei, dass die lokalen Erzeugungsaktivitäten in den Hausnetzen der Gebäude den Fernwärmenetzbetrieb nicht direkt beeinflussen, sondern nur die Wärmeabnahme reduzieren. Eine Unterbrechung des Wärmebezuges ist damit nicht gleichbedeutend mit einer Netzeinspeisung durch Prosumer-Anlagen.

Analog dazu ist es in vergleichbaren innerstädtischen Gebieten auch vorstellbar, dass sich nicht nur einzelne Objekte aus der Versorgung abkoppeln, sondern ganze Netzsegmente. Diese Segmente müssen dabei in Gänze als Subnetz indirekt (über lose Kopplung) an das Fernwärmenetz angebunden sein.<sup>133</sup> Zur Arealversorgung ohne Fernwärmeabnahme müssen die Subnetze selbst über ausreichend eigene Erzeugungsanlagen verfügen (z. B. Blockheizkraftwerke, Großwärmepumpe, Biomassekessel etc.). Zur Installation dieser Erzeugungstechnologien sind Flächen notwendig. Hieraus ergibt sich ein Zielkonflikt mit anderen Nutzungen bspw. als Grünflächen (Handlungsfeld Entwicklung der Innenstädte) oder Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge (Handlungsfeld Mobilität).

Aus wirtschaftlicher Sicht ist es problematisch, dass die Erzeugungsanlagen in einem Subnetz mit regulärer Fernwärmeanbindung nur selten zum Einsatz kommen (und sich daher für wenige Betriebsstunden nicht auszahlen). Ein Subnetz muss deshalb einen zusätzlichen Nutzen gegenüber der direkten Fernwärmeanbindung der Einzelobjekte aufweisen.

Ein solcher Zusatznutzen ist bspw. die Bereitstellung eines vorgezogenen Fernwärmeanschlusses. Fernwärmeunternehmen, die ihren Kund\*innen mittels Arealnetz zunächst provisorisch eine Wärmeinsel bereitstellen, können diese Struktur zu einem späteren Zeitpunkt mit dem Fernwärmehauptnetz verbinden. Danach steht die Erzeugungsleistung des Subnetzes als Reserveleistung für das Fernwärmenetz bereit, um Revisionen/Abschaltungen des Hauptwärmeerzeugers durchführen zu können. Andererseits kann die dezentrale Leistung mit zur Bewältigung der Lastspitzen während der tageszeitlichen Abnahmeschwankungen im

**131** Freystein, M. D., & Krein, J. (2022): Interview mit ENTEGA Fernwärme: Kann eine Fernwärmeanbindung der Mollerstadt zur Dekarbonisierung der Wärmeerzeugung beitragen? (A. Anapyanova, & H. Meyer, Interviewer)

**132** Vgl. ebd.

**133** Vgl. ebd.

Die Abwärme ist z. B. nur nutzbar ist, wenn der Abwärmeerzeuger aktiv ist.

Denkbar ist ein Schularreal, Gewerbegebiet oder Mietkasernen.

Fernwärmebetrieb dienen.<sup>134</sup> Aus Sicht der Gebäudeeigentümer\*innen ist eine weitere Flexibilisierung der Fernwärmeversorgung erwünscht.

134 Vgl. ebd.

**Thomas Bellmer:** »Wenn ich eine Fernwärmetrasse baue, muss diese so flexibel sein, den Bestand zu versorgen ... und nicht andersherum der Bestand flexibel sein. Das kann man im nächsten und übernächsten Step machen: Im Zuge der Sanierung erfolgt der Anschluss an das Fernwärmenetz.«

**Peter Werner:** »Ich finde es wichtig, Wärmeversorgung so anzulegen, dass dezentrale Lösungen oder Inselösungen möglich bleiben und das Netz flexibel bleibt.«

## 6. FAZIT

.....

Der Gebäudebestand in der Mollerstadt weist ein schlechtes Effizienzniveau und einen hohen Heizenergiebedarf auf. Ein Ausbau der Fernwärmetrasse bis zum Staatstheater wird in naher Zukunft weite Teile der Mollerstadt für das Fernwärmenetzgebiet Nord erschließen. Die Anbindung der Gebäude der Mollerstadt muss dabei zukünftigen Entwicklungen Rechnung tragen. Die anstehenden energetischen Sanierungen vieler Gebäudeeigentümer\*innen, die Integration erneuerbarer Wärmequellen oder die Absenkung der Fernwärmenetztemperaturen sind Faktoren, welche die Art des Fernwärmeausbaus beeinflussen.

In der Kürze der Zeit ist nicht alles, was wünschenswert ist, auch möglich. Die Ressourcen für Umbauten an den Infrastrukturen müssen zielgenau eingesetzt werden. Umfangreiche Baumaßnahmen sind angesichts des knappen Zeithorizontes nur begrenzt durchführbar. Insbesondere die Entlastung des Stromnetzes durch Fernwärmeausbau ist von besonderer Bedeutung, dies ermöglicht eine strombasierte Wärmeversorgung (und die Ablösung fossiler Quellen) andernorts. Die vorgestellten Optionen wie die Niedertemperaturabnahme, Wärmeeigenerzeugung und abgegrenzte Netzgebiete (Subnetze) können helfen, diese Herausforderungen zu bewältigen. Bezüge zu anderen Handlungsfeldern ergeben sich vor allem durch Zielkonflikte im Bereich Flächennutzung. Grünflächen oder Grünbedachungen stehen häufig in direkter Konkurrenz zur energetischen Nutzung. Im Bereich von Fernwärmetrassen sind tiefwurzelnde Bäume zur Begrünung ebenfalls problematisch. Synergien sind dagegen im Bereich Mobilität auszumachen, die Baumaßnahmen zur Herstellung der Fernwärmetrassen ermöglichen die Neuordnung der Flächennutzung. Darüber hinaus bestehen Abhängigkeiten mit den Sanierungsmaßnahmen des Handlungsfeldes Gebäude hinsichtlich der Absenkung der Fernwärmenetztemperaturen.

## 7. QUELLEN

### LITERATUR

Anlage 9 Nr. 3 zu § 85 Abs. 6, GEG

Ausschuss für Bauen, Stadtplanung, Verkehr und Liegenschaften der Wissenschaftsstadt Darmstadt (18. November 2021): Magistratsvorlage 2021/0250 – Beratung des Haushaltsplanes 2022 der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Beschluss von TOP 4 6. Sitzung des Ausschusses für Bauen, Stadtplanung, Verkehr und Liegenschaften, Darmstadt.

Beschluss SV 2019/0053 zur Zustimmung des Änderungsantrags SV 2019/0043

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) (2015): Energieeffizienzstrategie Gebäude. Wege zu einem nahezu klimaneutralen Gebäudebestand. Berlin, [online] [https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/energieeffizienzstrategie-gebaeude.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=25](https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/energieeffizienzstrategie-gebaeude.pdf?__blob=publicationFile&v=25) (letzter Zugriff am 1.9.2022)

energielenker projects GmbH (19. Mai 2019); S. 3; Neuaufstellung des integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Wissenschaftsstadt Darmstadt. Dokumentation zum Workshop AG Energie am 18.05.2021. Darmstadt, [online] [https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Leben\\_in\\_Darmstadt/Klimaschutz/Klimaschutzkonzept/2021-05-18\\_Dokumentation\\_AG\\_Energie.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Leben_in_Darmstadt/Klimaschutz/Klimaschutzkonzept/2021-05-18_Dokumentation_AG_Energie.pdf)

Freystein, M. D., & Krein, J. (2022): Interview mit ENTEGA Fernwärme: Kann eine Fernwärmeanbindung der Mollerstadt zur Dekarbonisierung der Wärmeversorgung beitragen? (A. Anapyanova, & H. Meyer, Interviewer)

Loga, T., Stein, B., Diefenbach, N., & Born, R. (2015); S. 110; Deutsche Wohngebäudetypologie. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt GmbH. doi:978-3-941140-47-9

Michel, B. D., Michel, F., & Rüttrich, W. D. (2009); S. 12, 13, 17; Fernwärme im Versorgungsgebiet der HEAG Süd Hessische Energie AG (HSE) in Darmstadt. Darmstadt: COOPERATIVE Infrastruktur und Umwelt GbR, HEAG Süd Hessische Energie AG (HSE).

NH ProjektStadt (2013): Integriertes Quartierskonzept Mollerstadt 2.0. Darmstadt: Wissenschaftsstadt Darmstadt, S. 26, [online] [https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/Aemter\\_und\\_einrichtungen/61-Stadtplanungsamt/Mollerstadt/Schlussbericht\\_Mollerstadt\\_2.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/Aemter_und_einrichtungen/61-Stadtplanungsamt/Mollerstadt/Schlussbericht_Mollerstadt_2.pdf)

Paris-Abkommen (2015), [online] [https://unfccc.int/files/essential\\_background/convention/application/pdf/english\\_paris\\_agreement.pdf](https://unfccc.int/files/essential_background/convention/application/pdf/english_paris_agreement.pdf)

Wissenschaftsstadt Darmstadt\_1. (2022). Mollerstadt – Kurzbeschreibung Sanierungsgebiet, [online] <https://www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/stadtplanung/sanierung-soziale-stadt-stadtumbau/mollerstadt/mollerstadt-kurzbeschreibung-sanierungsgebiet> (letzter Zugriff am 1.9.2022)

Wissenschaftsstadt Darmstadt\_2. (2022): Klimaschutzplan 2035 der Wissenschaftsstadt Darmstadt (2022), [online] [https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Leben\\_in\\_Darmstadt/Klimaschutz/Klimaschutzplan/Klimaschutzplan\\_2035\\_online\\_Version.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Leben_in_Darmstadt/Klimaschutz/Klimaschutzplan/Klimaschutzplan_2035_online_Version.pdf)

Wissenschaftsstadt Darmstadt (2022): Klimaschutzkonzept, [online] [https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Leben\\_in\\_Darmstadt/Klimaschutz/Klimaschutzplan/Klimaschutzplan\\_2035\\_online\\_Version.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Leben_in_Darmstadt/Klimaschutz/Klimaschutzplan/Klimaschutzplan_2035_online_Version.pdf)

### ABBILDUNGEN

Abb. 51 (Grafik: Katja Hofmann)

Abb. 52 (Grafik: Katja Hofmann)

Abb. 53–56 (Fotos: Katja Hofmann)



Abb. 53

## RUNDE 1

**Michele Bernhard:** Wird es verpflichtend, die Fernwärme abzunehmen?

**Harald Meyer:** Bisher hat die ENTEGA noch nichts dazu gesagt. Aktuell ist die Nachfrage nach Fernwärme wegen der aktuellen Energiekrise aber hoch, sodass es gar nicht notwendig wäre, zur Abnahme zu verpflichten.

**Jonas J. Schoenefeld:** Gibt es Bereiche, die die ENTEGA außer der aktuell geplanten Trasse noch anschließen will, weil es sich technisch anbietet oder wichtige Gebäude/Funktionen angeschlossen werden könnten?

**Harald Meyer:** Bei einer Vielzahl der Gebäude entlang der Trasse ist die Akzeptanz von Fernwärme noch unsicher. Es hängt viel an den Ankerkund\*innen, die zuerst angesteuert werden. Die Trasse bis zum Klinikum rechnet sich wegen des Klinikums für die ENTEGA. Regierungspräsidium und Landesgericht können hinzukommen, die Trasse bis zum Staatstheater rechnet sich allein. Alles, was außer denen noch hinzukommt, ist »on top«.

**Jonas J. Schoenefeld:** Haben die Stadt Darmstadt oder die ENTEGA die Möglichkeit, etwas mit anderen Energieträgern zu machen – Stichwort: erneuerbare Energien?

**Harald Meyer:** Wichtig ist für das Netzgebiet Nord, das Müllheizkraftwerk vollständig auszunutzen. Die Abnahme erzeugter Energie im Sommer muss erhöht und im Winter durch Pufferspeicher nutzbar gemacht werden, um Spitzenlasten abfangen zu können. Außerdem muss ein Ersatz für die Gaskessel gefunden werden, die als Reserveanlagen zusätzlich gebraucht werden.

**Michele Bernhard:** Ist Fernwärme mit anderen Systemen koppelbar – z. B. mit Wärmepumpen oder Solarenergie – besteht da überhaupt Interesse von Seiten der ENTEGA?

**Harald Meyer:** Die ENTEGA möchte es sich einfach halten, indem sie nur wenige Erzeuger ins Netz lässt. Es hängt aber auch daran, was man überhaupt ins Netz bringen kann. Es ist schwierig, dezentral erzeugte Wärme ins zentral ausgelegte Netz zu schieben. Die Variante mit Prosumer\*innen im Hausnetz sind eine Möglichkeit – also Einheiten, die Energie bei Engpässen im System mit alternativen Mitteln wie Blockheizkraftwerken oder solar lokal erzeugen.

## RUNDE 2

**Daniel Theobald:** Die Temperatur im Netz soll ja gesenkt werden, wofür die Bestandsgebäude saniert werden müssen. Wo liegt hierbei der Anreiz für die Eigentümer\*innen, auf ein neues Heizsystem umzusteigen, also in Fernwärme zu investieren?

**Harald Meyer:** Man könnte den Zyklus abwarten, bis das Gebäude sowieso saniert werden muss.

**Daniel Theobald:** Meine Kernfrage ist: Kann mich ein Energieversorger »zwingen«, alles umzusetzen (zu sanieren), nur weil er sagt, ich möchte die Anlage mit einer niedrigeren Netztemperatur fahren?

**Thomas Bellmer:** Wenn ich eine Fernwärmetrasse baue, muss diese so flexibel sein, dass sie den Bestand versorgen kann – und nicht andersherum der Bestand flexibel sein. Das kann man im nächsten und übernächsten Step machen: Im Zuge der Sanierung erfolgt der Anschluss an das Fernwärmenetz.

**Peter Werner:** Im K6 in Kranichstein gibt es Passivhäuser. Die brauchen die Fernwärme gar nicht, haben aber Anschlusszwang. Das ist wenig produktiv. Die extrem hohen Kapitalanlagen, die in den Fernwärmenetzen stecken, erzwingen eine gewisse Anzahl Abnehmer\*innen über eine längere Zeit. Eine echte Energiewende passiert dann eher nicht. Ich finde es wichtig, Wärmeversorgung so anzulegen, dass dezentrale

Lösungen oder Insellösungen möglich bleiben, das Netz flexibel bleibt.

**Daniel Theobald:** Andererseits ergibt es ja wenig Sinn, Fernwärme quer durch ein Quartier zu legen, ohne dass das Quartier angeschlossen wird. Vielleicht wäre es ein Konzept für die Fernwärme, analog zur Glasfaserkabelverlegung, dass man die Leitungen erst mal kostenfrei ins Haus legt. So kann man auch die Leute motivieren, vielleicht doch einen Vertrag abzuschließen. Die bestehenden Heizungen in den Häusern müssen ohnehin irgendwann erneuert werden; irgendwann erfolgt dann der Umstieg auf Fernwärme.

**Peter Werner:** Glasfaser: Niemand hat Glasfaser – das ist also auf einen Rutsch möglich. Hier ist es ja so, dass Haussanierung und Austausch der Heizungsanlage in total unterschiedlichen Zeitrhythmen zur Verlegung der Fernwärme ablaufen. Es gibt diese Synchronisierung und Gleichzeitigkeit nicht. Das macht es schwierig. Das Optimale wäre, wenn man auf Fernwärme setzen würde, dass man Großabnehmer\*innen hat, die das Netz rechtfertigen und die Kosten sichern, und als Nebeneffekt können sich ja möglichst viele noch anschließen. Ich weiß natürlich nicht, ab wie vielen Personen es sich lohnt, in einer Straße ein Rohr durchzulegen. Das ist die Schwierigkeit, dass man nicht 40 Eigentümer\*innen hat, die jetzt ihre Heizung austauschen wollen.

**Thomas Bellmer:** Was ich aber interessant fand bei Ihrem Pitch, ist die lose Kopplung: Peaks im Wärmebedarf können durch Pufferspeicher dezentral abgefangen werden. Das kennen wir ja auch vom Photovoltaik-Strom, dass wir im Keller einen großen Speicher haben, der nachts den Strom liefert. Ich möchte als Anreiz mitgeben, dass man in so einem Fall darüber nachdenken muss: Wie wird dann später abgerechnet? Wenn ich noch eine Gasleitung im Haus habe, habe ich einen Stom-Gas-Mix. Diese Ergänzungsenergie muss man sinnvoll abgerechnet bekommen, denn darauf wird es am Ende ankommen. Man könnte die lose Kopplung auch so gestalten, dass der Fernwärme anbietende gleichzeitig Contractor für eine Ergänzungsheizung ist und aus einer Hand abrechnet.

## RUNDE 3

**Andreas Völker:** Danke für den Vortrag, ich habe viel gelernt. Ein Riesenvorteil von Darmstadt ist ja, dass man hier einen eigenen Energieversorger hat mit einem Fernwärmenetz, an das man andocken kann. Was für mich z. B. neu war, ist, dass man Niedrigenergieverbraucher\*innen anschließen möchte. Da gibt es im Zusammenhang mit der Mollerstadt aber das Problem, dass die unsanierte Bausubstanz sich hierfür nicht eignet. Mein Gedanke war dann – und das habe ich an dem Inseltisch »Gebäude« auch schon geäußert – dass man Energiebereitstellung und Gebäudesanierung zusammen denken sollte. Es könnte ein Gesamtpaket geschnürt werden, eine Art Sorglos-Paket. Einerseits sind die Kleineigentümer\*innen überfordert mit Finanzierungsmöglichkeiten, Antragstellungen und technischem Wissen, andererseits steigt der Druck auf sie wegen gestiegener Energiekosten und CO<sub>2</sub>-Umlage, die bedeuten, dass Mieter\*innen die Nebenkosten nicht mehr tragen können. Damit wird die Mietertragssicherheit für den oder die Eigentümer\*in gefährdet. Zugleich erhöht der Gesetzgeber die Auflagen. Dieses Momentum der Verlegung von Fernwärme zu nutzen, o. k. liebe\*r Eigentümer\*in, wir haben hier eine alternative Lösung, wir bieten dir Fernwärme, wenn Du Deine Fassade dämmst. Dass man da ein strategisches Lösungs- und Förderprogramm seitens der Stadt aufstellt, dass genau die Zielgruppe der Einzeleigentümer\*innen anspricht und sie im Gesamtkontext Sanierung und nachhaltige, zukunftssichere Energieversorgung gemeinsam abholt. Damit zusammen hängt der Baustein, wie bringe ich die Leute dazu, dieses neues Angebot der Fernwärmeversorgung anzunehmen bzw. allgemeiner Sanierung voranzutreiben.

**Harald Meyer:** Momentan wird da viel Hoffnung auf die kommunale Wärmeplanung in Darmstadt gesetzt, die im nächsten Jahr ausgeschrieben werden soll, wo dann sowohl die ENTEGA mit ihrer Fernwärmeabteilung sowie dem Bereich Strom die Informationen bereitstellt, die Maßnahmen vorschlägt und diese



Abb. 54



Abb. 55

dann auch umsetzen muss. Da werden im Prinzip für bestimmte Gebiete Aussagen getroffen, wie in diesem Gebiet die Gebäude beschaffen sein müssen, damit die Fernwärme angeschlossen werden kann. Oder in welchen anderen Gebieten wir eher einen Stromnetzausbau machen und mit Wärmepumpen arbeiten, da Leitungswege zu lang werden, und einfach, um den Gebäudeeigentümer\*innen oder Sicherheit zu geben, was sie denn erwartet für die nächsten 10–15 Jahre, ob die ENTEGA plant, in ihrem Abschnitt etwas zu verlegen. Damit Gebäudeeigentümer\*innen für diese Einschätzungen Sicherheit haben, was passiert für die nächsten Jahrzehnte, damit Eigentümer\*innen einschätzen können, ob sie noch eine neue Gasheizung machen oder eine Wärmepumpe oder eine Fußbodenheizung oder nicht.

**Andreas Völker:** Das ist eine ganz wichtige Information. Ich glaube, was die Leute suchen und brauchen, ist erst einmal Planungssicherheit und sichere Energieversorgung. Das ist ein totales Reizthema im Moment. Keiner weiß, was da auf uns zukommt, wie die Kosten sich entwickeln werden und welche gesetzlichen Vorgaben noch zu einer Verschärfung im Bestand führen. Von daher glaube ich, dass man mit solchen Angeboten, mit ganz klaren Ansagen, »Euer Straßenzug ist jetzt dran, Ihr könnt euch jetzt umstellen, wir haben das und das Angebot in Verbindung mit der Sanierung«, dann hat man, glaube ich, die Voraussetzung geschaffen, damit das tatsächlich auch besser angenommen wird als in der Vergangenheit.

## RUNDE 4

**Barbara Boczek:** Der Beitrag ist als Fachplaner\*innenbeitrag stark durch die Interessen der ENTEGA geprägt, weil die Fernwärme den Link vom Klinikum zum Staatstheater macht und da natürlich noch gerne Mitnahmeeffekte generiert werden. Das kann sicherlich ein Modell sein, aber reicht das als Ansatz, das Quartier energetisch zu ertüchtigen? Braucht man

nicht weitere Optionen? Wie sieht es aus mit Photovoltaikanlagen, mit Abwärmenutzung oder anderen Energieerzeugungsoptionen? Es wäre interessant, das mit in den Blick zu nehmen.

**Harald Meyer:** Die Eigenerzeugungsoptionen für die Eigentümer\*innen sind relativ begrenzt. Der Altbaubestand hat ein relativ schlechtes Effizienzniveau, es ist recht teuer mit eigenen Erzeugungsanlagen zu arbeiten, was ein Argument für die Fernwärme ist.

**Astrid Schmeing:** Es müssten ja mindestens neue Leitungen als Infrastruktur durch die Straßen und teils auch über die Grundstücke geführt werden. Würde das Konflikte mit anderen Themen nachhaltiger Entwicklung wie der Begrünung bedeuten?

**Harald Meyer:** Die Leitungsdichte wird in den betroffenen Straßen natürlich noch einmal anwachsen. Es kann schon sein, dass ein Widerspruch zur Anpflanzung tiefwurzelnder Bäume als Begrünung und Schattenspende besteht.

**Barbara Boczek:** Meine Frage ist, ob Wärme, die zu 80, 90% aus der Müllverbrennung kommt, eine nachhaltige Wärmeversorgung ist? Meines Wissens gilt die Müllverbrennung als Wärmequelle darum als nachhaltig, weil die Firmen für alles, was man in den Gelben Sack schmeißt, schon mal eine Umweltabgabe gemacht haben, darum wird das nicht mehr als CO<sub>2</sub>-schädlich berechnet, aber natürlich gibt es mit der Verbrennung einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

**Harald Meyer:** Da gibt es zwei verschiedene Auffassungen, die einen sagen Ja, die anderen sagen Nein. Das läuft auf die Grundannahme hinaus, dass es unvermeidbaren Müll gibt, der verbrannt werden muss.

**Barbara Boczek:** Aber genau da müssen wir ja hart an uns arbeiten, dass Müll weniger wird. Es gibt erste, zarte Ansätze mit Unverpacktläden, in den Supermärkten geht es von der Plastikverpackung zur Papierverpackung, und Müll wird hoffentlich, hoffentlich in nicht allzu viel Zeit deutlich weniger.

**Harald Meyer:** Die ENTEGA geht natürlich schon davon aus, dass das Müllheizkraftwerk für mehrere Dekaden als verlässliche Wärmequelle zur Verfügung stehen wird und dass sie daher für dieses Gebiet hier

keinen Transformationsdruck haben, für CO<sub>2</sub>-neutrale Wärmeversorgung sorgen zu müssen. Aber langfristig sehen sie natürlich schon die Herausforderung, dieses Thema anzugehen, z. B. über die Niedertemperaturbetriebsweise des Wärmenetzes, Wärmepumpen auch andocken zu können.

**Barbara Boczek:** ... dafür sind die Altbauten nicht ganz so geeignet.

**Harald Meyer:** Bis die alle das verkraften, werden Jahre vergehen, so lange hat die Übergangsphase Bestand, wo das Netz mit hohen Temperaturen funktioniert.



Abb. 56

# Handlungsfeld

# Konsum

»Einzelhandel in der Krise – Was nun?«

Konsum war lange identitätsstiftend für die Innenstädte, verliert aber seine Leitfunktion. Insofern geht es in diesem Beitrag eher um Innenstädte im Zeitalter des Postkonsums, wo Themen wie Wohnen und Arbeiten, aber vor allem auch der Ausbau des öffentlichen Raumes mit Umsonstfunktionen sowie dem Angebot von Nachbarschaftsräumen von zentralem Interesse sind.

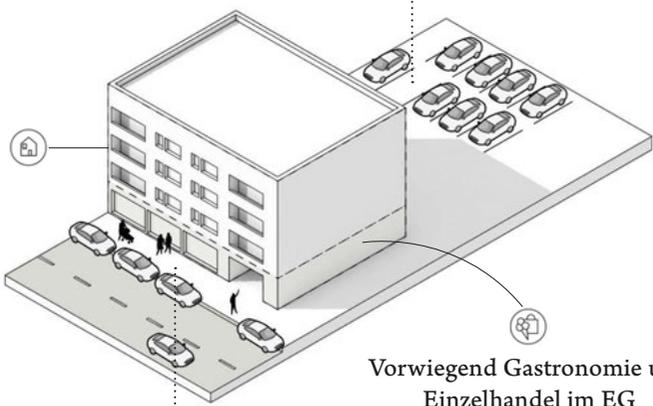
Abb. 57

(Grafik: Katja Hofmann) Die Grafik rechts zeigt die räumlichen Implikationen, wenn der Raum vielfältiger nutzbar wird, der ruhende Verkehr, der vor allem von außen in das Quartier kommt, zurückgeht und Konsum mit Aufenthaltsfunktionen verknüpft oder ersetzt wird.

# RAUMDIAGRAMM



Unattraktive, schlecht nutzbare Höfe durch hohen Flächenverbrauch für Pkw-Stellplätze

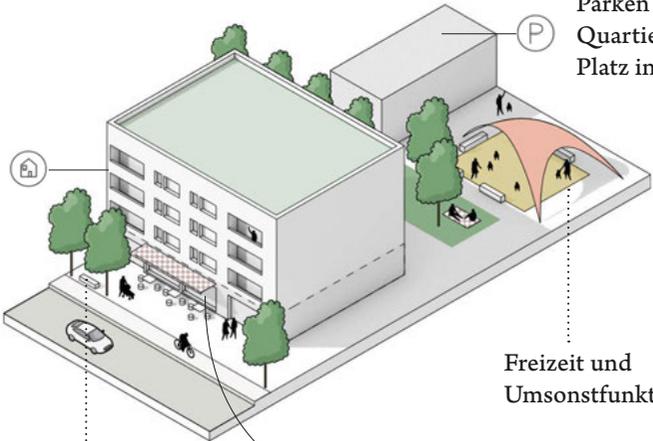


Vorwiegend Gastronomie und Einzelhandel im EG

Keine Aufenthaltsqualität im öffentlichen Verkehrsraum durch Gehwegparken und schmale Gehwege



Parken in zentralen Quartiersgaragen schafft Platz in den Höfen



Freizeit und Umsonstfunktionen

Gastronomie und Einzelhandel  
Reaktivierung Leerstand  
(z. B. Sharing, Repair Café, Workshops)

Breite Gehwege ermöglichen Außengastronomie und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Verkehrsraum

## **PROF. DR. MICHÈLE BERNHARD**

ist Professorin für Soziologie an der Hochschule Kehl. Sie hat zum Thema Eigenlogik der Städte unter dem Aspekt der Partizipation promoviert. Während der Entstehung der Publikation war sie bei der IHK Darmstadt im Bereich Unternehmen und Standort als Handelsreferentin tätig und knapp drei Jahre wissenschaftliche Referentin der Schader-Stiftung im Projekt »Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung (s:ne)«. Zuvor war sie über sechs Jahre wissenschaftliche Mitarbeiterin der Koordinierungsstelle Bürgerbeteiligung im Amt für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Heidelberg.

## **PROF. DR. FRIEDERIKE EDEL**

ist seit 2019 Professorin für Public Value Management an der Hochschule Darmstadt und leitet den Studiengang Public Management. Sie forscht zu Rolle und Bedeutung der Verwaltung in der Großen Transformation und den Zukunftskompetenzen der Mitarbeitenden im öffentlichen Sektor. Zuvor war sie Professorin für Public- und Nonprofit Management an der HTW Berlin sowie Projektleiterin in der Management- und Strategieberatung der Prognos AG.

## **ANNA WASMER**

ist seit 2020 als wissenschaftliche Mitarbeiterin im Projekt s:ne an der Hochschule Darmstadt tätig und beschäftigt sich dort mit Themen nachhaltiger Stadtentwicklung. Zuvor war Anna Wasmer am House of Logistics & Mobility tätig, um Unternehmen in der Region Rhein-Main zu vernetzen.

# 1. AUFTAKT

.....

## »Zukunft der Innenstädte 2035 – Szenarien und Perspektiven für zukunftsfähige Innenstädte«

Unter dieser Überschrift haben die vier südhessischen Mittelzentren Bensheim, Dieburg, Erbach und Michelstadt gemeinsam mit dem Projekt »Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung (s:ne)« der Hochschule Darmstadt, der Schader-Stiftung und der IHK Darmstadt Rhein Main Neckar diskutiert und Zukunftsszenarien<sup>135</sup> entwickelt. Die normative Leitplanke dabei war das Sustainable Development Goal 11: eine inklusive, sichere, widerstandsfähige und nachhaltige Stadtentwicklung. Mit Vertreter\*innen der jeweiligen Kommunen – vom Bürgermeister bis hin zur Vorsitzenden des Gewerbevereins – wurde darüber nachgedacht, wie die Innenstädte der Kommunen sich in den nächsten 13 Jahren entwickeln können. Die Zusammensetzung der Teilnehmer\*innen war so gewählt, dass Wissenschaft, Kommunalverwaltung und Gewerbetreibende vertreten waren.

In angeleiteten Workshops wurden Faktoren identifiziert, die Einfluss auf die Entwicklung der Innenstädte haben, jedoch nicht von den Kommunen selbst gesteuert werden können. Bspw. das Konsum-, Mobilitäts- und Freizeitverhalten der Bürger\*innen, der Klimawandel oder die Förderkulisse von Land und Bund. Im nächsten Schritt leitete das Projektteam daraus zwei konsistente Szenarien ab. Diese sollten möglichst unterschiedlich, aber in sich schlüssig sein.

Das erste Szenario zeichnet sich durch eine weiterhin belebte Innenstadt aus, in der es ein Nebeneinander von stationärem Einzel- und Onlinehandel gibt. Lokale und regionale Produkte haben einen hohen Stellenwert. Die Innenstadt hat ihre historische Funktion als Zentrum und öffentlicher Raum nicht verloren, sondern im Gegenteil wieder gestärkt. Durch Kooperationen mit Unternehmen und der Förderung der Kultur- und Kreativwirtschaft ist auch Arbeiten in der Innenstadt möglich, was für die Gastronomie zu mehr Frequenz führt. Gleichzeitig werden attraktive Freiflächen gestaltet, die zum Verweilen einladen und zu Orten der Begegnung werden – ohne Konsumzwang.

Ganz anders im zweiten Szenario. Hier setzen sich die bisher eingetretenen Entwicklungen fort, bis hin zum funktionalen Zusammenbruch der Innenstadt, was nahezu keinen stationären Einzelhandel mehr in den Innenstädten bedeutet. Durch Leerstände und mangelnde Aufenthaltsqualität wird die Innenstadt kaum noch genutzt.

<sup>135</sup> Methodisch angelehnt an Geschka (1999): Die Szenariotechnik in der strategischen Unternehmensplanung

Zuletzt wurde überlegt, wie diese Szenarien beeinflusst und gesteuert werden können. Welche Entwicklungen sind gewünscht? Was muss dafür getan werden und welchen Entwicklungen sollte entgegengewirkt werden? Mit Hilfe von konkreten Roadmaps entstanden erste Umsetzungsstrategien.

Bei beiden Szenarien war der Handel nur ein Faktor unter vielen weiteren, die zu einer funktionierenden Innenstadt beitragen. Da es im Folgenden jedoch um das s:ne-Handlungsfeld »Konsuminfrastruktur« geht, wird dieser etwas stärker in den Fokus genommen.<sup>136</sup> Auch wenn die Stadt Darmstadt und damit die Mollerstadt nicht bei dem geschilderten Szenarioprozess dabei war, können die herausgearbeiteten Einflussfaktoren und die entwickelten Szenarien auch im Bezug auf die Mollerstadt genutzt werden. Die Frage, die aus dem Prozess abgeleitet wurde: »Wie gelingt es, die Versorgung und den Handel in den Innenstädten zukunftsfähig aufzustellen und dem Leerstand entgegenzuwirken?« und die daraus erarbeiteten ersten Maßnahmen werden deshalb im Folgenden auf die Mollerstadt übertragen. Dabei wird das positive Szenario als Zielbild verstanden. Nach einer Beschreibung des Istzustandes wird aufgezeigt, wie dieses Zielbild erreicht werden kann.

136 Weiterführende Informationen finden sich in der Dokumentation des Szenarioprozesses: [online] [https://www.schaderstiftung.de/fileadmin/user\\_upload/Broschure\\_Zukunft\\_der\\_Innenstaedte.pdf](https://www.schaderstiftung.de/fileadmin/user_upload/Broschure_Zukunft_der_Innenstaedte.pdf)

## 2. AUSGANGSLAGE: MOLLERSTADT – ..... INNENSTADTQUARTIER DER KURZEN ..... WEGE .....

Bezugnehmend auf Teil A – Grundlagen soll hier die Mollerstadt noch einmal kurz charakterisiert werden. Sie grenzt direkt an die Innenstadt Darmstadts an und ist verkehrstechnisch gut erreichbar. Der Stadtteil weist eine kompakte Wohnbebauung auf und ist multifunktional (durch Wohnen, Gewerbe, Gastronomie) geprägt. Das Waren- und Dienstleistungsangebot des Stadtteils ist weniger auf einzelne vorherrschende Funktionen festgelegt, sondern stark durchmischt, das Quartier ist teilweise jedoch auch durch Mindernutzungen und Leerstand gezeichnet. In der Mollerstadt sind Fachgeschäfte mit spezialisiertem Angebot (Küchengeschäft, Tanzbedarf, Comicläden) angesiedelt, daneben gibt es Bekleidungsgeschäfte, aber auch Wettbüros und derzeit als Corona-Testzentren genutzte Ladenflächen sowie ein heterogenes Gastronomieangebot (Restaurants, Bars, Schnellimbisse). Diese Mischnutzungen entsprechen dem Leitbild der Stadt der kurzen Wege, welches in den 1990er-Jahren im Zuge der Debatte um nachhaltige

Stadtentwicklung entstanden ist und für Darmstadt spätestens im Agenda-2030-Prozess aufgegriffen und im Masterplan Darmstadt 2030+ festgeschrieben wurde. Die Stadt der kurzen Wege steht für eine kompakte und funktionsgemischte Stadt, mit einem verringerten Verkehrsaufkommen, da für unterschiedliche Bedürfnisse keine langen Wege zurückgelegt werden müssen. Auch soziale Aspekte wie verbesserte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben durch bessere Erreichbarkeit unterschiedlichster Angebote sind wichtige Eigenschaften einer Stadt der kurzen Wege.<sup>137</sup> Das Leitbild rückt städtebauliche Eigenschaften in den Vordergrund, welche in gründerzeitlichen Stadterweiterungen bereits vorhanden waren, im Zuge der Entwicklung funktionsgetrennter Städte (Stichwort: autogerechte Stadt) aber verloren gingen. Auch die Mollerstadt ist durch eine hohe Dichte ruhenden Verkehrs geprägt. Private und halböffentliche Flächen, wie die Hinterhöfe größerer Gebäude, sind meist stark versiegelt und wenig begrünt. Diese Flächen werden häufig als Stellplätze genutzt. In der Mollerstadt gibt es wenig Grünräume und öffentliche Plätze, die zum (konsumfreien) Aufenthalt einladen. Im Handlungsfeld **Mobilität** wird darauf hingewiesen, dass die Reduzierung des ruhenden Verkehrs die Grundvoraussetzung dafür ist, den öffentlichen Raum des Quartiers aufzuwerten und Orte der Begegnung zu schaffen.

Im Zuge der Sanierungsmaßnahmen des Vorhabens Innenstadt West, Mollerstadt wurde die Grafenstraße zwischen dem Abschnitt Rheinstraße und Elisabethenstraße bis 2021 umgestaltet. Mit der Umgestaltung der Grafenstraße wurden die Ziele »Erhöhung der Aufenthaltsqualität«, »Höhere Verkehrssicherheit« und »Mehr Grün durch Baumpflanzungen« verfolgt.<sup>138</sup> Die Umgestaltung der Straße sollte vielfältigen Interessen gerecht werden und zu einer Aufwertung des gesamten Quartiers beitragen. Die Grafenstraße ist heute von einem Mix unterschiedlicher Gastronomie- und Einzelhandelsbetriebe gekennzeichnet. Durch verschiedene Maßnahmen, darunter die Bepflanzung mit Bäumen und Verringerung der Fahrbahnbreite, konnte die Aufenthaltsqualität für Besucher\*innen der Grafenstraße erhöht werden. Ein Effekt auf andere Bereiche des Quartiers Mollerstadt ist noch nicht zu erkennen. Soziodemographische bzw. sozioökonomische Daten zeigen, dass die Anzahl an Sozialhilfeempfänger\*innen in der Mollerstadt deutlich überdurchschnittlich ist. Der Stadtteil hat sowohl bezogen auf den Altenquotienten<sup>139</sup> als auch auf den Jugendquotienten unterdurchschnittliche Werte.<sup>140</sup> In der Mollerstadt leben wenige Familien, der Anteil an Haushalten mit Kindern beträgt nur 7,3 %, der Anteil der Ein-Personen Haushalte beträgt dagegen 68,2 %.<sup>141</sup> Die Bevölkerung in der Mollerstadt ist vergleichsweise jung: 56,3 % sind zwischen 21 und 40 Jahre alt (größte Gruppe), gefolgt von Personen zwischen 40 und 65 Jahren (24 %).<sup>142</sup> 56 % der Haushalte haben einen Migrationshintergrund, ein für Darmstadt überdurchschnittlicher Wert.<sup>143</sup>

137 UBA (2011): Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie, S. 22 f.

138 Wissenschaftsstadt Darmstadt (2022b): Mollerstadt Umgestaltung Grafenstraße, [online] <https://www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/stadtplanung/sanierung-soziale-stadt-stadtumbau/mollerstadt/mollers-tadt-umgestaltung-grafenstrasse/> (letzter Zugriff am 07.12.2022)

139 Der Altenquotient errechnet sich, indem der Anteil des älteren Teiles der Bevölkerung (über 65-Jährige) mit der Bevölkerung im Erwerbsalter (18- bis unter 65-Jährige) ins Verhältnis gesetzt wird. Der Jugendquotient wird entsprechend errechnet.

140 Wissenschaftsstadt Darmstadt (Hrsg.) (2021a): Sozialatlas Darmstadt, S. 29

141 Wissenschaftsstadt Darmstadt (Hrsg.) (2021b): Datenreport 2021. Statistisches Jahrbuch, S. 121

142 Ebd., S. 77

143 Wissenschaftsstadt Darmstadt (Hrsg.) (2021a): Datenreport 2021. Statistisches Jahrbuch, S. 34

## 2.1. Krise des Einzelhandels

Die Mollerstadt ist durch einen Mix an unterschiedlichen Angeboten geprägt; neben Wohnen und Gastronomie spielt auch der Einzelhandel eine wichtige Rolle. Grundsätzlich steht der stationäre Einzelhandel und der ihn umgebende Raum in einer engen Beziehung mit gegenseitigen Abhängigkeiten.<sup>144</sup> Lange wurde von einer Leitfunktion des Einzelhandels in Innenstädten gesprochen, womit gemeint ist, dass die Menschen aufgrund des Angebotes des Einzelhandels in die Innenstädte und Ortszentren gekommen sind. Doch bereits seit den 1980ern ist ein Strukturwandel zu beobachten, der zu Veränderungen in der stationären Einzelhandelslandschaft geführt hat. Die Gründe für den Strukturwandel sind vielfältig und beziehen sich sowohl auf technische als auch soziale Einflussfaktoren, bspw. neue Kommunikationstechnologien und veränderte Konsumgewohnheiten. Auch Veränderungen der räumlichen Entwicklung (Suburbanisierung, Reurbanisierung) und die wirtschaftliche Entwicklung beeinflussen den stationären Einzelhandel. Die Folgen sind ähnlich vielfältig wie die Einflussfaktoren, bspw. Konzentrationsprozesse, Wandel der Betriebsformen (Filialisierung), Verlagerung der Standorte an Stadtränder und auf die »grüne Wiese« oder Aufgabe physischer Standorte und Verlagerung ins Netz (Onlinehandel).<sup>145</sup> Trotz des beschriebenen Strukturwandels kann festgestellt werden: Der stationäre Einzelhandel stellt weiterhin eine wichtige Funktion in städtischen Zentren dar, verliert jedoch zunehmend seine Leitfunktion.<sup>146</sup> Diese Tendenz wurde durch die Corona-Pandemie verschärft, da die zeitweise weitgehende Schließung des Einzelhandels während pandemiebedingter Lockdowns sowie Ausgangs- und Mobilitätsbeschränkungen zu deutlich geringeren Passantenfrequenzen und Umsatzverlusten in den Innenstadtlagen führten. Im Onlinehandel konnten dagegen steigende Umsätze verzeichnet werden. Steigende Verbraucherpreise und hohe Energiekosten wirken zudem schwächend auf das Konsumklima und verschärfen die schwierige Lage des Einzelhandels und der Gastronomie.

Die Krise des stationären Einzelhandels hat somit einen direkten Effekt auf die Innenstädte und Ortszentren. Durch zunehmenden Leerstand und monofunktionale Angebote verlieren diese an Attraktivität. Den Frequenzbringer Handel gibt es an vielen Orten nicht mehr. Gaben 2015 noch 79 % der 30- bis 49-Jährigen an, aufgrund der Einkaufsmöglichkeiten die Innenstädte zu besuchen, waren es 2021 nur noch 55 %.<sup>147</sup> Auch in der Mollerstadt sind leerstehende Ladengeschäfte sichtbar. Kurzum: Der stationäre Einzelhandel steht vor großen Herausforderungen und muss sich an die Entwicklungen anpassen. Die Innenstädte müssen künftig durch weitere Anziehungspunkte überzeugen. Wie eine aktuelle Studie zeigt, erwarten die Besucher\*innen ein breites Angebot, um in die Innenstädte

144 Dannenberg et al. (2017): Einzelhandel und räumliche Entwicklung – aktuelle Dynamiken in Deutschland, S. 1

145 Appel/Hardaker (2022): Innenstädte, Einzelhandel und Corona in Deutschland, S. 2

146 ARL (2020): Zukunft der (Stadt-)Zentren ohne Handel? Neue Impulse und Nutzungen für Zentren mit Zukunft, S. 5

147 Wissenschaftsstadt Darmstadt (2022a): DA mittendrin: Wissenschaftsstadt Darmstadt bringt Entwicklungskonzept für die Innenstadt auf den Weg, [online] <https://www.darmstadt.de/nachrichten/darmstadt-aktuell/news/da-mittendrin-wissenschaftsstadt-darmstadt-bringt-entwicklungskonzept-fuer-die-innenstadt-auf-den-weg> (letzter Zugriff am 02.11.2022)

zu kommen – von der öffentlichen Toilette über Ärzt\*innen und Gesundheitsdienstleistungen bis hin zu Bildungsangeboten, und bei den jüngeren Befragten auch Coworking-Spaces. Dieses Angebot zu erhalten, bzw. in veränderter Form neu aufzubauen, ist nicht nur im Interesse des verbleibenden Einzelhandels, sondern auch im Sinne nachhaltiger Stadtentwicklung unter dem Leitbild der Stadt der kurzen Wege, bei dem die zentral gelegene Innenstadt auch mit anderen Verkehrsmitteln als dem rohstoffintensiven und emissionsstarken Auto gut zu erreichen ist. Konsumangebote und Stadt der kurzen Wege sind integrative Elemente.

### 3. HERAUSFORDERUNGEN IN DER MOLLERSTADT

Die Mollerstadt sieht sich diversen Herausforderungen gegenübergestellt, die häufig aus einer Überlagerung von baulichen und strukturellen Mängeln entstehen. Durch das Sanierungsprogramm in der Mollerstadt wurden verschiedene Maßnahmen gefördert (Begrünung, energetische Sanierung), die jedoch nur teilweise angenommen wurden und daher bisher nicht die erhoffte Wirkung für den Stadtteil entfalten. Erfolgreicher war die Umgestaltung der Grafenstraße, in welcher der öffentliche Raum aufgewertet und mehr Platz für Außenflächen von Gastronomie geschaffen wurden, was zu einem gewissen Grad den Rückgang des Einzelhandels aufzufangen vermag. Der folgende Absatz beschreibt die wichtigsten Herausforderungen in Bezug auf das Handlungsfeld Konsum, das in diesem Fall eher als Post-Konsum bezeichnet werden kann, detaillierter.

Siehe auch: Teil A – Grundlagen, »Kartierung des Sanierungsgeschehens«

#### 3.1. Fehlende Identifikation

Eine Befragung durch Studierende der Hochschule Darmstadt hat gezeigt, dass allein der Name des Quartiers »Mollerstadt« vielen Personen unbekannt ist. Dies gibt einen Hinweis auf die fehlende Identifikation mit dem Quartier. Eine mögliche Erklärung hierfür könnte die Größe sein, denn die Mollerstadt ist mit 39,8 ha Fläche ein eher kleiner Stadtteil, hat jedoch mit 125,4 Bewohner\*innen pro Hektar eine der höchsten Einwohner\*innendichten in Darmstadt. Außerdem ist die Abgrenzung zur Innenstadt fließend.

Siehe auch: Teil B – Exkurse, »Identifikation, Image und Engagement«

Auch die Sozialstruktur in der Mollerstadt trägt nicht zu einer starken Quartiersidentifikation bei. In der Mollerstadt leben, wie bereits beschrieben, nur wenige Familien. Ebenso fehlen in der Mollerstadt Schulen oder Kindertagesstätten, und auch Vereine sind dort kaum ansässig. Die Fluktuation der Bewohner\*innen ist mit 486,2 Wanderungsfällen auf 1000 Einwohner\*innen sehr hoch.<sup>148</sup> In Verbindung mit der Struktur der Haushalte lassen die Daten darauf schließen, dass die Mollerstadt von vielen Bewohner\*innen lediglich als ein Wohnort auf Zeit angesehen wird. Auch die Altersstruktur unterstützt diese Annahme, denn mehr als die Hälfte der Bewohner\*innen (56,3 %) ist zwischen 21 und 40 Jahre alt.<sup>149</sup>

Anders als in einigen anderen Stadtteilen Darmstadts, wie Bessungen oder dem Martinsviertel, finden in der Mollerstadt auch keine eigenen Feste und Veranstaltungen statt. Hinzu kommt ein Mangel an Orten, die als informelle Treff- und Aufenthaltspunkte dienen könnten. Es finden sich kaum größere Grün- und Freiflächen, lediglich die Landgraf-Philipps-Anlage am Rand der Mollerstadt kann als größerer Grünzug gesehen werden.

Zwar bieten sich mit der vorhandenen Gastronomie Möglichkeiten, um vor Ort Freizeit zu verbringen und sich zu treffen, allerdings hat der Großteil der Angebote keinen Nachbarschaftsbezug, sondern richtet sich an ein größeres Publikum. Es fehlen Räume wie ein Vereinsheim, ein Nachbarschaftstreff oder auch auf die Nachbarschaft zugeschnittene nachhaltige Konsumangebote wie ein Leihladen oder ein Repair-Café, die Begegnungsorte mit Identifikationspotenzial anbieten. Zudem gibt es kaum Angebote, die sich spezifisch an Studierende richten, obwohl diese den Großteil der Anwohner\*innen ausmachen.

### 3.2. Wer kümmert sich?

Die Mollerstadt – und prototypisch auch andere Quartiere dieser Art in anderen Städten – ist ein Quartier, in dem über längere Zeit wenige Investitionen in Konsumangebote stattgefunden haben. Aufgrund der Innenstadtrandlage wird die Mollerstadt zwar als innerstädtisches Quartier betrachtet, konzeptionelle Bestrebungen zur Weiterentwicklung von Einzelhandelsstandorten, bspw. durch neue Nutzungskonzepte und Bemühungen zur Beseitigung von Leerständen, fokussieren aber häufig die unmittelbare Innenstadt.

Auch ohne Engagement der Eigentümer\*innen in die Aufwertung der Immobilien sind die Immobilienpreise aufgrund der Marktsituation in den vergangenen Jahren stetig gestiegen. In der Mollerstadt gibt es kein Quartiersmanagement oder ähnliche Strukturen. Gleichzeitig ist der Stadtteil aufgrund der soziodemographischen Merkmale seiner Bewohner\*innen

148 Wissenschaftsstadt Darmstadt (Hrsg.) (2021b): Datenreport 2021. Statistisches Jahrbuch, S. 109

149 Ebd.

auch nicht durch eine aktive oder engagierte Zivilgesellschaft geprägt, so dass ein eher geringes Veränderungspotenzial durch Initiativen oder Vereine besteht. Unterschiedlichste Akteur\*innen mit teilweise widerstreitenden Interessen müssen zusammengebracht werden, damit die komplexen und sich häufig überlagernden Herausforderungen in der Mollerstadt durch eine integrative Herangehensweise gelöst werden. Viele Ideen und Maßnahmen, welche in der Mollerstadt realisiert werden könnten, benötigen eine koordinierende und steuernde Stelle – eine Art Kümmerer oder Kümmerin. Weder auf städtischer noch auf privatwirtschaftlicher oder zivilgesellschaftlicher Seite zeichnen sich jedoch Initiativen ab, die diese Funktion übernehmen.

**Andreas Völker:** »Das Thema Quartiersmanagement wurde angesprochen. Wer soll diese Position bezahlen? Die meisten der privatwirtschaftlichen Quartiersmanagementangebote werden über die Eigentümer\*innen finanziert, zum Teil über Umlagen der Gewerbetreibenden. Das wird man bei so einem fragmentierten Quartier wie der Mollerstadt kaum schaffen. Da muss es eine Anfangsfinanzierung und ein Pilotprojekt oder ein Forschungsprojekt geben, mit Unterstützung der Stadt.«

## 4. LÖSUNGSANSÄTZE UND IDEEN FÜR

### DIE MOLLERSTADT

Jede Stadt hat ihre Mollerstadt – und möglicherweise ist dies auch eine Chance. Die Mollerstadt ist nicht der zentrale Teil der Innenstadt und steht somit nicht im Fokus, also kann hier etwas ausprobiert werden. Durch die starke Versiegelung und wenig Grünräume ist die Mollerstadt stark von den klimatischen Veränderungen betroffen: Im Sommer ist es sehr heiß. Um dem entgegenzuwirken und die Klimaschutzziele zu erreichen, müssen die Städte sich auch städtebaulich verändern. Hier sind besonders Quartiere wie die Mollerstadt angesprochen, weshalb es dort auch die Förderung durch die Stadt für Fassadenbegrünung gab. Neben Begrünung ist auch die Entsiegelung sowie die Nutzung von Wasser relevant. Positiver Nebeneffekt von solchen Maßnahmen ist die Aufwertung des öffentlichen Raumes, der relevant ist für ein Innenstadtdmodell, in welchem der Einzelhandel nicht mehr die Leitfunktion hat. Im Idealfall werden neue Orte der Begegnung geschaffen. In der Mollerstadt gibt es bspw. großes Potenzial durch zahlreiche Innenhöfe, die ungenutzt sind oder als Parkflächen genutzt werden. Dies alles trägt zur Aufwertung und Attraktivitätssteigerung bei und hat damit auch einen Effekt auf den stationären Einzelhandel.

Siehe auch: Teil A – Grundlagen, »Fotoessay«

Doch stellt sich auch die Frage, welche Maßnahmen nun konkret entwickelt werden können, um den stationären Handel zu stärken und einer Abwertung der Mollerstadt entgegenzuwirken? Aus dem Szenarioprozess lassen sich dazu einige Erkenntnisse auf die Mollerstadt übertragen.

#### 4.1. Fehlende Identifikation als Chance begreifen

Die fehlende Identifikation mit der Mollerstadt bietet die einzigartige Chance, eine neue Geschichte zu erzählen, dem Quartier mit sorgsamem Blick auf die spezifische Situation der Gesamtstadt Identität zu geben und Sinn zu stiften. Anders formuliert: Es könnten Maßnahmen eingeleitet werden, welche den Anwohner\*innen und Nutzer\*innen Identifikation anbieten und gleichzeitig helfen, die Mollerstadt als innerstädtisches Quartier im Sinne der Stadt der kurzen Wege zu entwickeln. Bausteine, mit denen der Mollerstadt Kenntlichkeit verliehen und ihr angelegtes Potenzial als nachhaltiger Stadtteil entfaltet werden kann, könnten ein neues Kultur- und Kreativquartier, ein Nachhaltigkeitsquartier oder ein Zukunftsquartier für nachhaltige Wohnformen und Flächenbegrünung sein.

**Andreas Völker:** »Die Mollerstadt ist kein Begriff, ist schon gar keine Marke, aber eigentlich müssen wir ein Stück weit dahinkommen.«

Durch eine erhöhte Leerstandsquote können Kreativschaffende einfacher Räume für ihre Arbeit finden. Das fehlende »festgelegte Image« bietet Freiraum für Kreativität und Intervention. Viertel wie die Mollerstadt eignen sich sowohl aufgrund der angelegten Fußläufigkeit, der vorhandenen funktionalen Mischung, als auch der hohen Dichte bei unterschiedlichen Raumangeboten (Ladenlokale, Hinterhofbebauung, Gewerbebauten) sehr gut als solche.<sup>150</sup>

Auch in anderen Städten konnten die Innenstädte durch Zwischennutzungen belebt und deren Attraktivität gestärkt werden. Schöne Beispiele hierfür sind der Kieler Pop-Up Pavillon<sup>151</sup> oder das Projekt »Hanau auf Laden« in Hanau.<sup>152</sup> Um dies zu ermöglichen, braucht es eine offene Verwaltung und Eigentümer\*innen, die bereit sind, sich auf individuelle und möglicherweise vergünstigte Mietpreise einzulassen. Denkbar sind auch kommunale Mietsubventionen, die an konkrete Bedingungen geknüpft sein könnten. Z. B. könnten sich die Mieter\*innen dazu verpflichten, Grünräume im öffentlichen Raum zu pflegen oder Feste zu organisieren. So können Nutzungsänderungen und -mischungen ermöglicht werden.

150 Wood & Dovey (2015): Creative Multiplicities: Urban Morphologies of Creative Clustering, Journal of Urban Design, S. 55

151 Kiel-Marketing e.V. (2022): Der Pop-up Pavillon, [online]: <https://www.kielerinnenstadt.de/kielerinnen/pop-up-pavillon.html> (letzter Zugriff am 18.10.2022)

152 Stadt Hanau (2022): Hanau aufLaden, [online]: <https://www.hanauaufladen.jetzt/> (letzter Zugriff am 18.10.2022)

Wichtig erscheint, Identifikationsräume zu schaffen, in denen das lebendige Quartier greifbar wird. Ganz konkret könnte in der Mollerstadt das ehemalige Stadthaus in der Grafenstraße eine identitätsstiftende Nutzung erfahren und zum Vorzeigebjekt werden. Dies setzt jedoch ein aktives Flächenmanagement voraus.

## 4.2. Orte der Begegnung als Motoren lebendiger Quartiere

Ein weiteres Stichwort ist die Aufenthaltsqualität. Ein gelungenes Beispiel hierfür ist ebenfalls die Grafenstraße.

**Dr. Jonas J. Schoenefeld:** *»Ich fand es interessant, dass ihr gesagt habt: die Grafenstraße als Vorbild. Ich kann das nachvollziehen, weil sie schön ist und man sich im Vergleich zu den Straßen ringsum gut aufhalten kann. Ich weiß, da gibt es ein gewisses gastronomisches Angebot, das ich attraktiv finde. Ich gehe auch öfter dorthin, als ich normalerweise gehen würde, weil ich weiß, dass es da halt irgendwie besonders attraktiv ist.«*

Die Grafenstraße wurde im Rahmen eines breit angelegten Beteiligungsprozesses neu geordnet. Die Restaurants und Cafés haben dabei mehr Außenflächen, die Radfahrerenden und die zu Fuß Gehenden mehr Raum bekommen. Der stationäre Einzelhandel konnte durch die Aufwertung profitieren und die Sorge, dass durch den Wegfall einiger Parkplätze weniger Kundschaft kommt, ist nicht eingetreten. Was weiterhin fehlt, sind freie Flächen, die ohne Konsumzwang zum Verweilen einladen.

Neben den Begrünungsmaßnahmen der Stadt können auch die Gewerbetreibenden und Immobilieneigentümer\*innen unterstützt werden, z. B. bei der Aufstellung von Pflanzkübeln.

Siehe auch: Teil B – Handlungsfelder »Handlungsfeld Mobilität«

## 4.3. Mischnutzung als Chance

Betrachtet man die Stärken der Mollerstadt, so fällt vor allem deren Mischnutzung auf. Leben, Wohnen, Arbeiten – dies ist in der Mollerstadt schon immer möglich. Hinzu kommen kulturelle Angebote, die ärztliche Versorgung und die Behörden, die zu einem lebendigen Quartier beitragen. Dies entspricht dem auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Leitbild der Stadt der kurzen Wege. Dabei bezieht sich der Nachhaltigkeitsaspekt nicht nur auf die Mischnutzung im Quartier und die dadurch zu sparenden Wege, sondern auch auf die zentrale Lage für die Gesamtstadt. Durch die Erschließung mit dem ÖPNV und dem Fahrrad können Wege zum Einkaufen, für

Dienstleistungen und zum Ausgehen emissionsarm erschlossen werden (**siehe auch: Teil B – Handlungsfelder, » Handlungsfeld Mobilität**).

Da die Mollerstadt nicht mit dem Einzelhandel in 1A-Lagen konkurrieren kann, sollte die Frage gestellt werden, was die Mollerstadt anders oder besonders macht. Was kann der Stadtteil, was der Rest der Innenstadt nicht kann? In den letzten Jahren wurden Gewerbeeinheiten durch Wohnbebauung ersetzt, was stellenweise eine Lösung für Leerstände sein kann, jedoch zu einer Verminderung der Angebotsvielfalt und Attraktivität des Quartiers führt. Innenstadtverträgliche Gewerbeformen aus dem künstlerischen oder kreativen Bereich anzusiedeln, könnte die Identitätsbildung des Quartiers stärken.

**Daniel Theobald:** »Man muss sich die Frage stellen: Wen will ich hierher locken? Wenn man Familien haben möchte, ist das Einkaufen nicht zentral für das Quartier; oder nur ein anderes Einkaufen. Wenn Kinder sich frei bewegen können, dann bin ich entspannt als Papa und trinke vielleicht einen Kaffee oder Wein mehr und gehe gerne wieder hin und kann nebenher noch meinen Wocheneinkauf machen oder andere Nutzungen wahrnehmen. Und dann ist die Innenstadt für mich da, weil ich hier wohne und ich sie nutze.«

**Peter Werner:** »Mir ist aufgefallen, dass die Leute in der Mollerstadt sich als Teil der Innenstadt sehen, aber ich würde das klar trennen. Der Citybereich mit Fußgänger\*innenzone ist stark kommerziell ausgerichtet. Die Mollerstadt hat einen anderen Charakter, da ist Wohnen viel stärker vertreten. Die Mollerstadt hat eine bestimmte Bevölkerungsstruktur. Ein Umbruch, dass mehr Familien dort hinziehen, ist nicht erkennbar. Würden Angebote für andere Bevölkerungsschichten nochmal positive Impulse für die Mollerstadt setzen?«

#### 4.4. Konzept als Chance

»Warum sollten Menschen auch noch morgen und übermorgen in die Darmstädter Innenstadt kommen?« Diese Frage steht im Zentrum bei der Entwicklung einer Strategie für die Innenstadt von Darmstadt mit dem Titel »DA mittendrin«. Das Entwicklungskonzept Innenstadt wird aus dem Förderprogramm »Zukunft Innenstadt« des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen gefördert und soll eine Grundlage für die Sicherung der Attraktivität der Darmstädter Innenstadt liefern. Ein externes Büro begleitet die Stadt Darmstadt dabei. Außerdem hat die Stadt Bundesfördermittel erhalten, die ebenfalls für die Zukunft der Innenstadt

genutzt werden können. In einem breit aufgestellten Beteiligungsprozess soll eine strategische Grundlage erarbeitet werden. Ein Entwicklungskonzept für die Darmstädter Innenstadt soll die Sicherung der Attraktivität in den nächsten Jahrzehnten gewährleisten; Dabei wird neben dem Fokus auf Handel und Gewerbe auch besondere Aufmerksamkeit auf den öffentlichen Raum, Platzgestaltungen und die Übergänge zu den benachbarten Wohnquartieren gelegt.<sup>153</sup> Es wird sich zeigen, was dieses Programm leisten kann und inwiefern auch die Mollerstadt von diesem Prozess profitiert.

**Andreas Völker:** »Natürlich hoffen wir, durch solche Maßnahmen wie Quartiersmanagement, Identitätsbildung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum die Qualität derart aufzuwerten, dass es auch für den Einzelhandel und die Gastronomie wieder interessant ist, sich dort anzusiedeln. Aber das wird den Gesamt Leerstand in der jetzigen oder absehbaren Marktsituation nicht beseitigen. Ein Vermietungsmanagement könnte helfen. Ein Teil der Flächen kann von der Stadt zu einem symbolischen Preis angemietet werden. Eigentümer\*innen, die schon über Jahre mit Leerstand zu kämpfen haben und nicht in der Lage sind, ihre Flächen vernünftig herzurichten, um sie wieder vermietbar zu machen, könnte man überzeugen: Ihr kriegt drei Euro pro Quadratmeter pro Monat, und wir übernehmen für euch die Nebenkosten. Dann hat die Stadt Zugriff auf diese Flächen und kann sie kuratieren.«

153 Wissenschaftsstadt Darmstadt (2022a): DA mittendrin: Wissenschaftsstadt Darmstadt bringt Entwicklungskonzept für die Innenstadt auf den Weg, [online] <https://www.darmstadt.de/nachrichten/darmstadt-aktuell/news/da-mittendrin-wissenschaftsstadt-darmstadt-bringt-entwicklungskonzept-fuer-die-innenstadt-auf-den-weg> (letzter Zugriff am 2.11.2022)

## 4.5. Neue Geschäftsmodelle erproben

Der stationäre Einzelhandel ist bereits im Wandel und muss sich ein Stück weit neu erfinden. Wie weiter oben beschrieben, sind nicht erst seit der Corona-Pandemie weniger Kund\*innen zu verzeichnen. Eine Krise bedeutet aber auch immer eine Chance, etwas zu verändern. Jetzt ist das, das Zeitfenster auf mehr Nachhaltigkeit zu setzen. Allerdings muss sich auch der Konsumsektor selbst stärker an Nachhaltigkeit orientieren. Eine Idee dafür ist, das Prinzip des Nutzens statt des Kaufens zu forcieren. Dabei wird eine Dienstleistung und nicht das Produkt bezahlt, so können bspw. das Kaffeeservice für die größere Familienfeier oder der Wanderrucksack für den Wanderurlaub geliehen werden. Solche Modelle tragen zur Belebung bei, aber auch hierfür braucht es Räume und Händler\*innen, die so etwas anbieten.

**Barbara Boczek:** »Beim Konsum geht es hauptsächlich um ein anderes, nachhaltigeres Konsumverhalten, z. B. um Second-Hand-Läden oder Repair-Cafés – um Modell-läden nachhaltigen Konsums.«

Ebenfalls eine Möglichkeit, wie die Geschäfte aufgewertet werden können, ist die Kopplung von Dienstleistungen mit Erlebnissen, etwa das Café im Buchladen, das abends noch eine Lesung oder andere Events anbietet. Hier gibt es viele kreative Ansätze.

## 5. FAZIT

.....

Wie zu Beginn erläutert, gibt es auch weiterhin Faktoren, die von den Kommunen nicht direkt beeinflusst werden können. Ob die Bürger\*innen zukünftig noch in die Innenstädte kommen, um einzukaufen, bleibt abzuwarten. Die aktuellen Zahlen sprechen eher dagegen. Das Innenstadt-Besuchsverhalten ist aktuell um 28 % im Vergleich zu vor der Pandemie gesunken.<sup>154</sup> Es ist also richtig, die Innenstädte neu zu denken, dabei möglichst viele Beteiligte einzubeziehen und mutig zu sein, unkonventionelle Ideen umzusetzen. Vielleicht wird aus der Mollerstadt (oder Quartieren wie der Mollerstadt) dann doch noch das kreative und grüne Vorzeigequartier mit Begegnungsorten und Identifikationspotenzial, und das positive Szenario der Innenstadt als lebendige Stadtmitte tritt ein. Fest steht: Dies gelingt nur mit einer integrierten Herangehensweise und aktiven Akteur\*innen. Es braucht Treiber\*innen, die den Wandel aktiv gestalten. Es reicht nicht, darüber zu sprechen, was getan werden könnte und müsste. Als konkreten Vorschlag sehen wir den Einsatz eines\*einer Kümmer\*in als große Chance. Diese Person muss politisch gestützt und innerhalb der Verwaltung gut vernetzt sein. Sowohl die Ideen der Bürgerschaft als auch der Händler\*innen könnten bei ihr adressiert werden. Gleichzeitig sollte eine langfristige Strategie entwickelt werden, die mithilfe der oben genannten Fördermittel angestoßen werden kann.

154 CIMA(2022): cima. monitor Deutschlandstudie Innenstadt 2022, [online] [https://cimamonitor.de/wp-content/uploads/2022/12/deutschlandstudie\\_innenstadt\\_2022.pdf](https://cimamonitor.de/wp-content/uploads/2022/12/deutschlandstudie_innenstadt_2022.pdf)

## 6. QUELLEN

### LITERATUR

- Appel/Hardaker (2022): Innenstädte, Einzelhandel und Corona in Deutschland, Würzburg.
- ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (Hrsg.) (2020): Zukunft der (Stadt-)Zentren ohne Handel? Neue Impulse und Nutzungen für Zentren mit Zukunft. Hannover. = Positionspapier aus der ARL 116.
- CIMA Beratung + Management GmbH (2022): cima.monitor Deutschlandstudie Innenstadt 2022, [online] [https://cimamonitor.de/wp-content/uploads/2022/12/deutschlandstudie\\_innenstadt\\_2022.pdf](https://cimamonitor.de/wp-content/uploads/2022/12/deutschlandstudie_innenstadt_2022.pdf)
- Dannenberg/Willkomm/Zehner (2017): Einzelhandel und räumliche Entwicklung – aktuelle Dynamiken in Deutschland. In: Dannenberg/Willkomm/Zehner (Hrsg.): Einzelhandel in Deutschland. Aktuelle Dynamiken im Kontext neuer Rahmenbedingungen: S. 1–8. Geographische Handelsforschung 25, Mannheim
- Geschka (1999): Die Szenariotechnik in der strategischen Unternehmensplanung. In: D. Hahn; B. Taylor (Hrsg.): Strategische Unternehmensplanung – Strategische Unternehmensführung. 8. Aufl., Würzburg, S. 518–545
- Hochschule Darmstadt (Hrsg.)(2022): Zukunft der Innenstädte 2035, Szenarien und Perspektiven für zukunftsfähige Innenstädte, [online] [https://www.schader-stiftung.de/fileadmin/user\\_upload/Broschuere\\_Zukunft\\_der\\_Innenstaedte.pdf](https://www.schader-stiftung.de/fileadmin/user_upload/Broschuere_Zukunft_der_Innenstaedte.pdf)
- Kiel-Marketing e.V. (2022): Der Pop-up Pavillon, [online] <https://www.kieler-innenstadt.de/kielerinnen/pop-up-pavillon.html> (letzter Zugriff am 18.10.2022)
- Stadt Hanau (2022): Hanau aufLaden, [online] <https://www.hanauaufladen.jetzt/> (letzter Zugriff am 18.10.2022)
- UBA (2011): Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie. Dessau-Roßlau.
- Wissenschaftsstadt Darmstadt (2005): Bekanntmachung der Sanierungssatzung Westliche Innenstadt Mollerstadt, [online] <https://www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/stadtplanung/sanierung-soziale-stadt-stadtumbau/mollerstadt/> (letzter Zugriff am 2.11.2022)
- Wissenschaftsstadt Darmstadt (Hrsg.) (2021a): Sozialatlas Darmstadt, [online] [https://www.schader-stiftung.de/fileadmin/content/Sozialatlas\\_2021\\_Web.pdf](https://www.schader-stiftung.de/fileadmin/content/Sozialatlas_2021_Web.pdf)
- Wissenschaftsstadt Darmstadt (Hrsg.) (2021b): Datenreport 2021. Statistisches Jahrbuch, [online] [https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Datenreport\\_2021\\_gesamt.pdf](https://www.darmstadt.de/fileadmin/Bilder-Rubriken/Datenreport_2021_gesamt.pdf)
- Wissenschaftsstadt Darmstadt (2022a): DA mittendrin: Wissenschaftsstadt Darmstadt bringt Entwicklungskonzept für die Innenstadt auf den Weg, [online] <https://www.darmstadt.de/nachrichten/darmstadt-aktuell/news/da-mittendrin-wissenschaftsstadt-darmstadt-bringt-entwicklungskonzept-fuer-die-innenstadt-auf-den-weg> (letzter Zugriff am 2.11.2022)
- Wissenschaftsstadt Darmstadt (2022b): Mollerstadt - Umgestaltung Grafenstraße, [online] <https://www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/stadtplanung/sanierung-soziale-stadt-stadtumbau/mollerstadt/mollerstadt-umgestaltung-grafenstrasse/> (letzter Zugriff am 7.12.2022)
- Wood/Dovey (2015) Creative Multiplicities: Urban Morphologies of Creative Clustering, Journal of Urban Design, 20:1, 52-74, DOI: 10.1080/13574809.2014.972346
- Zukunft der (Stadt-)Zentren ohne Handel? Neue Impulse und Nutzungen für Zentren mit Zukunft. Hannover. = Positionspapier aus der ARL 116

### ABBILDUNGEN

- Abb. 57 (Grafik: Katja Hofmann)  
Abb. 58–62 (Fotos: Katja Hofmann)

Abb. 58



Abb. 59



Abb. 60



Abb. 61

## RUNDE 1

**Barbara Boczek:** Sie haben gesagt, Sie wollen die Mollerstadt als Kreativquartier entwickeln. Sie wissen, dass die Stadt auch ein Sanierungsprogramm für das Pallaswiesen-/Mornewegviertel hat und dass dafür die Zielrichtung ist, dieses zum Kreativquartier zu entwickeln? Aber ich verstehe Ihren Ansatz: Es braucht ein neues Leitbild und Image, ein Modell. Meiner Ansicht nach geht es beim Thema Konsum um ein anderes, nachhaltigeres Konsumverhalten, um Second-Hand-Läden, Repair-Cafés, modellhafte Läden.

**Friederike Edel:** Also, ein Modellquartier für Nachhaltigkeit platzieren. Wir hatten auch überlegt: Wie wollen wir in Zukunft wohnen? Man könnte hier neue Wohnungen ausstellen, die man besuchen und in denen man sehen kann, wie man auf kleinem Raum wohnt.

**Barbara Boczek:** Da kann es um neue Wohnformen gehen. Bei den Neubauten ist sicher auch interessant, Servicewohnen oder senior\*innengerechtes Wohnen als neue Wohntypen in die Innenstadt zu holen, da für Senior\*innen die Innenstadtnähe super ist. Auch der Umbau des Bestandes kann experimentell erfolgen. Und Verkehr spielt natürlich auch eine wichtige Rolle in einem innerstädtischen Modellquartier. Stichwort: Leihen statt Besitzen.

**Astrid Schmeing:** Das Thema Grün nicht zu vergessen. Dieses ist auch mit dem Thema öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität verknüpft. Da wäre der Platz vor dem alten Stadthaus eine Option gewesen.

**Barbara Boczek:** Denn in der Mollerstadt gibt es sonst keinen Platz. Am Rand ist der Theaterplatz, der ist eher für die Gesamtstadt. Dann gibt es unten die Landgraf-Philipps-Anlage, die ist auch am Rande. Und das einzige kleine Plätzchen wäre dieser Vorplatz vor dem alten Stadthaus. Der ist ganz wichtig.

**Friederike Edel:** Ich finde, wir sind immer noch an

dem Punkt: Man könnte so tolle Sachen machen, es gibt super Ideen, aber es passiert nichts.

**Astrid Schmeing:** Oder es passiert schon was, aber nicht immer in die benannte Zielrichtung.

**Barbara Boczek:** Ja, es sind eben sehr viele Akteur\*innen. Es ist nicht mehr wie zur Zeit der Entstehung der Mollerstadt, wo der Landgraf gesagt hat: Ich hätte gerne ein repräsentatives Viertel. Und der Architekt, Georg Moller hat dann ein repräsentatives Viertel gebaut. Heute wollen und sollen ganz viele mitreden, schließlich leben wir in einer Demokratie! Es gibt viele verschiedene Prozesse und Verfahren, die Zeit brauchen, wo konträre Meinungen und Konflikte aufkommen und aufeinanderprallen. Das führt zum Kompromiss, bei dem die Leitlinie, das Ziel, in diesem Fall die Nachhaltigkeit, allerdings schlimmstenfalls verloren gehen kann.

**Astrid Schmeing:** Und dann kommt ja auch die Architekt\*innen- oder Städtebauer\*innenfrage rein, für die du, Barbara, ja auch im Exkurs stehst: Dass ein qualitativvolles Quartier, mit dem man sich gut identifizieren kann, natürlich Gestaltung braucht. Und gute Gestaltung ist mit der Vielzahl der Akteur\*innen schwer umzusetzen, zumal viele Politiker\*innen, Fachplaner\*innen, Gewerbetreibende, Bürger\*innen dieser wenig Gewicht geben. Bei einem neuen Gebiet wird das städtebauliche Entwerfen in den Prozess eingebaut, z. B. durch einen Wettbewerb. Im Bestand ist das – mit einer Vielzahl von Eigentümer\*innen samt Bestandschutz der vorhandenen Bebauung – viel schwieriger.

**Barbara Boczek:** Gestaltung ist auch eine Frage der Identitätsstiftung. Identifikation fehlt. Das ist wichtig, ganz wichtig.

**Jonas J. Schoenefeld:** In der aktuellen Deutschlandstudie von cima war ein Ergebnis, dass die 30-Jährigen überhaupt nicht in die Innenstadt zum Einkaufen gehen. Ich bin 35, und das stimmt tendenziell. Gibt es aus der Umfrage irgendwelche Erkenntnisse, was jüngere Menschen von der Innenstadt erwarten?

**Michèle Bernhard:** Eine entsprechende Frage war: Was erwarten die Besucher\*innen von der Innenstadt, neben Handel? Für die Teilnehmer\*innen der Umfrage waren Grünanlagen ein Thema, aber auch Sauberkeit und öffentliche Toiletten – die wurden gerade von Familien mit Kindern genannt, also einer jüngeren Zielgruppe. 88% haben das gesagt mit den öffentlichen Toiletten. 85% haben gesagt: Ärzt\*innen und Gesundheitsversorgung ist ihnen wichtig. Und 81% sogar: Ämter und Behörden. Also möchte man die multifunktionale Innenstadt. Das heißt, ich gehe nicht nur für den Handel dahin, sondern auch, um andere Sachen zu erledigen oder meine Freizeit dort zu verbringen.

**Friederike Edel:** Wollten die Jüngeren laut der Umfrage nicht Coworking-Flächen?

**Michèle Bernhard:** Genau. Daran hatten sie auch Interesse, ja.

**Friederike Edel:** Wir hatten aber auch noch überlegt, was denn den jungen Menschen in Darmstadt fehlt und ob es nicht ein Angebot von abendlichen Musik- oder anderen Veranstaltungen geben könnte. Gerade in der Mollerstadt, wo die Anwohnenden nicht sofort wegen Lärm auf die Barrikaden gehen.

**Anna Wasmer:** Dort wohnen ja vor allem Jüngere, die Mollerstadt ist ein junges Quartier.

**Anna Wasmer:** Man braucht bestimmte Orte wie den Club, damit das Image sich wandelt, dass man sagt: Ach, das ist ein Kreativquartier, da gehe ich hin und besuche das.

**Michèle Bernhard:** Genau. Es braucht aber auch viele, die mitziehen: passende Betreiber\*innen, eine offene Stadtverwaltung, Clubgänger\*innen, Anwohnende, die sich nicht stören.

**Jonas J. Schoenefeld:** Ich fand es interessant, dass

ihr die Grafenstraße als Vorbild genommen habt. Das kann ich nachvollziehen, weil sie schön ist, irgendwie. Da kann man sich im Vergleich zu den anderen Straßen der Mollerstadt gut aufhalten, das ist ein qualitativer Unterschied. Als Nicht-Einwohner dieser Stadt ist es eine der wenigen Straßen in Darmstadt, die ich mit Namen kenne und bei der ich weiß, was mich erwartet. Mal abgesehen von der Fußgängerzone.

**Friederike Edel:** Ach, wirklich?

**Jonas J. Schoenefeld:** Es gibt dort ein gastronomisches Angebot, das ich attraktiv finde. Und deswegen gehe ich dahin. Also eine sehr positive Assoziation. Trotzdem die Überlegung, wie skalierbar die Grafenstraße auf den Rest der Mollerstadt ist?

**Michèle Bernhard:** Nicht einfach skalierbar.

**Jonas J. Schoenefeld:** Die Anzahl an Leuten, die mittags oder abends essen gehen ist halt auch begrenzt.

**Anna Wasmer:** Was man eher mitnehmen kann, ist das Thema Aufenthaltsqualität. Wir haben gerade gehört, dass in der Grafenstraße viel mehr an Grün geplant war, aber man sieht schon jetzt im Vergleich zu den Nebenstraßen, dass in der Grafenstraße deutlich investiert wurde. Grün und Aufenthaltsqualität kann und sollte auch in den anderen Straßen ein Thema sein.

**Jonas J. Schoenefeld:** Was kann eigentlich Wertschöpfung generieren in so einem Quartier wie der Mollerstadt? Kreativsachen und sowas sind sicherlich schön, aber die Frage ist: Was generiert sich wirklich hintenraus an Wertschöpfung und an reellem Einkommen?

**Michèle Bernhard:** Es gibt Zahlen, dass Kultur und Kreativwirtschaft mittlerweile ein riesiger Standortfaktor sind, auch finanziell. In Heidelberg in dem Amt, in dem ich gearbeitet habe, war die Stabsstelle Kultur und Kreativwirtschaft. Die wurde sogar aufgestockt, eben weil Kultur und Kreativwirtschaft ein wichtiger Wirtschaftsfaktor sind.

## RUNDE 3

**Peter Werner:** Orte der Begegnung, das Stichwort hat mich angeregt. Wie sieht es mit sozialen Einrichtungen aus? Das offene Haus z. B.. Da sind ja gewisse Möglichkeiten der Begegnung. Ich weiß nicht, ob es dieses griechische Café noch gibt. Da waren sehr viele mit Migrationshintergrund, und da war immer ordentlich was los. Gibt es einen Überblick, was genau in der Mollerstadt an Begegnungsorten vorhanden ist?

**Anna Wasmer:** Wir haben geschaut, aber Vereine – die ja auch Orte der Begegnung sein können – gibt es kaum, Schulen und Kitas auch nicht. Aber es ist auch ein sehr kleines Quartier und innenstadtnah gelegen. Auch Grünflächen, wo sich Gemeinschaft aufbauen könnte, gibt es in dem sehr kleinen innerstädtischen Quartier nicht. Also das ist recht mager. Deswegen wahrscheinlich auch der fehlende soziale Zusammenhalt.

**Peter Werner:** Ja, gut, das hatten Sie auch gesagt, das hat auch sehr viel mit der Fluktuation zu tun. Es ist ein Ankommensquartier. Ich glaube, es sind immer noch 80% Singlehaushalte dort.

**Daniel Theobald:** Ich habe mir noch die Frage gestellt: Wer kommt denn in die Innenstädte bzw. die Mollerstadt? Sind das wirklich die Stadtbewohner\*innen? Oder kommen die Besuchenden aus dem Umland? Ich habe den Eindruck, dass der Odenwald hier samstags hinfährt und shoppen geht.

**Peter Werner:** Der Index liegt nach GSK, glaube ich, bei 110, also zwischen 110 und 120. Es kommen also mehr Menschen zum Einkaufen her als hier wohnen. Darmstadt ist ein Oberzentrum für, wie Sie richtig sagen, den Odenwaldkreis.

**Daniel Theobald:** Wen möchte ich in die Mollerstadt locken? Das ist für mich eine zentrale Frage. Wenn ich das als lokale Mitte, auch für Familien, möchte, dann steht nicht das Einkaufen im Zentrum bzw. ein anderes Einkaufen. Ich bräuchte auch relativ freie Bewegungsmöglichkeiten für Kinder. Konsum findet dann vielleicht beiläufig statt, weil der Papa parallel einen Kaffee trinkt oder noch schnell den Familieneinkauf erledigt.

Die Innenstadt ist dann für mich da, weil ich hier wohne, und ich nutze sie.

**Peter Werner:** Die Leute in der Mollerstadt sehen sich als Teil der Innenstadt, aber ich würde das schon klar trennen. Der Citybereich mit der Fußgängerzone, der ist stark kommerziell ausgerichtet. Die Mollerstadt hat einen anderen Charakter, da ist Wohnen viel stärker vertreten. Und ich denke, die Mollerstadt soll auch nicht der zweitbeste Einzelhandelsstandort Darmstadts werden, das ist für mich persönlich nicht die Perspektive, die ich dort erwarten würde.

**Peter Werner:** Ja. Also ich habe das Gefühl, da sind so ein paar neue Wohnanlagen entstanden, auch mit größeren Wohnungen. Da habe ich schon das Gefühl, dass das den Leuten irgendwie lange ein Zuhause sein soll. Wenn man einen Bestand mit vielen kleinen Wohnungen hat, dann ist das eher ein Grund für die Menschen, dort nur kurz wohnen zu wollen. Und das ist eher typisch. Und wenn man da was ändern möchte, wenn man diese Identifizierung der Menschen mit dem Quartier haben will, dann kann man vielleicht nicht das Studierendenwohnheim und Wohnraum für WGs als Hauptwohnform dort haben.

**Anna Wasmer:** Genau, das war auch angesprochen mit diesem, dass man nochmal neue Wohnformen überlegt, also eine andere Art des Zusammenlebens.

## RUNDE 4

**Andreas Völker:** Grundsätzlich fand ich es schon mal sehr gut, dass Sie sich nicht rein auf Handel konzentriert haben, also auf wirtschaftlich zu betreibende Erdgeschossflächen, seien es jetzt Handel oder Gastronomie, sondern diese Erdgeschossnutzung ganzheitlich betrachten als Orte des Austauschs und der Begegnung. Weil das ist, glaube ich, das, was wir uns im Quartiersmittelpunkt oder in den Hauptachsen der Mollerstadt wünschen sollten, um die Attraktivität, Aufenthaltsqualität und so weiter zu erhöhen. Also das fand ich sehr, sehr gut. Und ich glaube, man muss es auch ganzheitlich denken, weil der Markt gibt es nicht

mehr her, dass wir jede Einzelhandelsfläche oder jede Erdgeschossfläche mit ertragreicher Einzelhandels- oder Gastronomienutzung belegen bzw. vermieten können. Wir müssen da breiter denken.

Die Mollerstadt ist kein Begriff, schon gar keine Marke, aber eigentlich müssen wir ein Stück weit dahin kommen. Nicht, um das jetzt zu kommerzialisieren, aber damit eine Art von Identität und Qualitätsversprechen damit verbunden wird. Das fände ich schon wichtig, das als Ziel zu formulieren, dort identitätsbildende Veranstaltungen, Nutzungen, Stadträume zu schaffen und den öffentlichen Raum auszubauen. In einem solchen Kontext hätte der Einzelhandel dann vielleicht auch wieder eine größere Chance.

Den Gesamt leerstand in der jetzigen oder absehbaren Marktsituation werden wir aber auch dann nicht beseitigen, wenn all das gelingt. Es werden auch künftig keine großen Mieterträge in so einem Quartier erwirtschaftet werden. Viele dieser Einzelhändler\*innen werden froh sein, wenn sie die Nebenkosten bezahlen können. Was man aber machen kann, im Sinne eines Vermietungsmanagements; dass ein Teil der Flächen von der Stadt angemietet wird zu einem Preis, der symbolisch ist, der aber zumindest die Nebenkosten finanziert. Die Eigentümer\*innen, die jetzt schon über Jahre mit Leerstand zu kämpfen haben und dann nicht in der Lage sind, ihre Flächen vernünftig herzurichten, um sie wieder vermietbar zu machen, die könnte man überzeugen und sagen. O.k., ihr kriegt drei Euro pro Quadratmeter pro Monat, und wir übernehmen für euch die Nebenkosten. Dann hat die Stadt Zugriff auf diese Flächen und kann sie kuratieren.

**Friederike Edel:** Wir haben vorhin darüber gesprochen, über diese Außenbegrünung der Flächen, der Wände. Also mit den Architekt\*innen. Und da war auch die Frage: Wie kriegt man die Eigentümer\*innen aber dazu, selbst wenn es Fördergelder gibt, das dann auch zu tun? Haben Sie da noch eine Antwort, Herr Völker?

**Andreas Völker:** Also, die vorhandene Eigentümer\*innenstruktur ist in der Mollerstadt wirklich ein ganz großes Hemmnis, weil sie fragmentiert ist, weil sie

überaltert ist, weil viele eigentlich keinerlei Veranlassung haben, hier irgendwie zu investieren, weil die Mieten in den letzten Jahren immer automatisch geflossen sind. Im Gegenteil, je weniger sie gemacht haben, desto höher war die Fluktuation, und sie konnten die Mieten immer dem Markt entsprechend anpassen. Sie waren also gar nicht motiviert, hier besonders attraktive Flächen zu schaffen. Deshalb diese Durchgangswohnungssituation, diese hohe Fluktuation, diese wenige Bindung ans Quartier, auch der Bewohner\*innen. Das ist ein großes Dilemma und überträgt sich natürlich auch auf die Sanierungszustände und auf weitere aufenthaltsqualitätsverbessernde Investitionen. Das mag sich gerade ein bisschen ändern. Der gesetzliche Zwang, aber auch die Notwendigkeit, hinsichtlich der Energie- und Wärmeversorgung etwas machen zu müssen, weil die Gasthermen entweder nicht mehr bezahlbar oder nicht mehr zulässig sind, steigt. Das heißt, da müssen mehr und mehr Eigentümer\*innen investieren in die Energieversorgung, in die Warmwasser- und Wärmeversorgung. Und das in Verbindung natürlich idealerweise mit Sanierung. In deren Zuge wird dann vielleicht die Begrünung mitgedacht. Es ist fraglich, ob etwas seitens der meisten Eigentümer\*innen von alleine passieren wird.



Abb. 62

Exkurse

In s:ne waren die Handlungsfelder Mobilität, Gebäude, Energie und Konsum angelegt.

Im Sinne integrierter Stadtentwicklung haben wir Expert\*innen gebeten, weitere Dimensionen oder Themen nachhaltiger Stadtentwicklung schlaglichtartig zu beleuchten. Sowohl der Städtebau als Mittel einer ganzheitlichen Entwicklung (auch um Flächenkonkurrenzen aufzulösen) als auch urbanes Grün, Identifikation, Image und Engagement sowie Marktlogik sind wesentliche Mittel nachhaltiger Entwicklung, die zudem in Wechselwirkung mit den Handlungsfeldern stehen.

# Exkurs

# Städtebau

**DR. BARBARA  
BOCZEK**

**Stadtplanerin,  
Stadträtin a. D.**

Architektin mit Erfahrung als langjährig praktizierende Stadtplanerin mit eigenem Büro, danach in führenden Verwaltungspositionen auch im Ausland sowie als Dozentin und Forschende in der Wissenschaft. Hat sich mit Städtebau und Freiraumentwicklung in allen Dimensionen, auch der ästhetischen, auseinandergesetzt.

## 1. AUFTAKT

.....

Städtebau ist eine Querschnittsaufgabe, die alle vier Handlungsfelder der vorliegenden Publikation berührt und umgekehrt von diesen beeinflusst wird. Ein innerstädtisches Bestandsquartier wie die sogenannte »Mollerstadt« städtebaulich nachhaltig zu entwickeln, stellt eine deutlich komplexere Aufgabe dar als die Planung eines neuen Quartiers. Die Mollerstadt wurde nach der Bombennacht zwar auf altem Stadtgrundriss, jedoch gemäß den Anforderungen der Nachkriegszeit nahezu neu errichtet. Im Laufe der Jahrzehnte wurde sie »durch verschiedene Krisen gebeutelt«; das Stadtlexikon spricht von »kapitalen Bausünden«, sodass die Kommune 2005 die Festsetzung des Sanierungsgebietes Westliche Innenstadt – Mollerstadt beschloss. Trotz der Erfolge bei den Sanierungsprogrammen sind Herausforderungen geblieben und hinzugekommen, die sich auf Lebensqualität und Stadtbild auswirken:

- Mangel an Grünstrukturen bei gleichzeitig baulicher Verdichtung
- Heterogenität der Gebäudehöhen
- Minderwertigkeit der architektonischen Fassadengestaltung
- Leerstände in den Erdgeschossen
- Hoher Versiegelungsgrad
- Dominanz des ruhenden und fahrenden Kfz-Verkehrs
- Fehlende Platz- und Freiflächen (vorhandene mit mangelhafter Gestaltung)
- Geringe Aufenthaltsqualität
- Fehlende Identifikationspunkte

## 2. RELEVANZ DER GESTALTUNGSQUALITÄT

.....

Vor 200 Jahren ließ Landgraf Ernst-Ludwig für das zum Großherzogtum erhobene Darmstadt ein repräsentatives Stadtquartier errichten, das sein Hofbaumeister Georg Moller allumfassend entwarf: vom Städtebau, der durch »Embellissement« und »neu reflektierte Vernunft« gekennzeichnet war, bis hin zur wohlproportionierten Fassadengestaltung im neuen klassizistischen Stil. Bis zu seiner Zerstörung prägte das Stadtviertel ein deutschlandweit positives Bild von Darmstadt.<sup>155</sup> Damals wie heute zieht man gerne in Quartiere, die als »schön« gelten. Durch diese dauerhafte Nachfrage verlieren die Immobilien nicht an Wert, sondern besitzen im Gegenteil eine ökonomisch langfristige Werthaltigkeit. Länger mit Bestand und Umbau zu leben bedeutet, im Hinblick auf die steigende Ressourcenknappheit, einen ökologischen Beitrag zur Einsparung von Primärrohstoffen, grauer und Primärenergie zu leisten.

Für die heutigen städtebaulichen Anforderungen an die Klimaanpassung – wie Begrünung, Regenwasserrückhalt, regenerative Energiesysteme und Mobilitätsinfrastruktur – gilt es technisch und ökonomisch adäquate Lösungen zu finden und die architektonischen Ausdrucksformen weiterzuentwickeln. Kommt der nachhaltige Umbau dabei in einer bewussten Gestaltung zum Ausdruck, wird das Image des Quartiers sichtbar geprägt. Eine Imageverbesserung des Quartiers zu erzielen, war ein Grund für die Aufstellung der Sanierungsprogramme. Gerade die Mollerstadt mit ihren unspektakulären Geschoßbauten könnte künftig mit begrünten Fassaden, energetisch sanierter Bausubstanz, erhöhter Aufenthaltsqualität und einem von Stellplätzen weitgehend befreiten, öffentlichen Raum das Image eines sichtbar nachhaltigen Bestandsquartiers erhalten. Doch die Umsetzung dieses Ziels braucht die Unterstützung der Eigentümer\*innen, der Bewohner\*innenschaft und der Kommune.

Siehe auch: Teil A – Grundlagen, »Die Mollerstadt im Kontext von Zeit und Leitbildern«

155 Groblewski, Michael:  
Auf der Suche nach einer neuen architektonischen Norm. In: Groblewski, Lück, Svenshon (2015): Georg Moller, S. 29ff

Siehe auch: Teil A – Grundlagen, »Sanierungsziele für die Mollerstadt«

## 3. MÖGLICHKEITEN UND GRENZEN

.....

### DES KOMMUNALEN HANDELNS

.....

Um auf die gestalterische Weiterentwicklung des Bestandes im Quartier Mollerstadt und damit auf das Stadtbild Einfluss zu nehmen, stehen der Kommune formale und informelle Planungsinstrumente zur Verfügung, die nachfolgend kurz vorgestellt und in ihrer Relevanz für die Mollerstadt,

ggf. auch in der Art, wie sie im Quartier angewendet wurden, betrachtet werden. Ziel dieser Instrumentarien ist es, individuelle Handlungen in übergeordnete städtebauliche Entwicklungen aufgehen zu lassen, für alle gleichermaßen verbindliche Bedingungen zu schaffen sowie gestalterische Qualität zu sichern.

### **Bauleitplanung**

Über Bebauungspläne werden u. a. Art und Maß der Nutzung festgelegt. Für die Mollerstadt sind zahlreiche Bebauungspläne vorhanden. Diese sind teilweise jedoch Jahrzehnte alt. Die Aufstellung eines Bebauungsplans aufgrund von neuen städtebaulichen Erfordernissen dauert generell mehrere Jahre, insbesondere in Bestandsquartieren ist zudem mit erheblichen Einsprüchen zu rechnen. Auch entfaltet ein neuer Bebauungsplan nur dann seine Wirkung, wenn an Bestandsgebäuden baugenehmigungspflichtige Veränderungen vorgenommen werden. Die städtebaulichen Ziele kommen also nur dann zum Tragen, wenn die Eigentümer\*innen ihre Gebäude maßgeblich umbauen. Insofern ist ein Bebauungsplan nur begrenzt geeignet, das städtebauliche Bild des Bestandsquartiers Mollerstadt zu verbessern.

Zudem führen das Recht der Investor\*innen, nach vorhandenem Baurecht bauen zu dürfen, der Druck auf die Politik, schnellstmöglich Wohnraum zur Verfügung zu stellen, und die Personalknappheit in den Ämtern dazu, dass in der Mollerstadt aktuell keine Bebauungsplanverfahren eingeleitet werden. Mit dem derzeitigen Baurecht bleibt als städtebauliche Herausforderung insbesondere, dass bei Neubaumaßnahmen in der Regel Grünflächen nur in den erforderlichen Drei-Meter-Abstandsflächen zu den Nachbargrundstücken vorgesehen werden, also auf Restflächen, die für die Bewohner\*innenschaft keinen zusammenhängenden, nutzbaren Grünraum ergeben. Erstrebenswerter als ein neuer Bebauungsplan wäre eher eine grundstücksübergreifende Grünflächenplanung auf freiwilliger Basis der Eigentümer\*innen.

Siehe auch: Teil B – Exkurse,  
»Urbanes Grün«

### **Satzungen**

Ein anderes Planungsinstrument ist der Erlass von Satzungen. Bspw. kann mittels einer Begrünungssatzung die Begrünung von Fassaden und Dächern festgelegt werden. Da diese in der Regel ebenfalls nur bei baugenehmigungspflichtigen Vorhaben zum Tragen kommt, entfaltet sie ihre städtebauliche, gestalterische Wirkung erst im Laufe der Zeit. Allerdings kann sie mehr Verbindlichkeit schaffen, wo Förderung als Anreiz nicht ausreicht (siehe unten »Förderprogramme«).

2018 änderte die Stadt Darmstadt ihre Stellplatzsatzung so, dass bei einer guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr – dies trifft für die Mollerstadt zu – keine Stellplätze auf dem Grundstück mehr nachgewiesen

werden müssen. Gleichwohl geben Eigentümer\*innen die vermietbaren Parkplätze auf ihrem Grundstück ungern auf. Investor\*innen planen bei Neubauten zudem weiterhin kostenintensive Tiefgaragen aus der Sorge heraus, die Wohnungen nicht verkaufen oder vermieten zu können. Allerdings befindet sich eine keinesfalls ausgelastete Hochgarage in diesem Quartier, in dem viele Menschen ohne Autobesitz leben.

Das Instrument der Vorkaufsrechtssatzung wendet bspw. die Stadt Hanau in ihrem Projekt »Hanau aufLADEN« erfolgreich an: Dabei ist das Ziel nicht, viele innerstädtische Grundstücke zu erwerben, sondern über das Vorkaufsrecht frühzeitig in den Dialog mit Verkäufer\*innen und potenziellen Käufer\*innen zu kommen, um bezüglich Nutzungsmöglichkeiten, Mietkonditionen etc. zu vermitteln.<sup>156</sup> Die Darmstädter Richtlinie zur Gestaltung von Sondernutzungen (2018) in Verbindung mit der Sondernutzungssatzung von 2018 regelt die Gestaltung von Objekten in Außenbewirtschaftung, Warenauslagen und Warenaufstellern in der Innenstadt. Eine analoge Satzung könnte für die Mollerstadt erstellt werden. Weitergehend regelt die Gestaltungssatzung der Stadt Bochum für die Innenstadt Fassadenöffnungen, -material, -farbigkeit und -anbauten sowie Dachaufbauten und -indeckung.<sup>157</sup> Auch eine solche Satzung könnte u. a. für die Mollerstadt angewandt werden, um das Stadtbild mit der Zeit aufzuwerten.

### Rahmenpläne, Konzepte, Strategien...

verpflichten die Verwaltung auf mit Stakeholdern abgestimmte und vom Stadtparlament beschlossene Ziele hinsichtlich der Stadtgestaltung. Eine solche Maßnahme ist der Masterplan Darmstadt 2030+. In diesem ist als Ziel u. a. »eine qualitätsvolle, attraktive Gestaltung des Straßenraumes«<sup>158</sup> festgelegt. Zudem sind übergeordnete Inhalte festgeschrieben, die in kurzfristig, mittelfristig oder langfristig umsetzbaren Maßnahmenpaketen münden.

### Förderprogramme

Als ein Instrument zur Qualitätssteigerung dienen Förderprogramme, mit denen Eigentümer\*innen z. B. bei der Umstellung auf erneuerbare Energien finanziell unterstützt werden. Der Erfolg eines solchen Programmes hängt stark davon ab, wie weit es der Interessenlage der Eigentümer\*innen entspricht. Ein Förderprogramm »Begrünung Sanierung/Stadtumbau« zur Verbesserung der Grünstruktur für Klima und Stadtbild führte in der Mollerstadt nicht zum gewünschten Erfolg. Trotz beratender und finanzieller Unterstützung zeigten die meisten Eigentümer\*innen kein Interesse, wahrscheinlich, da Begrünungskosten, anders als eine energetische Ertüchtigung, nicht kommerzialisierbar (auf Mieten umlegbar) sind. Zudem kann es zu Nutzungskonkurrenzen im Innenhof

Siehe auch: Teil B – Handlungsfelder, »Handlungsfeld Mobilität«, 5. Umsetzung der Mobilitätswende in der Mollerstadt – Flächenansprüche des ruhenden Kfz-Verkehrs verringern

156 Artikel der dpa Hessen auf ZEIT ONLINE, [online] <https://www.zeit.de/news/2021-10/08/hanau-will-mit-konzept-innenstadt-lebendig-halten> (letzter Zugriff am 13.9.2022)

157 Gestaltungssatzung Nr. 1000 Ga – Innenstadt Bochum – vom 08.09.2020

158 Wissenschaftsstadt Darmstadt (2020): Masterplan DA 2030+, S. 61

Siehe auch: Teil A – Grundlagen, »Sanierungsziele für die Mollerstadt« und: Teil A – Grundlagen, »Kartierung des Sanierungsgeschehens«, »Dachbegrünungsmaßnahmen«

kommen, wenn durch erforderliche Pflanzflächen Stellplätze verloren gehen. Gleichwohl legte die Stadt ein weiteres Förderprogramm zur Dach- und Fassadenbegrünung im Rahmen des Klimaschutzplanes auf. Dies steht ganz in der Tradition der Mollerzeit, in der den Bauherren Fördergelder für die von Moller geforderten Fassaden gewährt wurden.

### **Gestaltungsbeirat**

Die Stadt Darmstadt richtete 2011 einen Gestaltungsbeirat ein, der die Stadt, die Bauherrschaften und deren Planungsbüros hinsichtlich der Gestaltung und Einfügung von Bauprojekten in das Stadtbild berät. Durch die öffentlich stattfindenden Sitzungen soll zudem das Bewusstsein für Baukultur, Baukunst und Architektur gefördert werden.<sup>159</sup>

Verschiedene Neubauprojekte in der Mollerstadt sind bereits im Gestaltungsbeirat diskutiert worden. Zwar sind dessen Empfehlungen rechtlich nicht bindend, dennoch bleiben sie aufgrund der ausführlichen Presseberichterstattung nicht ohne Wirkung. Diese Presseberichte und die öffentlichen Sitzungen stoßen in der Bürgerschaft auf hohes Interesse. Doch möglicherweise scheuen Bauherrschaften gerade deshalb eine Beratung durch den Gestaltungsbeirat bei gestalterisch verbesserungswürdigen Bauvorhaben. Es wäre der ästhetischen Qualität der Mollerstadt sicherlich zuträglich, wenn mehr Bauherrschaften dazu angeregt werden könnten, den Gestaltungsbeirat zu konsultieren. Andererseits kann die Stadt einer potenziellen Bauherrschaft keinen öffentlichen Diskurs auferlegen. Andere Kommunen berichten von guten Erfahrungen damit, bei Bedarf Bauherrschaften zu Überarbeitungen eines Bauprojektes in die Stadtverwaltung einzuladen und unter Hinzuziehung von Beiratsmitgliedern mehrfach zu beraten. Im Nachhinein erkennen selbst zuvor skeptische Bauherrschaften

in der Regel an, dass die Empfehlungen hilfreich waren und ihr Projekt verbessert haben.

### **Architekturwettbewerbe**

Ein konkurrierendes Entwurfsverfahren – also ein Wettbewerb, eine Mehrfachbeauftragung oder wenigstens ein Fassadenwettbewerb – ist das bewährteste Instrument für eine hohe Gestaltungsqualität. Diese Verfahren kann die Stadt privaten Bauträger\*innen nur im Rahmen städtischer Grundstücksverkäufe auferlegen. In jedem Fall kann die Stadt dafür sensibilisieren, bspw. indem sie bei ihren eigenen Neubau- und Umbauprojekten selbst Wettbewerbe durchführt, Qualitätsstandards umsetzt und somit eine Vorbildfunktion übernimmt.

Investor\*innen scheuen oft die Kosten eines Wettbewerbes und die vermeintliche Verlangsamung des Planungsprozesses. Wettbewerbe können nachweislich Baukosten sparen, durch den frühen Einbezug der Kommune die anschließenden Genehmigungsverfahren beschleunigen und durch gute Gestaltung zur langfristigen Werthaltigkeit der Immobilie beitragen. Es lohnt sich, Investor\*innen hierfür entsprechend zu sensibilisieren.

### **Rahmenplanungen**

Bei Stadterweiterungen oder -konversionen wird meist ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt, welcher städtebauliche Qualitäten konzipiert, die im Bebauungsplan festgeschrieben werden. In der Bestandsentwicklung ist dies so nicht möglich. Ein informeller städtebaulicher Rahmenplan kann hier ein wertvolles Instrument sein. Der Entwurf könnte frühzeitig als Vision im politischen Prozess eingesetzt werden, um übergreifende Vorstellungen zu kommunizieren bzw. sich auf diese zu einigen. Er kann auch gegenüber den Eigentümer\*innen und Nutzer\*innen eingesetzt werden, um Aspekte wie z. B. Entsiegelung,

Begrünung und Aufenthaltsflächen zu veranschaulichen. Im Diskurs können Flächenkonkurrenzen aufgelöst und den Flächen spezifischen Nutzungen zugewiesen werden: So kann eine übergreifende, integrierte Entwicklung dargestellt werden. Der Rahmenplanung kann ggf. in Bebauungspläne überführt werden bzw. wenn Bebauungspläne aktualisiert werden, diesen eine Richtung vorgeben.

159 Gestaltungsbeirat der Wissenschaftsstadt Darmstadt, [online] <https://www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/stadtplanung/gestaltungsbeirat> (letzter Zugriff am 19.9.2022)

### **Eigentum**

Beim Verkauf ihrer Grundstücke kann die Kommune Stadtbild prägende Qualitäten vertraglich festsetzen bzw. Grundstücke unter Berücksichtigung von qualitativen Kriterien, z. B. über ein Konzeptvergabeverfahren, vergeben – so geschehen beim an die Mollerstadt angrenzenden Marienplatz. Allerdings verfügt Darmstadt, wie viele andere Städte, kaum mehr über eigene Grundstücke, auch in der Mollerstadt nicht.

Deshalb ist eine Umkehr von dem in vielen Städten praktizierten Verkauf von Grundstücken hin zur Anlage eines Grundstücksportfolios dringend geboten. Dabei kann die Stadt auch als Zwischeneigentümerin auftreten, um ein erworbenes Grundstück mit den gewünschten Vorgaben weiterzuverkaufen. Die Stadt Hanau praktiziert dies erfolgreich für ihre Innenstadt mit der bereits erwähnten Vorkaufsrechtssatzung. Insbesondere für den Erwerb von »Schlüsselgrundstücken« ist dies erforderlich; in der Mollerstadt z. B. für das leerstehende Gebäude an der Ecke Rheinstraße/Neckarstraße.

## **4. HEMMNISSE BEI GESTALTUNGS- ..... RELEVANTEN UMSETZUNGEN IM ..... ÖFFENTLICHEN RAUM .....**

Zielen die genannten Planungsinstrumente darauf ab, die Gestaltung von Hochbauvorhaben auf öffentlichen und privaten Grundstücken zu lenken, so legt eine Stadt bei Bauprojekten im öffentlichen Raum selbst deren Gestaltung fest. Aber auch hier gibt es Hemmnisse, die eine hochwertige Gestaltung oftmals erschweren oder gar verhindern. Dem soll am Beispiel der Mollerstadt anhand von drei für das Stadtbild relevanten Aspekten nachgegangen werden, die alle z. B. beim Umbau der Grafenstraße zum Tragen kamen: Straßenumbau, Stellplatzreduktion und Baumpflanzungen.

Siehe auch: Teil B – Handlungsfelder, »Handlungsfeld Mobilität«, 3. Umgestaltung der Grafenstraße

## Straßenumbau

Dass die Umsetzung von Straßenumbaumaßnahmen in der Mollerstadt hinter den Zeitplanungen der Sanierungsprogramme zurückgeblieben ist, liegt, wie in vielen anderen Städten auch, an einem hohen Sanierungsrückstand bei der Erneuerung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur insgesamt und an zu wenig Personal in den Ämtern. Dabei ist eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs nicht nur hinsichtlich Klimaanpassung und gesundem Wohnumfeld angezeigt, sondern auch zur Verbesserung der Atmosphäre und Aufenthaltsqualität im Quartier bzw. in einzelnen Straßen.

Die Dominanz dieser Verkehrsträger drückt sich u. a. in der Aufteilung der Verkehrsfläche und der Gestaltung des Straßenbelages aus. So wurde bei der Umgestaltung der Grafenstraße aus Kostengründen auf eine Pflasterung der Fahrbahnen verzichtet und stattdessen die mit Geschwindigkeit und Autoverkehr assoziierte dunkle Asphaltdecke aufgebracht, welche die Teilung der Straßenseiten mit hell gepflasterten Gehwegen unterstreicht. Eine Pflasterung der Fahrbahn oder zumindest ein heller Belag wären relevant für eine positive Atmosphäre für Fußgänger\*innen gewesen, wie sie bspw. die Schulstraße mit ihrer gepflasterten Fahrbahn ausstrahlt.

Ausgaben für die Gestaltung des öffentlichen Raumes werden in Konkurrenz zu anderen zu finanzierenden Projekten in Kommunen häufig hintangestellt und gelten so lange als nicht notwendig – bei manchen Kommunalpolitiker\*innen sogar als »überflüssig« –, wie die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

## Stellplatzreduktion

Eine Reduktion der Stellplätze im öffentlichen Raum verbessert das Stadtbild und die Aufenthaltsqualität erheblich und ist ein Ziel des Sanierungsprogrammes »Westliche Innenstadt – Mollerstadt«. Die Stellplatzreduktion ist Voraussetzung dafür, dass man die Flächen für andere relevante Funktionen nutzen kann, wie z. B. für Baumpflanzungen und für Außen-gastronomie. Dabei gelang die Stellplatzreduktion in der Grafenstraße nur teilweise, weil es an nahezu jedem Standort Interessenskonflikte mit den Anliegenden – hier Gewerbetreibende, andernorts auch Bewohnende – gab, die sich über Jahre hinzogen und den Prozess verlangsamen. Den Sorgen um Einnahmeverluste bei den Gewerbetreibenden stehen allerdings florierende Geschäfte in der benachbarten Fußgängerzone entgegen. Zudem sind ca. 4.000 Stellplätze in den Parkhäusern der Innenstadt vorhanden, die wenig ausgelastet sind.

Siehe auch: Teil B – Handlungsfelder, »Handlungsfeld Mobilität«, 3. Umgestaltung der Grafenstraße

Siehe auch: Teil A – Grundlagen, »Sanierungsziele für die Mollerstadt«

## **Straßenbegrünung / Baumpflanzungen**

Seit dem 19. Jahrhundert bilden innerstädtische Baumalleen und -reihen ein gestalterisches Merkmal des Städtebaus. Eine große Mehrheit der Bevölkerung befürwortet die Pflanzung von Bäumen im Straßenraum. Im Hinblick auf den Klimawandel hat sich diese Haltung verstärkt. Die Akzeptanz von Baumpflanzungen stößt häufig dort an Grenzen, wo es um Eigeninteressen wie einer teilweisen Verschattung des eigenen Grundstücks oder dem Erhalt von offiziellen oder sogar inoffiziellen Parkmöglichkeiten im Straßenraum vor der eigenen Haustüre geht.

Zielkonflikte ergeben sich auch für die Kommune selbst, einerseits hinsichtlich von Flächenbedarfen für Bäume und andererseits für Verkehrsträger, z. B. zur Errichtung neuer Radwege. Ein anderes Hemmnis stellen die vielfach vorhandenen Infrastrukturleitungen im Erdreich von innerstädtischen Straßenräumen dar, durch welche nicht überall der für wachsende Bäume nötige Wurzelraum in ausreichendem Maße vorhanden ist. Das Verlegen bzw. Umlegen von Leitungen ist sehr kostspielig, muss jedoch vermehrt mit klimatischen Anforderungen und der Stadtbildverbesserung abgewogen werden.

Gestaltung im öffentlichen Raum ist also einem komplizierten Geflecht von Interessen und Parametern unterworfen, welche die Stadt zum Wohle der Allgemeinheit abwägen muss.

## **5. BAUKULTUR ALS**

### **GESELLSCHAFTLICHER WERT**

Darmstadt ist nicht mehr die Residenzstadt, in der Hofbaumeister Georg Moller vom Landgrafen beauftragt wurde, ein repräsentatives Stadtviertel zu entwerfen. Auch sind 100 Jahren vergangen, seit Ernst May – mit viel Personal und dem Rückhalt des Oberbürgermeisters ausgestattet – in Frankfurt Siedlungen vom Stadtgrundriss bis zur Türklinke gestalten konnte. Mehr Demokratie bedeutet, dass das Stadtparlament z. B. über die Umgestaltung einer Straße entscheidet und mehr Bürger\*innenbeteiligung bedeutet, dass abgesehen von den öffentlichen Belangen auch unterschiedliche Interessen Privater abgewogen werden. Die Bevölkerung demonstriert für Klimaschutz, Radverkehr etc., doch ein Engagement für das Stadtbild findet kaum Unterstützung. Gestaltung erfährt derzeit eine geringe gesellschaftliche Relevanz. Um Gestaltqualität bei Gebäuden oder im öffentlichen Raum – in der Mollerstadt oder gesamtstädtisch – zu verbessern, müssen

die Öffentlichkeit und ihre Vertretung, die Parlamentarier\*innen, aber auch die Bevölkerung für Gestaltung als Wert sensibilisiert werden. Dies ist eine große Herausforderung, aber angesichts der Begrenztheit städtebaulicher Instrumente zur Gestaltung von Bestandsquartieren sehr wichtig.

160 Architekturforum  
Freiburg, [online]  
<https://architekturforum-freiburg.de/> (letzter Zugriff am 19.9.2022)

## 6. FÖRDERUNG DER BAUKULTUR

.....

Um Baukultur zu fördern, kann sich die Kommune der Unterstützung von externen Fachleuten bedienen, wie dies in Darmstadt derzeit schon mittels Gestaltungsbeirat praktiziert wird, aber auch durch Veranstaltungen mit Verbänden und Vereinen wie z. B. der Architektenkammer, dem Bund Deutscher Architekten, der Werkbundakademie, Kulturelle Mitte und nicht zuletzt über Projekte der beiden Darmstädter Architekturfakultäten. Um das Bewusstsein für Architektur und Stadtbild in der Öffentlichkeit zu schärfen, wurden in manchen Städten Architekturforen eingerichtet, die wie in Freiburg Informationen und Kenntnisse vermitteln, Neugier wecken, zur bewussten Wahrnehmung der gebauten Umwelt anregen<sup>160</sup> und der Baukultur ihren eigenen Stellenwert im Kulturleben der Stadt geben. Für eine auch gestalterisch nachhaltige Entwicklung der Mollerstadt scheint es sinnvoll, dass Stadt, Bewohner\*innenschaft, Eigentümer\*innen und Pächter\*innen in einen regelmäßigen, formalisierten Dialog und Austausch treten. Das aktuell begonnene Entwicklungskonzept Innenstadt »DA mittendrin« verfolgt genau dies.

## 7. FAZIT: HANDLUNGSOPTIONEN

.....

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die rechtlichen Mittel, von Bauwilligen eine qualitätsvolle Gestaltung verbindlich einzufordern, begrenzt sind. Zur Veränderung und damit auch möglichen Aufwertung eines Bestandsgebäudes kann ohnehin kein\*e Eigentümer\*in verpflichtet werden. Bedenkenswert wäre aber die Befassung mit erweiterten – auch rechtlichen – Möglichkeiten einer grundstücksübergreifenden Entwicklung. Gleichzeitig stehen einer Kommune trotz der genannten Herausforderungen und Hemmnisse Instrumente und Handlungsoptionen zur Verbesserung und Steuerung der städtebaulichen Gestaltung zur Verfügung,

bspw. die Vorkaufsrechtssatzung, mit der sie frühzeitig Einfluss nehmen und Schlüsselimmobilien kaufen kann. Dazu ist die Anlage eines Grundstücksportfolios empfehlenswert. Die Stadt kann vorbildhaft auf eigenen Grundstücken und bei Projekten im öffentlichen Raum, wie im Masterplan 2030+ beschlossen,<sup>161</sup> Wettbewerbe ausloben und eine Architektur der Nachhaltigkeit umsetzen, und sie kann die gesellschaftliche Relevanz der Stadtbildqualität fördern, indem Dialogformate mit Öffentlichkeit und Eigentümer\*innenschaft etabliert werden.

161 Wissenschaftsstadt Darmstadt (2020): Masterplan 2030+, S. 67



Abb. 63 Neubauten Mollerstadt

# Exkurs: Urbanes Grün

## MARTINA FENDT

Landschaftsarchitektin,  
Urbanistin, Wirtschafts-  
mediatorin

Nach Stationen in der Freiraumplanung und Stadtforschung berät sie seit 2013 als Projektleiterin bei der ProjektStadt (Frankfurt a. M.) Kommunen bei Stadtentwicklungsmaßnahmen. Arbeitsschwerpunkte sind hier freiraumbezogene Projekte sowie Bürgerbeteiligungsverfahren.

## 1. AUFTAKT

.....

Stadtgrün ist ein essenzieller Baustein der nachhaltigen Stadtentwicklung. Seine ökologischen und sozialen Funktionen und seine vielfachen positiven Effekte tragen maßgeblich zu einer lebenswerten Stadt bei. Urbane Grünflächen und Strukturen verbessern das städtische Kleinklima und die Luftqualität. Sie ermöglichen die Speicherung, Verdunstung und Nutzung von wertvollem Regenwasser. Auch die Sicherung und Entwicklung der Artenvielfalt in der Stadt ist auf standortgerechtes und vielgestaltiges Grün als Lebensraum angewiesen.

Grüne Freiräume sind Räume der Erholung und der aktiven Freizeit mit Sport und Spiel, Orte der Begegnung und des Gesprächs. In ihnen kann die Pflanzen- und Tierwelt erlebt und beobachtet werden. Hier kann Naturerfahrung und Umweltbildung konkret und sinnfällig werden, und sei es »nur« durch die spontane Freude an den Farben des Herbstlaubes oder am Vogelgezwitscher.

## 2. STADTGRÜN UNTER DRUCK

.....

Das urbane Grün steht in vielfältiger Konkurrenz zu anderen Flächennutzungen, denn die Ressource »Fläche« ist knapp und begehrt. Dies gilt in verstärktem Maße in wachsenden Städten und Metropolregionen.

Der Grundsatz der Innenentwicklung vor Außenentwicklung ist sinnvoll und richtig: Die Inanspruchnahme von Flächen im offenen Landschaftsraum muss reduziert werden. Wälder, Äcker und wertvolle Biotop im Umland der Siedlungen sollen so weit wie möglich gesichert und erhalten werden. Zugleich verstärkt die Konzentration auf eine Bebauung im städtischen Kontext den Druck auf die wenigen dort verfügbaren Flächen. Wachsende Städte benötigen Wohnraum, Gewerbe- und Verkehrsflächen, öffentliche Einrichtungen des Gemeinbedarfes wie Schulen und Kitas und vieles mehr. So werden Baulücken geschlossen, Brachflächen werden in Nutzung genommen, bestehende Bebauung wird aufgestockt oder durch Neubauten nachverdichtet.

Eine wachsende Stadt benötigt zugleich unabdingbar auch Freiräume: grüne und blaue Infrastruktur in ihren vielfältigen Erscheinungsformen als Parks und Gärten, Spielplätze, Sportanlagen, Kleingärten bzw. Flächen für Urban Gardening, von Vegetation geprägte und für die Anwohner\*innen nutzbare Freiräume im Wohnumfeld, Alleen und Baumreihen entlang der Straßen, Stadtwälder oder »Tiny Forests«, Gebäudebegrünungen an den Fassaden und auf den Dächern, Stadtbäche und Teiche, Flächen für Regenwasserrückhalt und Versickerung und vieles mehr.

Das planerische Leitbild einer doppelten Innenentwicklung bleibt daher unverzichtbar. Dazu gehört es, urbanes Grün in ausreichendem Maß quantitativ zu sichern und zugleich qualitativ wertvoll zu gestalten, grüne Strukturen zu vernetzen, den städtischen Freiraum als Ganzes in den Blick zu nehmen und mit der Bebauung städtischer Flächenreserven integriert zu planen.

Denn für all die konkurrierenden Nutzungswünsche gibt es gute, nachvollziehbare Argumente. Ein wesentlicher Unterschied besteht allerdings darin, ob Flächennutzungen aus der Perspektive der Marktlogik rentabel sind oder nicht. Mit Wohn- und Gewerbebauten lässt sich viel Geld verdienen, mit urbanem Grün nicht. Zwar lassen sich die positiven Effekte grüner Freiräume, volkswirtschaftlich gesehen, durchaus monetär bemessen, z. B. in Form von Kostenreduzierungen im Gesundheitswesen, etwa durch die Milderung der Hitzeinseleffekte und der damit verbundenen Reduktion negativer Folgen von sommerlichen Hitzeperioden auf die Gesundheit der Bevölkerung oder durch gesundheitsfördernde Bewegungsangebote im

Teil A – Grundlagen  
»Mollerstadt 2.0 politische Ziele«, Ziele der Stadtentwicklung und des Stadtbbaus in Darmstadt

Siehe auch: Teil B – Exkurse,  
»Marktlogik: Immobilienwirtschaftliche Rahmenbedingungen«

Freiraum. Für Eigentümer\*innen von Flächen oder Projektentwickler\*innen wirft das Stadtgrün jedoch keine Rendite ab.

Weil nach den Regeln des Marktes im Einzelfall das Grün tendenziell das Nachsehen hat, sind entsprechende Anstrengungen der Politik und Verwaltung in Ausübung der kommunalen Planungshoheit notwendig. Vielfach werden diese auch unternommen. Hier schärft der wahrnehmbare Klimawandel den Blick für die hohe Bedeutung des urbanen Grüns für Klimaschutz und Klimaanpassung.

So werden Flächennutzungs- und Landschaftspläne überarbeitet, Klimaschutz- und Klimaanpassungsstrategien aufgestellt und gesamtstädtische Freiraumentwicklungskonzepte neu erarbeitet oder aktualisiert. In neueren Bebauungsplänen werden zunehmend Anforderungen an Freiraumgestaltung, Gebäudebegrünung und Regenwassermanagement festgesetzt. Teilweise ergänzen kommunale Freiraumsatzungen das Maßnahmenbündel.

Die Kommunen gehen verstärkt mit gutem Beispiel voran und qualifizieren neue und bestehende Freiräume mit Blick auf Biodiversität, Umweltqualität und -gerechtigkeit, und auch die Intensivierung der Bemühungen bei der Begrünung der eigenen öffentlichen Gebäude ist ein vielfach formuliertes Ziel.

Strategien der urbanen Freiraumentwicklung nehmen jedoch nicht allein die öffentlichen Maßnahmen in den Blick. Die Vielzahl der privaten Flächen und baulichen Anlagen stellt ein großes Potenzial für quantitative und qualitative Verbesserungen des Stadtgrüns dar.

Siehe auch: Teil A – Grundlagen, »Mollerstadt 2.0 politische Ziele«

Abb. 64  
NH ProjektStadt:  
Umwelthinformations-  
börse 2017



### 3. ANREIZE FÜR DIE BEGRÜNUNG

#### PRIVATER LIEGENSCHAFTEN

Kommunale Anreizförderprogramme für private Begrünungs- und Entsiegelungsmaßnahmen sind ein zunehmend häufig genutztes Instrument, um auf die Gestaltung von privaten Freiräumen einzuwirken.

##### **Die Chancen und Vorteile liegen auf der Hand:**

- Eigentümer\*innen werden direkt adressiert und auf »grüne« Möglichkeiten zur Verbesserung und Aufwertung ihrer Immobilien aufmerksam gemacht.
- Ein Zuschuss zu Bau- und Planungskosten wirkt als finanzieller Anreiz.
- Zusätzliche Benefits können geschaffen werden, wenn eine für die Eigentümer\*innen kostenfreie freiraumplanerische Fachberatung oder sogar eine erste skizzenhafte Planung Teil des Programmangebotes ist.
- Maßnahmen können, je nach Umfang, relativ schnell zur Umsetzung gelangen.
- Die Zielsetzungen liegen im Allgemeinen in der quantitativen und qualitativen Verbesserung der privaten Freiräume durch Begrünung, Reduzierung von versiegelten Flächen und Maßnahmen zu Versickerung, Speicherung und Nutzung von Regenwasser.

##### **Die konkreten Fördergegenstände sind vielfältig:**

- Neuanlage von Pflanzflächen und Verbesserung bestehender Begrünung von Höfen und Vorgartenzonen mit einer ökologisch wertvollen, standortgerechten und insektenfreundlichen, die Artenvielfalt fördernden Bepflanzung
- Rückbau von sogenannten »Schottergärten«
- Rückbau von funktional nicht (mehr) benötigten Belagsflächen
- Austausch von Belagsmaterialien durch neue, versickerungsfähige Beläge
- Anlagen zur Speicherung und zum Rückhalt von Niederschlagswasser (Zisternen, Versickerungsmulden, Rigolen)
- Dachbegrünungen, auch bei Nebengebäuden, Garagen und Carports
- Fassadenbegrünungen, auch an Grenzmauern

Die Förderprogramme sind unterschiedlich aufgebaut, teils als stadtweites Angebot, teils auf bestimmte Quartiere bezogen. Letzteres ist vor allem dann der Fall, wenn die Anreizprogramme eine Maßnahme im Rahmen einer Quartiersentwicklung in einer Förderkulisse der Städtebauförderung von Bund und Ländern sind und entsprechend kofinanziert werden. Für die Weitergabe von Finanzmitteln aus der Städtebauförderung an private Dritte sind in diesem Fall die dort formulierten Vorgaben und Bedingungen zu beachten.

Auch für rein kommunal finanzierte Anreizförderprogramme gelten die Grundsätze des öffentlichen Haushaltsrechtes, doch die Spielräume zur Ausgestaltung der Programme scheinen hier etwas größer zu sein. Ob, in welchem Umfang und in welchen Zeiträumen diese Anreizförderprogramme von den Eigentümer\*innen angenommen werden und zur Umsetzung von Begrünungsmaßnahmen führen, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Es gibt neben den grundsätzlich großen Potenzialen auch Herausforderungen und Hemmnisse, welche die Umsetzung erschweren können.

Die im Folgenden zusammengefassten Erfahrungen aus der Mitwirkung der Verfasserin an Beratung und Programmmanagement in verschiedenen Kommunen sind eine subjektive Auswertung der bisherigen Praxis in teilweise noch laufenden Programmen. Sie können weder repräsentativ noch vollständig sein.

## 4. EIGENTÜMER\*INNEN UND IHRE INTERESSENSLAGEN

---

Je nach Ausprägung der Bebauungs- und Eigentümer\*innenstrukturen sind die Interessenlagen der Entscheider\*innen recht unterschiedlich beschaffen.

In Ein- und Zweifamilienhäusern, in denen Eigentümer\*innen häufig selbst (mit) im Gebäude wohnen oder arbeiten, zeigt sich häufig ein relativ hohes Interesse an einer guten Freiraumgestaltung und an einem ökologisch wertvollen Wohnumfeld.

In größeren Mehrfamilienhäusern hingegen, seien sie nun im Besitz von professionell am Immobilienmarkt tätigen Akteur\*innen (z. B. Wohnungsbaugesellschaften, Investor\*innen, Projektentwickler\*innen o. Ä.) oder seien sie Eigentümer\*innengemeinschaften nach Wohnungseigentumsgesetz mit einer professionellen Hausverwaltung, stellt sich die Lage anders dar. Hier gibt es kein vergleichbares persönliches Interesse, denn die Eigentümer\*innen nutzen die Immobilie zumeist nicht selbst.

Selbst wenn einzelne Miteigentümer\*innen in Eigentümer\*innengemeinschaften aus persönlicher Überzeugung die Initiative ergreifen und Begrünungsmaßnahmen vorschlagen, ist der Weg

zu einer mehrheitlichen Beschlussfassung der Gemeinschaft lang und sind die Widerstände oft hartnäckig. Hausverwalter\*innen haben nicht unbedingt ein genuines Interesse an der Umsetzung zusätzlicher, nicht zwingend erforderlicher Maßnahmen, denn daraus entsteht für ihre Arbeit ein gewisser Mehraufwand.

Wohnungsunternehmen haben einen langfristigen, oft auf drei Jahre hinaus konzipierten Sanierungsfahrplan für ihre Gebäude. Die entsprechenden Finanzmittel sind also weit im Voraus festgelegt, neue Maßnahmen werden daher ggf. nur sehr langfristig zur Umsetzung in Betracht gezogen.

Generell werden Begrünungsmaßnahmen häufig dann in die Planung integriert, wenn ohnehin eine Modernisierung des Bestandes, eine energetische Ertüchtigung, eine Aufstockung oder ähnliche bauliche Maßnahmen geplant sind. Wenn in einem solchen Planungszeitraum ein Beratungsangebot gemacht wird, stößt das oft auf reges Interesse. Wenn zudem der Kostenaspekt unter Berücksichtigung eines Zuschusses als akzeptabel eingeschätzt wird, dann werden im Zuge größerer Umbauten tatsächlich auch

relativ bereitwillig Dachbegrünungen oder Neuordnungen von Höfen und Vorgärten vorgesehen und umgesetzt.

Dabei zeigt sich, dass selbst bei einer Neuordnung und -gestaltung der gebäudenahen Freiräume so gut wie nie auf vorhandene Kfz-Stellplätze verzichtet wird. Insbesondere in innerstädtischen Quartieren mit wenigen und zudem parkraumbewirtschafteten Stellplätzen im öffentlichen Raum sind die Kfz-Stellplätze im privaten Raum sehr begehrt, zumeist vermietet an die Nutzer\*innen des jeweiligen Gebäudes, aber auch an Einpendler\*innen.

Eigenständige Baumaßnahmen allein für Begrünungen oder Entsiegelungen sind bei »professionellen Eigentümer\*innen« selten. Bei selbst genutzten Häusern kommt dies hingegen häufig vor. Sind Immobilien im Familienbesitz, ist oft der Generationswechsel der Zeitpunkt, an dem Investitionen in den Bestand getätigt werden. Umgekehrt zieht die ältere Generation in der Familie häufig keinerlei Maßnahmen (mehr) in Betracht, selbst wenn sie grundsätzlich als wünschenswert eingeschätzt werden, frei nach dem Motto: »Das sollen dann die Jungen machen, wenn das Haus einmal ihnen gehört.«

## 5. TRADIERTE VORBEHALTE GEGEN BEGRÜNUNGEN

---

Eine Herausforderung für die Beratung stellen bei der Eigentümer\*innenschaft vorhandene Bedenken und Befürchtungen bezüglich verschiedener Formen von Begrünungen dar.

»Bleibt das begrünte Dach auch wirklich langfristig dicht? Beschädigt die Kletterpflanze unsere frisch sanierte Fassade? Macht ein gärtnerisch gestalteter Hof oder Vorgarten nicht unendlich viel Arbeit?«

Diese und ähnliche Fragestellungen können in der Einzelberatung vor Ort diskutiert werden, so dass bspw. klar wird: Es gibt Fassadenbegrünungen mit Pflanzen, die keine Selbstklimmer sind, sondern Rankhilfen benötigen und so auch keine Spuren von Haftwurzeln oder Ähnlichem an der Wand hinterlassen.

Pflanzen brauchen zwingend Pflege, denn sie sind ein »lebendiger Werkstoff«, aber der Aufwand ist etwa bei einer stabilen, standortgerechten Pflanzung aus Gräsern und Stauden längst nicht so hoch wie befürchtet, auch deutlich geringer als bei den vermeintlich so pflegeleichten Schottergärten, und warum muss denn eigentlich ein Garten immer picobello ordentlich und aufgeräumt aussehen? Etwas Totholz und unaufgeräumte Gartenecken sind für die Tierwelt sogar ausgesprochen wertvoll.

Inwieweit sich die Eigentümer\*innen überzeugen lassen, dass der Pflegeaufwand vertretbar gehalten werden kann und die Vorteile des Grüns am Haus überwiegen, ist in jedem Einzelfall anders.

## 6. AUFWAND FÜR DIE ANTRAGSTELLER\*INNEN

### DURCH KOSTEN, ARBEIT UND »BÜROKRATIE«

Ein weiteres Hemmnis kann im Förderverfahren selbst begründet sein. Übliche Elemente eines solchen Verfahrens nach Maßgabe der Städtebauförderung sind eine Antragstellung mit einer Beschreibung und Kostenschätzung zu den geplanten Maßnahmen, eine vertragliche Vereinbarung zwischen Kommune und Eigentümer\*innen über die Begrünungsmaßnahmen und deren Förderung sowie die Vorlage eines Verwendungsnachweises über die tatsächlich angefallenen Kosten. Auch wenn die Kommune die Förderrichtlinien und die Formulare und Modalitäten der Antragstellung so klar und übersichtlich wie möglich fasst und zudem die Verwaltungstexte in Flyern und Checklisten für die Bürger\*innen besser verständlich »übersetzt«, bleibt doch ein gewisser Aufwand für die Antragsteller\*innen unvermeidlich. Für manche Eigentümer\*innen ist das ein abschreckendes Hindernis. Auch ist aus

erfolgreich abgeschlossenen geförderten Maßnahmen zu hören, dass das Verfahren zu kompliziert und dass vor allem der eigene Aufwand im Verhältnis zur Höhe des Kostenzuschusses doch eigentlich zu hoch sei.

Die Notwendigkeit, selbst Kostenangebote einzuholen, ggf. in Verbindung damit, eine Planungsskizze erstellen zu lassen und im Bedarfsfall die statischen Gegebenheiten von Bestandsbauten gutachterlich klären zu lassen, wenn eine Dachbegrünung vorgesehen werden soll und keine entsprechenden Unterlagen aus der Bauzeit vorhanden sind, stellen in gewisser Weise eine Hürde dar. Auch eine Beratung, die neben dem Aufzeigen von freiraumplanerischen Möglichkeiten ja auch die Antragstellung prozessual begleiten sollte, kann hier zwar unterstützen, aber die Aufgaben verbleiben letztlich bei den Antragsteller\*innen.

## 7. EMPFEHLUNGEN AUS DER BERATUNGSPRAXIS

Anreizförderprogramme sollten einen langen Atem haben: Da Planungs- und Umsetzungsprozesse seitens der Eigentümer\*innen bestimmten Bindungen unterliegen und häufig nicht ad hoc in Angriff genommen werden, ist ein langfristiges Förderangebot von Vorteil. So kann der Anteil der begrüneten Flächen langsam, aber stetig wachsen und sich Stück für Stück, wie ein Mosaik, zu einem immer »grüneren« Gesamtbild zusammensetzen.

Effekte positiver Verstärkung profitieren ebenso von einer ausreichend langen

Programmdauer. Oft ist es die bereits umgesetzte Maßnahme auf dem Nachbargrundstück, die zu eigener Aktivität inspiriert.

Förderprogramme, Richtlinien, Formulare und Verfahrensmodalitäten sollten so klar und verständlich, so einfach und schlank wie möglich aufgesetzt werden. Dabei empfiehlt sich ggf. auch ein kooperativer Austausch mit den Fördermittelgeber\*innen in der Städtebauförderung, um gemeinsam nach Möglichkeiten der Vereinfachung zu suchen. Auch die Rechtsämter der Kommunen sollten konstruktiv eingebunden werden.

Da Freiraumplanung immer eine Querschnittsaufgabe darstellt, ist eine gute ressortübergreifende Zusammenarbeit der beteiligten Fachämter und eine breite verwaltungsinterne Zustimmung und Unterstützung für die Programme sehr hilfreich.

Weiterhin kann ein verstetigter Austausch zur einschlägigen Praxis und zu den Erfahrungen anderer Kommunen sehr wertvoll sein, um voneinander zu lernen, was unter welchen spezifischen Bedingungen in welchen Arten von Stadtquartieren gut funktioniert.

Fachliche Beratung und eine Begleitung im Antrags- und Förderverfahren haben sich als gut nachgefragt und insgesamt sehr hilfreich erwiesen. Diese Aufgaben können sowohl von städtischen Fachämtern als auch von externen Dienstleister\*innen übernommen werden. Wichtig ist, dass es konkrete Ansprechpartner\*innen gibt, die niedrigschwellig erreichbar sind, für die Interessent\*innen ein offenes Ohr haben und sie unterstützen.

Die Förderprogramme sollten begleitend ausgewertet und evaluiert werden, und zwar sowohl quantitativ (nach begrünnten Flächen in den diversen Ausprägungen) als auch qualitativ. Die Beratung über Begrünungsmöglichkeiten auf dem jeweils eigenen Grundstück ist dabei ein positives Element an sich und sollte wertgeschätzt werden, selbst wenn sie nicht unmittelbar im Nachgang zu einer Umsetzung von Maßnahmen führt. Sie sorgt für Impulse und kann ein verstärktes Bewusstsein für die Potenziale des eigenen Grundstücks erzeugen. Vielleicht erfolgt eine Neuordnung der Freiräume später und in anderen Kontexten (z. B. im Zuge eines Generationenwechsels), profitiert dabei aber letztlich doch von dem kommunalen Förderangebot.

Öffentlichkeitsarbeit ist immens wichtig. Das Angebot für die Bürger\*innen sollte intensiv publik gemacht und beworben werden. Dabei sollte man insbesondere die Eigentümer\*innen

adressieren, aber auch die Nutzer\*innen einbeziehen, denn es geht um ein breites Bewusstsein für die Bedeutung von Begrünungsmaßnahmen für die Umwelt- und Lebensqualität in der Stadt. Soziale Medien sollten ebenso genutzt werden wie klassische Kanäle der Pressearbeit.

Die Kommune kann sich darüber hinaus lokale Verbündete suchen: Sie kann in Umweltnetzwerken aktiv werden und eigene Netzwerke mit lokalen Naturschutzverbänden, Interessensgruppen, Gartenbauvereinen, Bürgerinitiativen, Stadtteilvereinen, Kirchengemeinden, sozialen Organisationen, Schulen, Organisationen und Vertreter\*innen der »grünen Berufe« (Gärtnereien, Landschaftsarchitekturbüros, Garten- und Landschaftsbaubetriebe) und vielen anderen Akteurinnen und Akteuren der Stadtgesellschaft schaffen. Gemeinsame Veranstaltungen und Aktionen mit Multiplikator\*innen können das Interesse für Freiräume und Begrünungen fördern und zur Bekanntheit des Förderangebots der Kommune beitragen.

Gute Projektbeispiele können aufzeigen, welche Gestaltungsmöglichkeiten es gibt und welche positiven Erfahrungen die Nutzer\*innen begrünter Freiräume mit ihren Gärten machen.

# Exkurs: Identifikation, Image und Engagement

## **PROF. DR. MICHÈLE BERNHARD**

ist Professorin für Soziologie an der Hochschule Kehl. Sie hat zum Thema Eigenlogik der Städte unter dem Aspekt der Partizipation promoviert. Während der Entstehung der Publikation war sie bei der IHK Darmstadt im Bereich Unternehmen und Standort als Handelsreferentin tätig und knapp drei Jahre wissenschaftliche Referentin der Schader-Stiftung im Projekt »Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung (s:ne)«. Zuvor war sie über sechs Jahre wissenschaftliche Mitarbeiterin der Koordinierungsstelle Bürgerbeteiligung im Amt für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Heidelberg.

## 1. AUFTAKT

.....

### **Kennen Sie die Darmstädter Mollerstadt?**

Diese Frage können nicht viele Personen mit »Ja« beantworten – selbst die Bewohner\*innen nicht. Wie eine nicht-repräsentative Umfrage der Studierenden der Hochschule Darmstadt gezeigt hat, haben über die Hälfte der Befragten nicht gewusst, dass sie in der Mollerstadt leben. Woran liegt das?

Die Mollerstadt ist ein Bereich, der zur Darmstädter Innenstadt gehört. Somit ordnen sich die meisten Menschen dieser und nicht spezifisch der Mollerstadt zu. In der Innenstadt gibt es Identifikationspunkte, die den Bewohner\*innen helfen, sich zu verorten, oder, noch einen Schritt weiter, sich zu identifizieren. Im Folgenden werde die Verfasserin eine Erklärung anbieten und zeigen, was vorhanden sein muss, damit sich Personen mit einem Stadtteil identifizieren, um dann abschließend Möglichkeiten aufzuzeigen, wie dies gefördert werden könnte. Die These, die hier aufgestellt wird, lautet: Es braucht die Identifikation mit dem Stadtquartier, um sich zu engagieren. Engagement ist für nachhaltige Stadtentwicklung von großer Bedeutung. Und es braucht spezifisch auf bestimmte Gruppen zugeschnittene Orte. In der Mollerstadt wohnen bspw. überdurchschnittlich viele Studierende. Diese finden kaum Identifikationspunkte und Orte für sich.

## 2. SELBST- UND FREMDZUSCHREIBUNG

.....

Ein Stadtteil oder ein Quartier kann mit einer Selbst- und einer Fremdwahrnehmung beschrieben werden; diese könnten auch als Image zusammengefasst werden. Es ist hilfreich, diese beiden Kategorien näher zu betrachten, um zu verstehen, warum es in der Mollerstadt kaum Zuschreibung gibt und warum genau das ein Grund für Nicht-Identifikation ist. Mit einem Nicht-Ort ist eine Identifikation nämlich nicht möglich.

Um zu verstehen, was mit Selbstzuschreibung gemeint ist, sei hier ein Beispiel genannt: »Wir Mollerstädter sind der grünste Stadtteil – alle kommen hier her, um die begrünten Fassaden zu bestaunen«. In diesem Satz schwingt sogar ein gewisser Stolz mit. Damit es überhaupt so etwas wie eine Selbstbeschreibung gibt, muss es etwas geben, worüber man sprechen kann und was es zu beschreiben gibt. Das können, wie im fiktiven Beispiel, bauliche Besonderheiten sein oder ein jährliches Fest, spezifische

Bewohner\*innen – wie bspw. in Studierendenvierteln – oder auch eine außergewöhnliche Ladenstruktur. Auch gesellschaftliche Themen, die der eigenen Werterhaltung entsprechen, z. B. Nachhaltigkeit, können in ihrer räumlichen Umsetzung für Identifikation sorgen, etwa durch Begrünung. Etwas anders umschrieben: Der Raum bzw. das Quartier erlaubt mir, meine Werte zu leben. Dazu können auch soziale Aspekte, wie eine besonders gut funktionierende Nachbarschaft, in der man sich gegenseitig unterstützt, beitragen.

Fremdzuschreibung ist vor allem der Ruf eines Stadtteils. So fallen bspw. jeder\*jedem Assoziationen ein, wenn der Berliner Prenzlauer Berg beschrieben werden soll. Falls nicht, sei an die Soja-Latte-trinkenden-Mütter erinnert. Bei der Mollerstadt gibt es kaum positive Assoziationen außer den historischen – in jeder Darmstädter Stadtführung taucht der Begriff der Mollerstadt im Zusammenhang mit dem klassizistischen Stadtplan Georg Mollers auf.

### 3. ES BRAUCHT STRUKTUREN

### UND ENGAGEMENT

Als Teil der Innenstadt liegt die Mollerstadt am Rand und hat eher den Charakter eines unattraktiven Restraumes. Als Nachbarschaftsraum, bzw. Kiez, um einen Berliner Begriff zu nutzen, bietet sie sich nicht an. Hier wären wir bereits bei dem ersten Punkt: Es braucht Orte, an denen sich die Bewohner\*innen aufhalten können. Im besten Fall sind sie für unterschiedliche Gruppen attraktiv und erfüllen unterschiedliche Bedürfnisse.

Eine weitere Erklärung, die eng damit verknüpft ist: Es gibt keine engagierten Bürger\*innen, sei es in Form von Stadtteilvereinen, Initiativen, Interessensgruppen oder anderen losen Zusammenschlüssen. Auch hierfür braucht es Orte und Treffpunkte, die es in der Mollerstadt bisher nicht gibt. Die relativ kurze Verweildauer und die Sozialstruktur der Bewohner\*innen tragen dazu bei. Die Mollerstadt kann als ein »Durchgangsquartier« bezeichnet werden. Durch die günstigeren Mieten leben hier vor allem Studierende und Menschen mit geringerem Einkommen. Sobald sich dieser Status ändert, ziehen die Menschen weg. Wieso sollte sich jemand für einen Ort engagieren, der nur temporär bewohnt und eher als Mittel zum Zweck betrachtet wird? Nachhaltige Projekte wie Repair-Cafés, Sharing-Angebote oder Ähnliches könnten in der Mollerstadt ihren Ort finden und Zugehörigkeiten schaffen, aber dafür braucht es Initiativen, die sich dafür einsetzen

Siehe auch: Teil B – Handlungsfelder, »Handlungsfeld Konsum«

und die Angebote pflegen. Außerdem könnten Familien mit Kindern eine stabilisierende Bevölkerungsgruppierung für das Quartier sein, doch diese fehlen bisher fast vollständig: Weniger als 10% der Haushalte haben Kinder. Dementsprechend gibt es weder ein Schul- oder Kitaangebot noch nutz- und bespielbaren Außenraum.

Anders als in älteren und gewachsenen Stadtteilen, in denen die »Kerb« (Kirchweihe) langjährige Tradition hat und gemeinsam gefeiert wird, gibt es in der Mollerstadt kein vergleichbares Angebot. Die Bewohner\*innen treffen sich also nicht in ihrer Freizeit im Stadtteil im Sinne einer Nachbarschaftsbildung. Grundsätzlich sind keine Vereine angesiedelt, bei denen sich die Bewohner\*innen engagieren oder sich in ihrer Freizeit treffen, und die nachweislich zur Identifikation und zu einem Zugehörigkeitsgefühl beitragen würden. Nicht zu unterschätzen ist hierbei der soziale Aspekt des Miteinanders. Die Menschen, die in unmittelbarer Nähe wohnen, lernen sich in solchen Strukturen kennen und kommen ins Gespräch. So entsteht Identifikation und möglicherweise im nächsten Schritt Engagement. Dies kann eine Chance für nachhaltige Stadtentwicklung darstellen. Initiativen, die genau hierauf abzielen, wie etwa »Essbares Darmstadt«, haben auch in der Mollerstadt Aktionen gestartet. Die Idee dahinter ist, durch urbane Gartenflächen und Begrünung der Stadt, klimaverträgliche Stadtentwicklung zu fördern. Die Initiator\*innen haben dies aber nicht aus dem Viertel heraus gestartet, sondern von »außen«, für das Viertel bzw. für eine nachhaltige Stadtgestaltung. Auch die Transition-Town-Bewegung hat sich für die Mollerstadt als Ort eines Leihladens, dem Heinerleih, interessiert, aber keine bezahlbaren Räumlichkeiten gefunden.

Angenommen, es gibt nun engagierte Bewohner\*innen, die etwas bewegen wollen, dann ist es hilfreich, wenn dieses Engagement auch kanalisiert wird. Dazu braucht es Unterstützung von Seiten der Verwaltung, und die Politik fasst im Idealfall entsprechende Beschlüsse. Bspw. die Eröffnung eines Repair-Cafès oder ein Bürger\*innenhaus, dessen Räumlichkeiten auf unterschiedliche Weise genutzt werden kann. Hier kann auch die finanzielle Unterstützung von Initiativen, insbesondere bei der Subvention von Mieten, ein Hebel sein.

Sicherlich spielen auch ästhetische Gründe eine Rolle, warum die Identifikation mit der Mollerstadt schwerfällt. So ist die Mollerstadt zwar einer der ältesten Stadtteile in Darmstadt, ist aber in der Brandnacht von 1944 nahezu vollständig zerstört worden, sodass der alte Gebäudebestand nicht mehr vorhanden ist. Der Wiederaufbau hat Gebäude mit wenig Charme und architektonischem Reiz hervorgebracht. Das Viertel unterscheidet sich damit z. B. vom Martinsviertel mit seinen gründerzeitlichen Wohnhäusern. Menschen, die hierauf Wert legen, werden sich also ebenfalls

Siehe auch: Teil B – Exkurse,  
»Städtebau«

nicht in der Mollerstadt niederlassen. Es gibt wenig Grünräume, und die Innenhöfe sind ebenfalls versiegelt und werden als Parkplätze genutzt. Eine Entsigelung und die Einrichtung von gemeinschaftlich genutzten Flächen wären hier eine gute Möglichkeit, um die Attraktivität zu steigern. Ein Ort, der auf diese Weise schon genutzt wird, ist der Vorplatz des Staatstheaters. Bei gutem Wetter wird dieser Platz durch unterschiedliche Bevölkerungsgruppen genutzt. Seine Treppenstufen laden zum Verweilen ein, und das Wasserspiel lockt Familien mit Kindern.

Die oben aufgeführten Bedingungen sind zum Teil nur durch bauliche Veränderungen oder zumindest durch die Bereitstellung von Räumen zu erreichen. Allerdings wird dies nicht reichen, wie zahlreiche Quartiere zeigen, bei denen dies bereits der Fall ist. Es braucht »Kümmerinnen« und »Kümmerer«. Für diese gibt es verschiedene Organisationsformen. Bereits etabliert sind sogenannte Quartiersmanager\*innen. Häufig werden diese in Stadtteilen, die überproportional durch benachteiligte Bevölkerungsgruppen bewohnt sind, eingesetzt. Zum einen gestalten sie die Gemeinwesenarbeit und organisieren Veranstaltungen, sind Ansprechpartner\*innen für die unterschiedlichsten Belange, und zum anderen bieten sie einen Ort, der als Treffpunkt dienen kann.

#### 4. FAZIT .....

Warum wissen also nur wenige Personen, wo die Mollerstadt liegt, bzw. dass sie überhaupt existiert? Wie oben beschrieben, handelt es sich um einen Nicht-Ort, der weder durch eine Fremd- noch durch eine Selbstwahrnehmung beschrieben wird. Die fehlenden Orte der Begegnung, die nicht »schöne« Architektur, all das macht es schwer, die Mollerstadt zu einem attraktiven Quartier zu entwickeln. Dennoch besteht die Chance, als Teil der Darmstädter Innenstadt von deren Aufwertung zu profitieren. Als gemischtes Quartier mit Wohnen, Handel und Gastronomie, das alle wichtigen Bestandteile für ein lebendiges, funktionierendes Quartier erfüllt, gibt es noch viele Ansatzpunkte, die zu einer Identifikation verhelfen können. (vgl. Teil B – Handlungsfelder »Handlungsfeld Konsum«). Es wird sich zeigen, inwiefern die Konzepte rund um die Transformation der Innenstadt auch Einfluss auf die Mollerstadt haben. Bei dem Beteiligungsprozess, der durch die Stadt Darmstadt gesteuert wird, sollten die Bewohner\*innen der Mollerstadt mitgenommen werden und deren Potenzial erkannt werden. Besonders für eine nachhaltige Stadtentwicklung braucht es die Menschen

vor Ort, die bereit sind, sich auf neue Konzepte einzulassen, im besten Fall sogar zu forcieren und durch eigenes Engagement voranzubringen. Die Bewohner\*innen der Mollerstadt sind typischerweise jedoch nicht diejenigen, die sich bei Bürgerbeteiligungsprozessen angesprochen fühlen. Dies gilt sowohl für Studierende als auch für Menschen mit niedrigerem Einkommen. Deshalb braucht es kreative Angebote. Wenn es also gelingen soll, nachhaltige Stadtentwicklung voranzubringen, müssen alle mitgenommen werden und deren Potenzial und Engagement gefördert werden. Vielleicht lautet die Antwort auf die Frage »Kennen Sie die Mollerstadt?« dann: »Natürlich, das ist der Stadtteil Darmstadts, der durch das Engagement der Bürger\*innen so schön begrünt ist.«



Abb. 65

Blick auf die Neubauten der Gagernstraße 5 und der Bleichstraße 14

# Exkurs: Marktlogik

## Immobilienwirtschaftliche Rahmenbedingungen

### **ANDREAS VÖLKER**

... ist seit 2003 Geschäftsführer von BNP Paribas Real Estate, ein bundesweit tätiges Beratungsunternehmen der Immobilienwirtschaft. Das Leistungsspektrum umfasst die Bereiche Real Estate Consulting, Valuation, Research, Management, Vermietung und Verkauf von Immobilien für institutionelle Kund\*innen und die öffentliche Hand. Andreas Völker schloss sein Studium an der Universität Hamburg bzw. der Technischen Universität Hamburg-Harburg (heute Hafen-City Universität) 1996 als Diplom-Geograph ab. Er setzte Schwerpunkte in den Bereichen Städtebau/Stadtplanung und Volkswirtschaftslehre. Seine persönlichen Interessen zielen unter anderem auf das Spannungsfeld der Stakeholder in der Stadt- und Quartiersentwicklung und deren verschiedene Interessen, d. h. die der Nutzenden und Bewohner\*innen, Eigentümer\*innen und Investor\*innen sowie der öffentlichen Hand.

## 1. AUFTAKT .....

Diese abschließende Replik ist als Auswertung angelegt, welche die Inhalte der Handlungsfelder, aber auch der anderen Exkurse aufgreift und diese auf die Handlungslogiken der Eigentümer\*innen bezieht. So wird verständlich, wie Eigentümer\*innen denken und handeln, inwiefern ihr Handeln bzw. Nicht-Handeln die nachhaltige Entwicklung eines Stadtquartiers wie der Mollerstadt hemmt, wo aber auch Möglichkeiten liegen, Eigentümer\*innen zu aktivieren.

Die Eigentümer\*innen sind zentral in der zielorientierten Weiterentwicklung innerstädtischer Quartiere, da der Großteil der Fläche in privater Hand liegt. Um beachtliche CO<sub>2</sub>-Einsparungen zu erreichen und um das Quartier klimaangepasst zu entwickeln, insbesondere durch Begrünung und Entsiegelung, müssen sich jenseits des öffentlichen Raumes auch diese Flächen hin zu mehr Nachhaltigkeit verändern. Dabei berührt der Privatbesitz alle Dimensionen: von Gestaltung über Mobilität, Gebäudesanierung, Energieversorgung, Begrünung, Nutzungsarten/Arten des Gewerbes bis zu Möglichkeiten der Identifikation.

## 2. BISHERIGE MARKTLOGIK: .....

### KOMFORTABLE SITUATION FÜR .....

### IMMOBILIENEIGENTÜMER\*INNEN .....

Begünstigt durch die zentrale Lage inmitten der prosperierenden Rhein-Main Region, wie auch der innerstädtischen Lage Darmstadts konnten Eigentümer\*innen von Immobilien in der Mollerstadt von einem über Jahrzehnte anhaltenden Aufschwung auf dem Immobilienmarkt profitieren – auch ohne besondere Investitionen in den Bestand. Solche Investitionen sind vor dem Ziel nachhaltiger Stadtentwicklung aber dringend notwendig.

### 3. NEUE ANFORDERUNGEN UND ..... VERÄNDERUNGEN IN DER MARKTLOGIK .....

Während sich im Neubau die gestiegenen Anforderungen an energetische Effizienz und Umweltverträglichkeit schon in neuen Standards niederschlagen, liegt die größte Herausforderung in der Sanierung des Bestandes, um die ambitionierten Klimaschutzziele zu erreichen. Eine nennenswerte Steigerung der energetischen Effizienz und damit eine deutliche Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen wird nur über eine umfassende Sanierung des Bestandes gelingen. Aufgrund des fortgeschrittenen Alters des Gebäudebestandes in der Mollerstadt (überwiegend wurde der Bestand in den 1950er- bis 1980er-Jahren errichtet) konzentriert sich hier wie in vielen anderen vergleichbaren Bestandsquartieren in Deutschland der Handlungsdruck und damit der Investitionsbedarf.

Im Hinblick auf die formulierten Ziele und Herausforderungen nachhaltiger Entwicklung, wie sie in **Teil A – Grundlagen** zusammengefasst wurden, ist bislang jedoch nur begrenzt Aktivität erkennbar. Warum ist das so? Hierfür mag es verschiedene und zum Teil auch sehr individuelle Gründe geben. Um die aktuelle Situation besser zu verstehen, aber auch Ansatzpunkte für eine Verbesserung identifizieren zu können, die sich bestenfalls aus der Marktlogik ableiten lassen, hilft es, die wichtigsten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken zu beschreiben:

#### **Stärken**

- Lage des Quartiers in der dynamischen Rhein-Main-Region
- Prosperierende Stadt Darmstadt mit starker, zukunftsorientierter Wirtschaftsstruktur und Wachstumsbranchen
- Innerstädtische Lage mit Bezug zur gut frequentierten City
- Sehr gute Verkehrsanbindung über motorisierten Individualverkehr und ÖPNV
- Anhaltender und ausgeprägter Nachfrageüberhang bei Wohnungen, teilweise auch bei Büroflächen
- In den letzten Jahren deutlich gestiegene Grundstücks- und Kapitalwerte; vergleichsweise hohes Mietpreinsniveau und hohe Immobilienwerte

#### **Schwächen**

- Relativ alter Baubestand, wenig städtebauliche oder architektonische Highlights und Identifikationspunkte
- Fehlende Identität und autochthone Kräfte

- Fehlendes, bestenfalls neutrales Image; keine Image- oder Adresslage
- Geringe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum; geringe Straßenquerschnitte
- Ausgeprägte Nutzungskonflikte zwischen Pkw-Verkehr einschließlich ruhendem Verkehr und Fußgänger\*innen sowie Radfahrer\*innen
- Kleinteiligkeit der Grundstückspartellen; heterogene Eigentümer\*innenstruktur
- Hohe Verdichtung; hohe Versiegelung; geringer Baum- und Grünflächenbestand

### **Chancen**

- Synergien mit benachbarten Nutzungen/Zieldestinationen mit überregionaler Bedeutung im Umfeld wie City und Theater
- Erste, exemplarische Pilotprojekte (Umgestaltung Grafenstraße)
- Hoher Anteil an »Pioniernutzer\*innen«, wie Studierende
- Trendumbruch im Immobilienmarkt; erhöhter Investitionsbedarf im Bestand (v. a. energetische Sanierung)

### **Risiken**

- Steigende Zinsen und Baukosten, fehlende Fachkräfte sowie Inflation dämpfen Risiko- und Investitionsbereitschaft
- Wirtschaftliche Risiken und länger anhaltende Rezession führen zu Budgetknappheit und begrenzen öffentliche Förderung
- Vielzahl an Herausforderungen und Krisenerscheinungen lähmen Handlungsbereitschaft und Initiative

Die Mollerstadt bietet also eine, wenn auch typische, so doch komplexe Gemengelage. Besonders wichtige Akteur\*innen hierbei sind die Eigentümer\*innen. Um Veränderungsprozesse im Quartiers- und Gebäudebestand anzustoßen und erfolgreich umsetzen zu können, bedarf es ihrer unmittelbaren Beteiligung und Mitwirkungsbereitschaft. Man kann sie kaum zwingen, sondern muss sie überzeugen, muss ihnen die potenziellen Mehrwerte aufzeigen, um zu motivieren und Umsetzungen anzustoßen bzw. zu beschleunigen. Es hilft sehr, die Wirtschaftlichkeit angestrebter Maßnahmen nachzuweisen und Fördermaßnahmen (Darlehen, Zuschüsse usw.) transparent zu machen, sodass die gewünschten Investitionen (auch) für den oder die einzelne\*n Eigentümer\*in rentierlich sind und langfristig Ertrag und Immobilienwert zumindest sichern.

Das ist gerade angesichts der Vielfalt und Kleinteiligkeit der Eigentümer\*innenstruktur in der Mollerstadt eine besondere Herausforderung,

weil nicht unmittelbar eine Interessenkongruenz besteht oder einfach hergestellt werden kann. Jede individuelle (wirtschaftliche) Situation der Eigentümer\*innen ist für sich zu beurteilen und darauf zu reagieren. Zu erwarten, dass man sich im Interesse »des Quartiers« oder »der Stadtgesellschaft« engagiert, hat wenig Aussicht auf Erfolg. Auch wenn vielleicht über viele Jahre gut verdient wurde, ist die Bereitschaft zum Investieren nicht gewachsen – allenfalls die Fähigkeit. Im Gegenteil: Vereinfacht gesagt sind in der Vergangenheit die Erträge immer gestiegen, auch wenn nicht investiert worden ist. In einem Markt, der von Nachfrageüberhängen geprägt ist, sind die Erträge oftmals auch ohne besondere Investitionen gesichert. Eine sehr komfortable Situation für die Eigentümer\*innen, die zugleich wenig Notwendigkeiten schafft, über den eigenen Vorteil hinausgehende Investitionen zu tätigen.

### **Zusammenfassend ist festzuhalten**

- Verbesserungsbedarf besteht aus Sicht vieler Eigentümer\*innen zunächst einmal gar nicht, denn die Ertragslage und die Wirtschaftlichkeit des Immobilienbestandes sind in den meisten Fällen als sehr gut einzuschätzen.
- Der Nachfrageüberhang in Darmstadt und insbesondere in den innerstädtischen Lagen bescherte eine sehr gute Vermietbarkeit und stetig steigende Mieterträge.
- Investitionen in den Bestand oder sogar in den öffentlichen Raum (z. B. über Abgaben und Beiträge) haben unmittelbar kaum Auswirkung auf die bereits sehr guten Vermarktungschancen, die Mieterträge und die Immobilienwerte.
- Für einen Teil der Vermietenden ist sogar eine hohe Fluktuation und ein einfacher Standard in der Vermietung wirtschaftlicher: Mieterhöhungen können so häufiger erfolgen, ohne das investiert werden muss. Das hierdurch angesprochene Mieter\*innenklientel stellt oftmals wenig Ansprüche und nutzt die Wohnungen nur Übergangsweise (Studierende, Migrant\*innen, Haushalte in prekären Situationen). Dies beeinflusst über längere Sicht die Sozial- und Haushaltsstruktur im Stadtviertel negativ und kann eine identitätsstiftende Bürgerbeteiligung an Verbesserungsmaßnahmen erschweren.
- Zertifizierungen von Gebäuden oder ESG-Konformität, wie sie bei institutionellen Investor\*innen eine wachsende Bedeutung erlangen, spielen für die überwiegend privaten Einzeleigentümer\*innen keine besondere Rolle. Dies bringt aus ihrer Sicht keinen unmittelbaren Nutzen und kostet nur Geld.

Unter ESG versteht man die Berücksichtigung von Kriterien aus den Bereichen Umwelt (Environmental), Soziales (Social) und verantwortungsvolle Unternehmensführung (Governance). Das Konzept bezieht sich auf die Nachhaltigkeitsziele der UN sowie auf die Klimaschutzziele der EU. ESG-Konformität bedeutet in diesem Sinne, dass ein Gebäude durch Sanierung, Dämmung, Umstellung der Energieversorgung usw. entsprechende Ziele, gemessen an z. B. Energie-Verbrauchskennzahlen, einhält.

## 4. ZEITENWENDE IN DER IMMOBILIEN WIRTSCHAFT: ZUNEHMENDEN HAND- LUNGSDRUCK ALS CHANCE NUTZEN

Die bisherige Marktlogik verändert sich jedoch. Erste Anzeichen hierfür werden sichtbar: Seit einigen Jahren entsteht für einen Teil der Eigentümer\*innen ein erhöhter Handlungsbedarf, wie oben bereits beschrieben. Der Strukturwandel im Einzelhandel führt bspw. zu einer zurückgehenden Nachfrage, und Umsatzrückgänge bedingen eine sinkende Mietzahlungsfähigkeit. Die Folge sind zunehmende Leerstände, häufiger Wechsel von Mieter\*innen in den Erdgeschosszonen und eine sichtbare qualitative Verschlechterung des Besatzes und des Erscheinungsbildes.

Die Vermarktungschancen sinken, die Aussichten auf dauerhaft sichere Mieterträge aus Handel, Gastronomie und Gewerbe gehen zurück. Es verbleiben als Interessent\*innen bzw. Betreibende oft nur noch Discountkonzepte, Spielhallen und Fast-Food-Restaurants, welche die Ladenflächen in der Regel ohne besondere Investitionen in das Erscheinungsbild belegen. Für die Eigentümer\*innen bieten sich hier noch gute Ertragsmöglichkeiten, die es im konventionellen Einzelhandel (Nahversorgung, Gastronomie) kaum mehr gibt oder die sich nur mit erheblichen Investitionen in den Bestand bei relativ niedrigen Mietpreisansätzen erzielen lassen, was dann aber kaum mehr wirtschaftlich ist.

Bei diesem Themenfeld könnten also Maßnahmen wie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität, eine Neuordnung und Aufwertung des öffentlichen Raumes und die Schaffung von Bereichen für Außengastronomie die Rahmenbedingungen verbessern, was die Nachfrage nach den Erdgeschoßflächen erhöht. In der Folge könnten Frequenzen, Umsätze und Mieterträge nachhaltig steigen. Beispielhaft konnte dies bereits bei dem Pilotprojekt der Umgestaltung der Grafenstraße im Ansatz beobachtet werden. Dabei ist die Stadt als wichtigste Akteurin gefordert, die Rahmenbedingungen zu verbessern. Die Bewohner\*innen und Besuchenden profitieren infolgedessen vom höheren Nutzwert, aber auch die Eigentümer\*innen können für sich verbesserte Vermarktungschancen nutzen.

Ein noch relativ neuer, zusätzlicher Treiber gewinnt für die Eigentümer\*innen aktuell an Relevanz und könnte eine viel größere Wirkung entfalten: Die Energiekrise und die Ziele der Europäischen Union zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz verschärfen den Handlungsdruck, vor allem im Bestand, wie oben bereits angedeutet. Dieser neue und umfassende Treiber könnte auch für die Zielerreichung in der Mollerstadt genutzt werden. Er ist vielen aber in seiner Dimension noch nicht bewusst.

Mit Besatz sind die Erdgeschossnutzungen (Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen) einer Straße oder eines Einkaufszentrums gemeint.

## **Derzeit stehen noch nicht alle rechtlichen Regelungen fest, so ist aber dennoch Folgendes absehbar:**

- Der Druck auf Bestandseigentümer\*innen wird in den kommenden Jahren erheblich zunehmen. Sie sollen in den Bestand investieren, um die energetische Situation zu verbessern und die Energieversorgung der jeweiligen Immobilie zu modernisieren oder auf erneuerbare Energien umzustellen (z. B. durch Dämmung, Austausch von Fenstern, Austausch des Heizungssystems, Einbau von Photovoltaik und/oder von Wärmepumpen usw.). Entsprechende Förderprogramme wurden und werden aufgelegt. Damit wird mittelbar über eine geringere Betriebskostenbelastung auch die Mietzahlungsfähigkeit der Mieter\*innen gesichert, was wiederum der Ertragsituation der Eigentümer\*innen zugutekommt.
- Klar ist, dass allein durch Neubau die Klimaziele des Bundes und der EU nicht zu erreichen sind und Neubau wegen seines Rohstoffverbrauchs und des Einsatzes grauer Energie sogar kontraproduktiv ist. Deshalb müssen im Bestand kurz- bis mittelfristig deutliche Fortschritte erzielt werden. Die aktuelle Energiepreiskrise verschärft und beschleunigt diesen Prozess noch. Der Immobilienbestand steht somit fortan im Mittelpunkt der Aktivitäten.
- Die Bewältigung dieser Aufgaben stellt aber vor allem private Eigentümer\*innen und Eigentümergemeinschaften vor große Herausforderungen. Dies beginnt mit der Überwindung des Informationsdefizits und geht von der Entscheidung über die geeigneten Maßnahmen und die Formalitäten der Beantragung und Genehmigung bis hin zur Umsetzung der Vorhaben (in Zeiten steigender Bau- und Materialkosten und Fachkräftemangel).
- Hinsichtlich der Marktlogik ist also die Zeit komfortablen Wirtschaftens wie in der Vergangenheit vorbei. Die bevorstehenden Entwicklungen werden Auswirkungen auf die Immobilienwerte haben: Aufgrund des zwingenden Investitionsbedarfes werden bei der Bewertung oder einer Veräußerung der Immobilie oder bei einer Beleihung diese Kosten in Ansatz zu bringen sein. Der rechnerische Immobilienwert wird dadurch geschmälert – denn spätestens der oder die neue Eigentümer\*in muss die Maßnahmen umsetzen. Dieser Wertverlust ist zwar derzeit noch schwer zu beziffern, da der Umfang und der Zeitraum der Umsetzung der notwendigen Maßnahmen heute noch völlig unklar sind. Aber der Handlungsdruck steigt. Bei privaten Immobilieneigentümer\*innen wird sich dieses Erkenntnis erst langsam durchsetzen. Sie kann heute bis zu einem gewissen Grad auch noch vernachlässigt werden, solange keine Veräußerung oder Beleihung der Immobilie vorgesehen ist.

- Institutionelle Eigentümer\*innen werden diesen Handlungsdruck schon früher erkennen, da hier der Informationsfluss bzw. die Erwartung an Transparenz innerhalb der professionellen Immobilienbranche besser funktioniert. Außerdem entsteht hier auch auf Ebene der einzelnen Investor\*innen, z. B. eines in Wohnimmobilien investierten Fonds, eine Offenlegungspflicht: In Zukunft müssen diese Eigentümer\*innen aufgrund der ESG-Anforderungen offenlegen, welche Auswirkungen eine Investition hinsichtlich der Nachhaltigkeitsziele hat. Daher werden in Zukunft Energieverbrauchsdaten und Auswirkungen auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz auch im Bestand erfasst werden müssen, und bei Investitionen muss nachgewiesen werden, dass sich die Performance verbessert. Bei An- und Verkäufen hat dies spätestens dann Auswirkungen auf die Renditeentwicklung eines solchen Fonds. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die einen institutionellen Eigentümer\*innen ihre alten, noch nicht ESG-konformen Bestände verkaufen werden, da sie selber nicht in der Lage oder willens sind, die Investitionen selbst zu tragen. Oder aber sie integrieren die erforderlichen Maßnahmen in ihre Businesspläne und führen die Investitionen tatsächlich selbst durch, um den Bestand nachhaltig weiterzuentwickeln.
- Diese Klientel könnte für die Mollerstadt für Pilotmaßnahmen besonders interessant werden, da sie eher über die erforderlichen Mittel und einen nennenswerten Bestand verfügen, was es ermöglicht, beispielhaft voranzugehen, auch als Vorbild für die privaten Eigentümer\*innen in der Nachbarschaft.

Hier entsteht also in bisher nicht dagewesenem Ausmaß ein Handlungsdruck, der für den angestrebten Wandel in der Mollerstadt, bzw. in innerstädtischen Quartieren wie der Mollerstadt, genutzt werden kann. Zugleich stehen Fördermittel bereit, um die Wirtschaftlichkeit zu verbessern und Investitionen erst zu ermöglichen. In diesem Zuge könnten weitere Maßnahmen zur Zielerreichung zur Aufwertung und Verbesserung der Situation umgesetzt werden, etwa die Umgestaltung des öffentlichen Raumes und die Umsetzung eines neuen Parkraummanagements.

## 5. DIE CHANCE NUTZEN: AKTEUR\*INNEN

### UND INITIATIVEN BÜNDELN

Vor diesem Hintergrund wurden im Rahmen der Schreibwerkstatt verschiedene Ansatzpunkte für die Beförderung der Zielerreichung bzw. zur mittelbaren Unterstützung der ins Auge gefassten Handlungsfelder identifiziert, die hier auf die Relevanz für die Eigentümer\*innen zurückgeführt werden sollen:

#### **Eigentümer\*innenberatung zu Fördermaßnahmen und Umsetzung über den Haus- und Grundeigentümerverband**

- Insbesondere für die Einbeziehung der privaten Eigentümer\*innen bedarf es einer umfassenden Aufklärungs- und Beratungskampagne. Angebote mit Lösungen aus einer Hand – von der Beratung bis zur Umsetzung – sind wünschenswert.

#### **Förderung der Energiewende**

- In Kooperation mit der ENTEGA als ansässigem Energieversorger kann das Fernwärmenetz als eine Alternative zu den bisher auf fossilen Brennstoffen basierenden Heizungssystemen ausgebaut werden. Die örtlichen Möglichkeiten und Förderprogramme sollten diesbezüglich in die Eigentümer\*innen- und Investor\*innenberatung integriert werden. Dazu gehört auch, freie Energieberater\*innen entsprechend zu informieren. Die aktuelle Energiekrise kann dabei ein »window of opportunity« darstellen, wobei man aktuell noch nicht abschätzen kann, ob und in welcher Form sie bei einer Umsetzung der Fernwärme in der Mollerstadt noch ein Treiber sein wird. Vermutlich wird eine individuelle Versorgung mit fossiler Energie aber langfristig teuer bleiben und ist vor dem Aspekt der Nachhaltigkeit ohnehin ein Auslaufmodell. Letztlich wird der Preis für die Mieter\*innen und die damit einhergehende Vermietbarkeit für die Vermieter\*innen entscheidend sein.

#### **Entparken als Voraussetzung nachhaltiger Entwicklung; Installation eines Parkraummanagements**

- Eine Reduktion von Parkplätzen sowohl im öffentlichen Raum als auch auf den Privatgrundstücken wurde in der Schreibwerkstatt als Voraussetzung nachhaltiger Entwicklung begriffen, um die Flächen zu entsiegeln und zu begrünen, Rad- und Fußwege anzulegen oder zu verbreitern oder auch soziale Begegnungsorte schaffen zu

können. Dieses Ziel wird nur umsetzbar sein, wenn man die Belange und Handlungslogiken der Eigentümer\*innen und Nutzer\*innen hier mitdenkt. Auf lokaler Ebene gibt es ein nennenswertes ÖPNV-Netz mit akzeptabler Taktung und damit Alternativen zum eigenen Auto. Darmstadt ist aber auch Teil eines regionalen Geflechts und hat ein hohes Pendler\*innenaufkommen. Solange auf regionaler Ebene keine von Nutzer\*innen als tragfähig empfundenen Alternativen bestehen, steht es im Interesse von Eigentümer\*innen, Parkplätze vorzuhalten (weshalb bei diversen Neubauvorhaben in der Mollerstadt auch ökologisch wenig nachhaltige Tiefgaragen entstanden sind). Zudem verdienen die Eigentümer\*innen mit der Vermietung von Parkplätzen auf dem eigenen Grundstück Geld – während die alternative Entsiegelung und Begrünung (trotz Fördermittel) nicht umlagefähige Kosten verursacht. Es zeigen sich aber auch Möglichkeiten, Parkraum effizienter zu gestalten. Parkplätze im Privateigentum, meist in Innenhofbereichen, dienen neben Anwohnenden auch den Mitarbeitenden ansässiger Unternehmen, die mit dem Pkw anreisen. Insbesondere abends und nachts bleiben viele dieser Stellplätze aber ungenutzt. Hier könnte unter Führung der Stadt bzw. in konkreter Umsetzung über das Quartiersmanagement (siehe unten) ein integriertes Parkraummanagement helfen, damit die Nutzung und Bewirtschaftung des verfügbaren Parkraumes effizient koordiniert werden. Gleichzeitig kann der ruhende Verkehr im öffentlichen Stadtraum zurückgedrängt und Platz für eine alternative Nutzung geschaffen werden. In der Mollerstadt gibt es sowohl Tief- und Hochgaragen, die nach bisherigen Aussagen nur selten voll ausgelastet sind. Diese sind fast alle in der Hand eines\*einer privaten Betreiber\*in. In der Vergangenheit ist es der Stadt nicht gelungen, sich mit diesem oder dieser zu einigen dort vermehrt Quartiersparken anzubieten. Ein solches Angebot wäre aber elementar, wenn man die Parkplatzflächen in Straßen und Höfen anderen Nutzungen zuführen möchte. Voraussetzung für die Akzeptanz der Nutzer\*innen wären niedrige Mietpreise für die Stellplätze.

### **Schaffung eines Quartiersmittelpunktes**

- Langfristig ist der Werterhalt der Immobilien auch von Angeboten im Quartier abhängig. Mit dem Stadthaus steht ein zentral gelegenes, architektonisch markantes Gebäude innerhalb des Quartiers im Eigentum der Stadt zur Verfügung. Damit könnte – auch unter Einbeziehung der Freifläche vor dem Objekt – ein Treffpunkt

Siehe auch: Teil B – Handlungsfelder, »Handlungsfeld Konsum«, Inselftschgespräche Konsum, Runde 1



Abb. 66 Stadthaus



Abb. 67 Grafenstraße

geschaffen werden, der für unterschiedliche Zwecke genutzt werden könnte: Büro des Quartiersmanagements, Ort für Versammlungen, Veranstaltungen und Events, gastronomisches Angebot, Kultur und Ausstellungen und Informationsaustausch. Weitere Flächen können für private Dienstleistungen und Coworking-Flächen vermietet werden. Das »Haus in der Mollerstadt« wäre in diesem Sinne ein Leuchtturmprojekt, welches Identität stiftet und vielfältigen Nutzen bringt. Es würde das Umfeld aufwerten, Raum für die örtlichen Initiativen bieten und zum Veränderungsprozess im Quartier mittel- und unmittelbar beitragen.

### **Quartiersmanagement**

- Ein Quartiersmanagement (QM) bündelt wichtige Managementaufgaben in Quartieren mit unterschiedlichen Eigentümer\*innen, Nutzungen und Nutzer\*innen sowie Interessen. Ganz praktisch orientiert kann über das QM das Parkraummanagement organisiert und abgerechnet werden. Das QM ist zugleich Interessenvertretung und Moderator bei Konflikten und Entscheidungsprozessen und in dieser Funktion für die Eigentümer\*innen interessant. Das QM kann bei Vermietungsstrategien unterstützen, Standortmarketing betreiben und den Rahmen bieten, Eigentümer\*innen, Bewohner\*innen und Besuchende im Quartier zu informieren.

Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für einen Wandel in der Mollerstadt ändern sich also. Es gibt eine Reihe von Ansatzpunkten, die von den unterschiedlichen Akteur\*innen genutzt werden können. Eine Schlüsselrolle nimmt hier die Stadt Darmstadt ein, indem sie initiativ Rahmenbedingungen verbessert und Leuchtturmprojekte umsetzt, die es den übrigen Akteur\*innen erleichtert, den Prozess weiter voranzutreiben. Aber auch der Verbindung zwischen ENTEGA und Haus- und Grundeigentümergebund kommt eine wichtige Schlüsselrolle zu, da sie Antworten und Lösungen bereithalten können, welche vor allem die zahlreichen privaten Einzeleigentümer\*innen benötigen, um ihren Immobilienbestand zukunftsfähig zu machen. Der jüngst gestiegene Handlungsdruck könnte hier zu einer fruchtbaren Dynamik für die Mollerstadt und vergleichbare Quartiere führen.

# QUELLEN

.....

## LITERATUR

Architekturforum Freiburg, [online]  
<https://architekturforum-freiburg.de/>  
(letzter Zugriff am 19.9.2022)

Artikel der dpa Hessen auf ZEIT ONLINE, [online]  
<https://www.zeit.de/news/2021-10/08/hanau-will-mit-konzept-innenstadt-lebendig-halten> (letzter Zugriff am 13.9.2022)

Gestaltungsbeirat der Wissenschaftsstadt Darmstadt, [online]  
<https://www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/stadtplanung/gestaltungsbeirat>  
(letzter Zugriff am 19.9.2022)

Gestaltungssatzung Nr. 1000 Ga  
– Innenstadt Bochum – vom 08.09.2020

Groblewski, Michael. Auf der Suche nach einer neuen architektonischen Norm. In: Groblewski, Lück, Svenshon (2015): Georg Moller

Wissenschaftsstadt Darmstadt (2020): Masterplan DA 2030+

## ABBILDUNGEN

- Abb. 63 (Foto: Katja Hofmann)
- Abb. 64 (Foto: NHW / Fotograf: Marc Strohfeldt.)
- Abb. 65 (Foto: Katja Hofmann)
- Abb. 66 (Foto: Martina Rahner)
- Abb. 67 (Foto: Astrid Schmeing)
- Abb. 68 (Foto: Katja Hofmann)



Abb. 68

# Auswertung

In Teil C erfolgt die Auswertung der Inhalte der vorhergehenden Teile, es werden Schlussfolgerungen getroffen. Diese werden ergänzt durch eine Überlagerung der räumlichen Faktoren der Handlungsfelder sowie einem weiteren Interview mit einem Stadtrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Darauf aufbauend werden Schlüsselfaktoren und Hebelpunkte herausgearbeitet, um die Herausforderungen und Hemmnisse auf dem Weg zu einer nachhaltigen Entwicklung eines innerstädtischen Quartiers zu überwinden.

## **PROF. ASTRID SCHMEING**

**ist seit 2009 Professorin für Stadt-  
baugeschichte und Städtebau an der  
Hochschule Darmstadt.**

Ihr Fokus liegt auf städtebaulichen Raummodellen und deren gesellschaftlichen, technischen und ästhetischen Implikationen. Ihre Forschungsschwerpunkte und Publikationen liegen in der Stadt der kurzen Wege, der Zwischenstadt sowie den Nachkriegssiedlungen und deren räumlichen Potenzialen.

## **DR. JONAS J. SCHOENEFELD**

**ist seit 2020 als Wissenschaftler am  
Institut Wohnen und Umwelt tätig.**

Er studierte Psychologie, Umweltstudien und Spanisch am Middlebury College in den USA, dann Geographie und Umwelt an der Oxford Universität und promovierte am Tyndallzentrum für Klimaforschung an der University of East Anglia. Von 2016 bis 2020 war er wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Politikwissenschaft der Technischen Universität Darmstadt. Zu seinen aktuellen Forschungsschwerpunkten zählen der Klimaschutz und die Klimaanpassung im Gebäudebereich von der EU-Ebene bis hin zu den Kommunen.

## **PROF. DR. BIRTE FROMMER**

**ist Professorin für Raum- und Um-  
weltmanagement an der Hochschule  
Darmstadt.**

Sie beschäftigt sich in der Lehre und in der Forschung mit aktuellen Fragestellungen der Raumentwicklung, mit der Entstehung und dem Wandel von Siedlungs- und Infrastrukturen und den daran beteiligten Akteur\*innen. Ihre Forschungsinteressen liegen insbesondere in den Themenbereichen achthaltige Stadt- und Regionalplanung, regionale und interkommunale Kooperation sowie Anpassung an den Klimawandel und Klimaschutz. Von 2019–2022 leitete sie das Teilvorhaben »Zukunftsorientierte Stadtentwicklung« im Rahmen des s:ne-Projektes.

## INTERVIEWPARTNER

### **MICHAEL KOLMER**

**Der Geograph ist seit 2021 Dezer-  
nent für Klima, Umwelt, Stadt-  
planung, Grün und Mobilität der  
Wissenschaftsstadt Darmstadt.**

Zuvor war er Leiter der Darmstädter Wirtschaftsförderung und darauffolgend Leiter des Amtes für Wirtschaft und Stadtentwicklung. Er sitzt im Aufsichtsrat des Rhein-Main-Verkehrsbundes, der HEAG Mobilo und der Bauverein AG und ist im Vorstand der Dadina für den Nahverkehr mit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg. Kolmer ist berufenes Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL).

# 1. DIE MOLLERSTADT IN DARMSTADT –

## EIN QUARTIER VOLLER HERAUSFORDERUNGEN?

Die Stadtentwicklung sieht sich mit Blick auf die dringend benötigte nachhaltige Entwicklung einer Vielzahl von Herausforderungen gegenübergestellt. Dies zeigt sich auch am Beispiel der Darmstädter Mollerstadt, einem innerstädtischen Quartier, dessen Raumstruktur aus dem 19. und dessen Bebauung aus der Mitte des 20. Jahrhunderts stammen und der sich diese Publikation widmet. Trotz unterschiedlicher Anläufe verschiedener Akteur\*innen und einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme, gekoppelt an ein integriertes Quartierskonzept, ließen sich Veränderungen in Richtung nachhaltiger Entwicklung bisher nur schwer bis gar nicht realisieren. Ziel der vorliegenden Publikation ist es, die Gründe für die Veränderungsresistenz inter- und transdisziplinär herauszuarbeiten. Der Band entstand im Rahmen des von Bund und Land geförderten Transferprojektes der Hochschule Darmstadt »Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung (s:ne)«.

In **Teil A** des Bandes wurde der Bezugsraum Mollerstadt vorgestellt und eine Vision etabliert, die auf den bestehenden Zielen der Stadt beruht. Der nachfolgende **Teil B** der Publikation bildete Ergebnisse einer »Schreibwerkstatt« ab, die im Rahmen des s:ne-Projektes in der Schader-Stiftung durchgeführt wurde. Hier arbeiteten Wissenschaftler\*innen mit Praxisakteur\*innen zusammen, um die jeweiligen Handlungsfelder aus s:ne gemeinsam zu beleuchten. In Treffen in der Schader-Stiftung wurden mittels »Pitches« und Gesprächen an »Inseltischen« die Beiträge diskutiert und Perspektiven verschiedener Stakeholder herausgearbeitet. So konnten Hemmnisse und Chancen einer nachhaltigen Stadtentwicklung beschrieben und diskutiert werden. Hier, in **Teil C**, erfolgt nun die Auswertung der Inhalte der vorherigen Abschnitte. Es geht darum, die Grenzen eines gemeinsamen Problemverständnisses in der Schreibwerkstatt zu umreißen bzw. verbleibende Diskrepanzen zwischen den Zielen der Stadt und den Motivationen und Handlungsweisen verschiedener Stakeholder aufzuzeigen. Darauf aufbauend sollen Schlüsselfaktoren und Hebelpunkte etabliert

werden, an welchen identifiziert werden kann, wie die erkannten Diskrepanzen und Hemmnisse auf dem Weg zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung eines innerstädtischen Bestandsquartiers überwunden werden können.

In Teil A des Bandes wurde die Mollerstadt in Darmstadt als innerstädtisches Quartier charakterisiert, das ein hohes Potenzial hat, als Stadt der kurzen Wege zu funktionieren. Dieses Leitbild der Stadt der kurzen Wege wird in Darmstadt seit der Lokalen Agenda 21 Anfang der 2000er-Jahre, der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes 2006, vor allem aber seit der gemeinsamen Erarbeitung des Masterplans Darmstadt 2030+ als Leitlinie verfolgt. Themen wie die doppelte Innenentwicklung, Klimaanpassung durch Entsiegelung und Begrünung und vor allem der Umgang mit dem Bestand von Gebäuden, Straßen und anderer Infrastruktur, gekoppelt an den Gedanken, graue Energie zu sparen sowie die Kreislaufwirtschaft zu stärken, sind sukzessive hinzugekommene Strategien nachhaltiger Entwicklung, die sich gegenseitig bereichern und im Leitbild der Stadt der kurzen Wege aufgehen können.

Als die städtebauliche Sanierungsmaßnahme Mollerstadt/westliche Innenstadt 2005 gestartet wurde, war das Handeln noch nicht explizit auf das Thema der nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet. In der Zielsetzung der Sanierungsmaßnahme für die Mollerstadt ging es zunächst um die Funktionsmischung im Quartier und den Erhalt des Einzelhandels. Diese Thematiken spielen bis heute eine wichtige Rolle und wurden in dem integrierten Quartierskonzept von 2013 um Nachhaltigkeitsziele ergänzt. Mit dem Instrument der städtebaulichen Sanierung alleine wäre dies nicht möglich gewesen, da der Bund die nachhaltige Entwicklung erst 2013 als mögliches Ziel von Sanierungsmaßnahmen in das Bauplanungsrecht aufgenommen hat.

Dennoch reichen diese Bemühungen nicht aus. Insbesondere über einen Beitrag von Tamina Milius von Architects for Future wurde deutlich, dass das im Pariser Abkommen<sup>163</sup> gesteckte Ziel, die Erderwärmung auf 1,5°C zu beschränken, mit den aktuellen Maßnahmen in Darmstadt nicht erreicht werden kann. In dem Gespräch mit Judith Wilms vom Stadtplanungsamt Darmstadt, Birgit Gröning vom Projektträger NH ProjektStadt sowie Peter Werner, vormals Wissenschaftler im Institut Wohnen und Umwelt (IWU) und Astrid Schmeing, Hochschule Darmstadt, begründet sich dies auch dadurch, dass städtebauliche Prozesse zeitintensiv sind und die dazugehörigen Ziele in der Zwischenzeit Veränderungen unterliegen können, so auch in unserem Beispiel.

Mit dem integrierten Quartierskonzept für die Mollerstadt hat die Stadt Darmstadt 2013 vor allem die energetische Modernisierung des Gebäudebestandes sowie die Begrünung des Quartiers zum Ziel erklärt und mit KfW-Mitteln entsprechende Förderprogramme aufgelegt. Insbesondere

**Schlüsselfaktor:**  
Gesetze bzw. Regularien

<sup>163</sup> Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Klimaabkommen von Paris, [online] <https://www.bmz.de/de/service/lexikon/klimaabkommen-von-paris-14602> (letzter Zugriff am 12.01.2023)

die KfW-Mittel<sup>164</sup> für die Begrünung von Fassaden, Dächern und Höfen wurden allerdings bislang kaum abgerufen. Zwar wurden im Zuge von Neubau und Aufstockung auch Dächer naturnah gestaltet und einige wenige Höfe entsiegelt und begrünt, aber am grundlegenden Charakter eines weitestgehend versiegelten Quartiers ohne nennenswerten Grünanteil hat sich bislang wenig geändert. Judith Wilms und Birgit Gröning sind zuversichtlich, dass die Veränderung einsetzen wird und beschreiben die Metapher eines Mosaiks, in dem erst einzelne Steine gesetzt werden, das sich im Laufe der Zeit aber zu einem Gesamtbild ergänzen wird. Es bleibt abzuwarten, ob dieser Effekt wirklich eintritt, da die Begrünung von Grundstücken und Gebäuden Mehrkosten und Pflegeaufwand bedeuten und die Eigentümer\*innen aktuell kaum unmittelbaren monetären Nutzen daraus ziehen können.

Zurzeit sind es vor allem zivilgesellschaftliche Initiativen und die Wissenschaft, welche einen Fokus auf die neu hinzugekommenen Themen graue Energie, Bestandsentwicklung und Kreislaufwirtschaft setzen. In der praktischen Umsetzung könnte bspw. eine Musterbauordnung, wie sie die Architects for Future in die Diskussion eingebracht haben, ein Ansatz in diese Richtung sein.<sup>165</sup> Peter Werner hat darauf aufmerksam gemacht, dass es bislang noch keine umfassende Nachhaltigkeitsstrategie für die Mollerstadt gibt, eine solche aber wichtig wäre, um die Entwicklung voranzutreiben.

164 KfW, Quartiersversorgung: Förderkredite und Zuschüsse für Kommunen, [online] <https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Öffentliche-Einrichtungen/Kommunen/Quartiersversorgung/> (letzter Zugriff am 12.01.2023)

### Schlüsselfaktor: Eigentümer\*innen

165 Architects for Future, 210702\_A4F Vorschläge für eine Musterbauordnung, [online] <https://drive.google.com/drive/folders/1F1FECQCF-ndKnYe4QmxrC-DmmjTBN2fPZo> (letzter Zugriff am 12.01.2023)

## 2. GEGENWART UND ZUKUNFT DER MOLLERSTADT: HANDLUNGSFELDER UND DENKANsätze

Ein wesentliches Ziel dieses Bandes ist es, die Gründe für die Veränderungsresistenz in der Mollerstadt inter- und transdisziplinär herauszuarbeiten. Dies war auch das Ziel der Schreibwerkstatt. Dabei wurden die Handlungsfelder aus s:ne, nämlich Mobilität, Gebäude, Energie/Wärmenetze und Konsum, um die Themen Städtebau, urbanes Grün, Identifikation und Engagement sowie Marktlogik und immobilienwirtschaftliche Rahmenbedingungen als wesentliche Dimensionen nachhaltiger Stadtentwicklung ergänzt. Mit Blick auf die nachhaltige Entwicklung zeigt sich in allen Handlungsfeldern ein signifikanter Handlungsbedarf. Zudem geht aus Teil B hervor, dass sich die Handlungsfelder gegenseitig mehr oder weniger stark beeinflussen und zusammenhängend betrachtet werden müssen. In den

folgenden Abschnitten wird untersucht, was sich aus den verschriftlichten Fachbeiträgen in Teil B dieser Publikation und den Gesprächsmitschnitten in den Schreibwerkstatt-Workshops schlussfolgern lässt. In den Fokus genommen werden dabei thematische Überschneidungen, aber auch Gegensätze zwischen den Beiträgen.

## Mobilität

Die Autor\*innen Jan-Marc Joost, Johanna Möbius und Axel Wolfemann (alle h\_da), Gisela Stete (StetePlanung – Büro für Stadtplanung und Verkehrsplanung) und Norbert Stoll (ehem. Straßenverkehrsamt der Stadt Darmstadt) betrachten und bewerten den Umbau der Grafenstraße, eine der belebtesten Straßen der Mollerstadt, welche in der Nähe der Fußgängerzone liegt. Neben zahlreichen Geschäften findet sich hier viel Gastronomie. Der Beitrag legt einen Schwerpunkt auf den partizipativen Prozess, der im Rahmen des Umbauverfahrens angelegt war. Die Autor\*innen beschreiben, wie in diesem Prozess Kompromisse gefunden wurden, welche Belange verschiedener Stakeholder berücksichtigt wurden und wie dies nachfolgend für heutige Akzeptanz sorgt.

**Schlüsselfaktor:**  
Teilhabe

Interessant ist, dass der Text darauf aufbaut, dass mit dem Thema nachhaltige Mobilität andere Themen der Stadtentwicklung integral verknüpft sind. Der ruhende Verkehr, meist parkende Autos, spielt eine Schlüsselrolle bei der nachhaltigen Veränderung des öffentlichen Raumes. Erst wenn das Parken anders organisiert wird, werden notwendige Flächen für Radspuren, breitere Fußwege, Grünflächen und Aufenthaltszonen frei. In der Grafenstraße ist dies überwiegend gelungen, wobei sich die hohe Leitungsdichte im Boden als Hindernis bei der Baumpflanzung zur Begrünung herausstellte.

**Schlüsselfaktor:**  
Raumstruktur

Die Gesprächsmitschnitte der Schreibwerkstatt ermöglichen mit der Diskussion des »Modal Splits« eine Erweiterung der Betrachtung nachhaltiger Mobilität. Der Modal Split beschreibt die Teilung des Verkehrsaufkommens in verschiedene Verkehrsträger, also neben dem Auto auch den öffentlichen Nah-, Rad- und Fußverkehr. Hier zeigt sich, dass für eine Verschiebung des Modal Splits in Richtung umweltfreundlicherer Verkehrsmittel zum Teil noch die notwendige Infrastruktur, wie ein geschlossenes Radwegenetz oder gute ÖPNV-Verbindungen, die auch in die Region hineinreichen, fehlt. Mit dem Konzept des Modal Splits geht das Prinzip »Leihen statt Besitzen« einher, um neben der Zahl der Fahrten mit dem Pkw auch die Anzahl an Fahrzeugen in der Mollerstadt und somit den Bedarf an Parkplätzen zu reduzieren.

Der Beitrag der Autor\*innen bezieht sich auf den öffentlichen Raum und damit auf Flächen, auf welche die Stadt Darmstadt in der Regel direkt zugreifen kann. Um nachhaltige Entwicklung maßgeblich voranzubringen, braucht es aber auch den Zugriff auf Privatgrundstücke (einschl. Gewerbeflächen), da diese den Großteil der Flächen in der Mollerstadt ausmachen. Nur wenn das Parken auf den Privatgrundstücken anders organisiert werden kann, werden Flächen für die Entsiegelung und Begrünung frei. Damit sind private Eigentümer\*innen hier – wie auch in anderen Handlungsfeldern – Schlüsselakteur\*innen, um die nachhaltige Entwicklung ausreichend umzusetzen. Privateigentümer\*innen brauchen jedoch einen Anlass, das Parken in den Höfen deutlich zu reduzieren, was möglicherweise einen Verzicht auf Einkünfte durch Parkmieten bedeuten kann. Ein begrünter Hof bringt in der Regel keine Rendite.

**Schlüsselfaktor:**  
Eigentümer\*innen

Während also im öffentlichen und privaten Raum bislang (zu) viel Fläche für das Parken genutzt wird, sind die vorhandenen Parkhäuser in der Mollerstadt paradoxerweise nicht vollständig ausgelastet. Würden diese Parkhäuser zu Quartierparkhäusern umgebaut, könnte es gelingen, Parkstände aus den Hinterhöfen und dem öffentlichen Raum zu lösen. Allerdings hat die Stadt aktuell keinen unmittelbaren Zugriff auf die Parkhäuser, da diese einem gewerblichen Betreiber gehören. Hier braucht es innovative, finanzielle und organisatorische Modelle, um das Parken vermehrt an solchen Sammelstellen zu konzentrieren. Erst dann ist es überhaupt möglich, den ruhenden Verkehr auf Privatgrundstücken zu reduzieren und die Flächen in den Hinterhöfen und im öffentlichen Raum anderweitig verfügbar zu machen.

## Gebäude

Im Beitrag zum Handlungsfeld Gebäude legen Iris Behr (h\_da), Britta Stein (IWU) und Thomas Bellmer (Haus & Grund Darmstadt) dar, dass es nicht ausreicht, nur den Primärenergieeinsatz in der Nutzungs- und Betriebsphase eines Gebäudes zu betrachten, also wie viel Energie bspw. für Beleuchtung, Heizung oder den Betrieb von Hausgeräten verbraucht wird. Vielmehr gilt es, den gesamten Energieeinsatz zu berücksichtigen, der für die Herstellung, Errichtung, Instandhaltung, Erweiterung, Erneuerung und Entsorgung bzw. Wiederverwertung der eingesetzten Produkte, Materialien und Bauteile erforderlich ist. Dies wird in der Fachsprache mit den Begriffen »graue Energie« und »graue Emissionen« beschrieben. Bei dieser Betrachtungsweise wird also der Energieverbrauch in der gesamten »Lebenszeit« eines Gebäudes einbezogen. Mit dem Neubau von

Gebäuden geht oft ein viel höherer Einsatz von grauer Energie einher als bei der Bestandssanierung. Im Bestand bereits vorhandene Tragkonstruktion verursacht bei Neubauten häufig etwa 50 % der grauen Emissionen.

Während lange der Neubau im Fokus der Wissenschaft und Praxis stand, richtet sich der Blick nun zunehmend auf den Bestand. Mit der neu strukturierten Bundesförderung für effiziente Gebäude (kurz BEG) wird die Förderung künftig stärker auf die Bestandssanierung ausgerichtet.<sup>166</sup>

Neben der Gesetzgebung spielt die Beratungspraxis eine wichtige Rolle darin, Eigentümer\*innen aufzuklären und Möglichkeiten nachhaltiger Entwicklung aufzuzeigen. Aus dem Interview mit zwei Energieberatern geht hervor, dass der oben geschilderte Lebenszyklusansatz in der Beratungsszene noch nicht umfassend verbreitet ist. Der Aufwand für die energetische Bewertung eines Gebäudes ist sehr umfangreich und kompliziert, was eine Hemmschwelle darstellt. Sogenannte »Nachhaltigkeitsklassen« regeln energetische Anforderungen und Standards, die an die Bausubstanz gestellt werden. Die Regularien, in denen die gesetzlichen Grundlagen mit den Klassifizierungen und die damit verbundenen Fördermöglichkeiten angelegt sind, sind komplex und unübersichtlich. Großanleger\*innen haben oft eigene Planungsabteilungen, um sinnvoll mit diesen Herausforderungen umgehen zu können. Für Kleineigentümer\*innen, welche die Hauptgruppe der Eigentümer\*innen in der Mollerstadt bilden, bildet die Komplexität und Unübersichtlichkeit der Anforderungen jedoch eine Hemmschwelle. Die Regulierungen sollten noch stärker auf diese Zielgruppe ausgerichtet und insgesamt vereinfacht werden.

Neben den eben geschilderten Gründen gibt es laut Thomas Bellmer von Haus & Grund Darmstadt diverse weitere Gründe, warum Kleineigentümer\*innen nicht aktiv werden wollen oder können. Viele Eigentümer\*innen bekommen bspw. aufgrund ihres hohen Lebensalters nur schwer Kredite, weswegen die Modernisierung ihres Gebäudes auf die folgenden Generationen übertragen wird. Modernisierungskosten werden zudem oft auf die Mieter\*innen umgelegt, die aber meist keine Mieterhöhung wollen bzw. tragen können. Zuletzt können sich viele Wohnungseigentumsgemeinschaften mit Blick auf die Modernisierung oft nur auf den kleinsten gemeinsamen Nenner einigen, wodurch aufwändigere Maßnahmen nicht erfolgen. Im Exkurs »Immobilienwirtschaftliche Rahmenbedingungen« macht Andreas Völker zudem darauf aufmerksam, dass die Eigentümer\*innen in der Marktsituation der letzten Jahre geringen wirtschaftlichen Anlass hatten, aktiv zu werden, da sie auch ohne die Modernisierung des Bestandes ihre Rendite steigern konnten. Dies ist eine sehr maßgebliche Bremse der Entwicklung, die nur schwer zu lösen ist.

Siehe auch: Teil B – Handlungsfelder, »Handlungsfeld Gebäude«

### Schlüsselfaktor: Gesetze bzw. Regularien

166 Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Neue Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG), [online] <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Schlaglichter-der-Wirtschaftspolitik/2021/09/14-neue-bundesforderung-fur-effiziente-gebäude.html> (letzter Zugriff am 02.02.2023)

### Schlüsselfaktor: Marktlogik

## Energie/Wärmenetze

In diesem Beitrag hat sich Harald Meyer (h\_da) zusammen mit Joachim Krein und Martin Freystein (beide ENTEGA, Darmstadts Energie- und Infrastrukturdienstleister) mit dem Gedanken der Fernwärmeversorgung der Mollerstadt durch nachhaltige Wärmenetze befasst. Die Wärmeversorgung des Quartiers erfolgt aktuell überwiegend mit Gas und daher mit einem fossilen Brennstoff. Die Treibhausgasemissionen sind entsprechend hoch. Viele nachhaltige Energieerzeugungsoptionen, wie Biomasseverbrennungsanlagen, Wasserstoff, Solarthermie, aber auch elektrische Wärmepumpen, sind in einem derart dicht bebauten Gebiet mit Geschosswohnungsbau zumindest nicht als alleinige Wärmequelle einsetzbar. Dies ist ein Grund, warum Meyer und Kollegen in ihrem Beitrag eine Fernwärmeversorgung als Option für das Bestandsquartier Mollerstadt vorschlagen. Über Abzweige im bestehenden Leitungsnetz zu großen »Ankerkund\*innen« wie dem Klinikum Darmstadt oder dem Staatstheater könnte das Wohn- und Geschäftsquartier in der Mollerstadt mitversorgt werden.

In den Inselfischgesprächen der Schreibwerkstatt wurde die Fernwärme jedoch von den Diskutant\*innen auch kritisch bewertet: Die Wärmequelle der Fernwärme ist die Müllverbrennungsanlage, die zwar bilanziell kein klimaschädliches CO<sub>2</sub> ausstößt, vor Ort aber durchaus große Mengen Treibhausgase freisetzt. Das hohe Müllaufkommen ist ohnehin nicht nachhaltig. Somit – so die Diskutant\*innen – ist die Fernwärme keine ernsthafte ökologische Alternative. Das Gegenargument der Autor\*innen ist, dass die Müllverbrennungsanlage noch langfristig in Betrieb sein wird, und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß ohnehin erfolgt. Demnach sei es sinnvoll, die ohnehin entstehende Abwärme als Heizquelle für die Fernwärme zu nutzen. Hier ist zusätzlich anzumerken, dass längerfristig eine andere Wärmequelle, z. B. Geothermiefelder oder die Abwärmenutzung von Rechenzentren, die Wärme aus der Müllverbrennungsanlage ersetzen könnte.

Ein weiterer Punkt, der in der Schreibwerkstatt intensiv besprochen wurde, ist der hohe Zusammenhang der Handlungsfelder Gebäude und Energie. Die Wärmeversorgung und die energetische Sanierung sind Größen, die voneinander abhängen. Je besser gedämmt die Gebäudehülle ist, desto geringer ist der Heizenergiebedarf. In den Inselfischgesprächen wurde diesbezüglich der Begriff eines »Rundum-sorglos-Paketes« eingeführt. Hintergrund ist, dass viele Eigentümer\*innen derzeit überfordert sind, die vielfältigen Aspekte nachhaltiger Entwicklung gleichzeitig aufzugreifen und bei einer Sanierung umzusetzen. Die Herausforderungen, welche die Umstellung auf eine nachhaltige Energieversorgung, die energetische Modernisierung der Gebäudehülle, aber auch Inhalte anderer Handlungsfelder

**Schlüsselfaktor:**  
Eigentümer\*innen

wie Begrünung und Mobilität mit sich bringen, sind derart komplex, dass es mehr als die vorhandenen einzelnen Angebote wie eine Energieberatung und verschiedene Förderangebote der Stadt benötigt, um Eigentümer\*innen bei der praktischen Umsetzung zu unterstützen.

Eine weitere Anmerkung in den Gesprächen betraf die zusätzliche Leitung für die Fernwärme im Boden. Der Raum für Bäume sei aufgrund einer hohen Leitungsdichte im Boden ohnehin begrenzt. Durch die zusätzliche Leitung werden Baumsetzungen weiter erschwert. Diese werden aber als Klimaanpassungsmaßnahme benötigt, unter anderem zur Verschattung und Kühlung des Straßenraumes und der Hausfassaden. Andererseits könnte bei Bauarbeiten zur Leitungsverlegung parallel die Mobilität nachhaltig verändert und der öffentliche Raum ausgebaut werden.

**Schlüsselfaktor:**  
Raumstruktur

## Konsum

Innenstädte werden in der Regel vor allem als Konsumstandorte wahrgenommen. Auch die Mollerstadt wurde zu Beginn der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme »Mollerstadt – westliche Innenstadt« vor allem als Geschäftsviertel verstanden. Mit der zunehmenden »Krise des Einzelhandels« stellt sich die Frage nach der Zukunft der Innenstädte und welche Bedeutung sie – neben dem Identifikationsfaktor Konsumstandort – für die Stadtbewohner\*innen künftig haben werden.

Die Innenstadt hat eine große Relevanz für die Umsetzung des Leitbilds der Stadt der kurzen Wege (vgl. Teil A – Grundlagen). Sie ist die geographische Mitte der Stadt, gut mit dem ÖPNV und dem Rad zu erreichen und durch eine immer noch vorhandene Funktionsmischung und eine relativ hohe Baudichte ausgezeichnet. Dies gilt für die Mollerstadt noch mehr als für die angrenzende Fußgängerzone, da die Wohnfunktion in der Mollerstadt stärker ausgeprägt ist.

Da Konsum künftig nicht mehr die Leitfunktion eines innerstädtischen Quartiers wie der Mollerstadt sein kann, begreifen die Autorinnen Michèle Bernhard (IHK), Friederike Edel und Anna Wasmer (beide h\_da) ihren Beitrag überwiegend als Post-Konsum-Betrachtung. Sie stellen sich die Frage nach alternativen Nutzungen und Bedeutungen der Mollerstadt. Im Zentrum der Betrachtung stehen die Anwohner\*innen und deren – aktuell nicht gegebene – Identifikation mit dem Quartier, überlagert von einer auch zukünftigen Bedeutung des Quartiers für die Gesamtstadt. Feste und Veranstaltungen, informelle Treff- und Aufenthaltspunkte, Grün- und Freiflächen oder (Konsum-)Funktionen mit Nachbarschaftsbezug

könnten Mittel sein, diese Bedeutung und somit das Identifikationspotenzial auszubauen.

Da der Einzelhandel schrumpft, muss mit den frei werdenden Gewerbeflächen umgegangen werden. Im Sinne der nachhaltigen Stadtentwicklung sollten hier Funktionen gefunden werden, welche in sich nachhaltig sind. Die Autor\*innen zielen unter anderem – neben dem Gedanken eines Kreativquartiers – auf ein experimentelles Nachhaltigkeitsquartier ab, welches als Thema in den Inseltischgesprächen der Schreibwerkstatt aufgeworfen wurde. Ein solches experimentelles Quartier würde Nachhaltigkeitsaspekte auf verschiedenen Ebenen verankern. Wichtig ist der Konsumfaktor mit Konzepten für »Sharing & Repairing« (Teilen und Reparieren), wie es in Leihläden oder Repair-Cafés als nachhaltiges Konsummodell umgesetzt wird. Auch die Wohnqualität, unterschiedliche (nachhaltige) Wohnformen, soziale Mischungen sowie der Ausbau öffentlicher und halb-öffentlicher Räume wie der Straßen, Plätze und Höfe sind zentral für die Entwicklung des innerstädtischen Quartiers mit Nachbarschaftsfunktion und Identifikationspotenzial.

Um eine solche Entwicklung anzustoßen, müsste die Stadt stärker als Managerin auftreten, indem z. B. ein\*e Kümmer\*in im Quartier aktiv wird und Akteur\*innen/Stakeholdern (Anwohnende, Eigentümer\*innen und Gewerbetreibende) auf verschiedenen Ebenen aktiv anspricht und dazu animiert, den Wandel mitzugestalten.

Der Beitrag steht in Bezug zum Handlungsfeld Mobilität. Dort war am Beispiel der Grafenstraße aufgezeigt worden, wie im Rahmen des Mobilitätsmanagements, insbesondere durch Reduzierung von Stellplätzen im öffentlichen Raum, Platz für andere Funktionen geschaffen wurde. Das Ergebnis sind mehr Außenflächen für die Gastronomie, mehr Platz für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen, mehr urbanes Grün und soziale Treffpunkte. All dies sind Funktionen, welche es Anwohner\*innen und Besucher\*innen leichter machen, sich mit dem Ort zu identifizieren und sich diesen als ihre Stadt- und Quartiersmitte anzueignen.

**Schlüsselfaktor:**  
Raumstruktur

**Schlüsselfaktor:**  
Teilhabe

## Städtebau

Die Stadtplanerin Barbara Boczek präsentiert in ihrem Beitrag verschiedene Instrumente einer qualitativen räumlichen Entwicklung eines Quartiers, wie die Bauleitplanung, die Rahmenplanung, Satzungen, das Vorkaufsrecht, den Gestaltungsbeirat oder Architekturwettbewerbe, sowie deren Grenzen und Möglichkeiten. Viele dieser Instrumente sind vordergründig auf den städtebaulichen Neubau, z. B. auf Konversionsareale, ausgerichtet. Aufgrund des Bestandsschutzes, der für die vorhandenen Gebäude und Nutzungen gilt, ist es in Bestandsquartieren schwierig, eine quartiersübergreifende Entwicklung zügig und ganzheitlich umzusetzen.

Allerdings könnten die zur Verfügung stehenden planerischen Mittel gezielter eingesetzt werden, um die nachhaltige Entwicklung zu beschleunigen und zu steuern. Gerade da die städtebauliche Sanierungsmaßnahme in der Mollerstadt im Jahr 2022 ausgelaufen ist, stellt sich die Frage nach der weiteren Entwicklung des Quartiers. Peter Werner hatte im Gespräch mit Judith Wilms und Birgit Gröning in Teil A eine übergreifende Nachhaltigkeitsstrategie für das Quartier angeregt.

Rückblickend hätte schon die städtebauliche Sanierungsmaßnahme von weiteren Prozessen begleitet werden können. Zwar gab es einen Rahmenplan, dieser mündete aber nicht in einem neuen Bebauungsplan. Auch Satzungen wurden nicht erlassen. Das Vorkaufsrecht wurde kaum eingesetzt, da es juristisch als schwer durchsetzbar gilt. Städtebauliches Entwerfen spielte in dem Sanierungsprozess kaum eine Rolle, obwohl es eine wichtige Basis von Rahmen- und Bebauungsplanungen ist, da darüber Räume geordnet und Flächenkonkurrenzen aufgelöst werden können.

Gestaltung war ein untergeordnetes Ziel der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme Mollerstadt/westliche Innenstadt. Gerade in der Gestaltung liegt aber das Potenzial, nachhaltiger Entwicklung ein Bild zu geben, mit dem sich die Menschen identifizieren können. Nachhaltige Entwicklung braucht ein Bild, das mit positiven Assoziationen und nicht mit Verzicht verbunden ist. Daran mangelt es der Mollerstadt aber, denn die nachhaltige Entwicklung ist aktuell kaum wahrnehmbar. Als Beispiel dafür kann die einsetzende Dachbegrünung genannt werden, welche aus der Fußgängerperspektive wenig sichtbar ist. Auch die Energieeffizienz neuer Gebäude oder sanierter Altbauten ist ohne Fachwissen nicht erkennbar, geschweige denn als positiver Wert inszeniert. Zudem sind die meisten Fassaden zu

**Schlüsselfaktor:**  
Raumstruktur

**Schlüsselfaktor:**  
Verwaltung

nichtssagend. Ein guter öffentlicher Raum, z. B. ein begrünter Platz mit Aufenthaltsfunktion, könnte ein Zeichen setzen, doch auch solche Räume sind in der Mollerstadt quasi nicht existent.

Durch die gestiegenen Anforderungen an die Verwaltung bei knapper Personaldecke bleibt der gleichzeitige Einsatz verschiedener Instrumente allerdings auch eine große Herausforderung. Um die Prozesse auszulagern und möglicherweise mit externen Akteur\*innen zu unterstützen, müssten entsprechende finanzielle Ressourcen zur Verfügung stehen.

Da viele Instrumente durch den Bestandsschutz zunächst weitgehend wirkungslos sind bzw. sich erst über einen sehr langen Zeitraum entfalten werden, könnten Fördermittel und ein gutes Informationsmanagement mit entsprechenden Beteiligungsprozessen Anreize für die Eigentümer\*innen setzen, im Sinne der städtischen Zielsetzung aktiv zu werden. Es stellt sich aber auch die Frage, ob die Öffentlichkeit nicht stärkeren Zugriff auf die Entwicklung privater Flächen haben sollte. Dies ist sowohl eine politische als auch eine regulatorische Frage.

**Schlüsselfaktor:**  
Gesetze bzw. Regularien

## Urbanes Grün

Der Beitrag der Landschaftsarchitektin Martina Fendt widmet sich dem Thema des urbanen Grüns. Ein Schwerpunkt des Beitrags liegt darauf, wie Städte tätig werden können und zum Teil schon tätig sind, um mehr urbanes Grün in den öffentlichen Raum zu integrieren. In der Umsetzung zeigen sich oft Hemmnisse. Das vermerkten auch die Autor\*innen des Beitrags zur Mobilität in ihrem Fazit, am Beispiel der Mollerstädter Grafenstraße, in der aufgrund der Leitungsdichte im Boden nur ein Teil der gewünschten Pflanzungen realisiert wurde, sodass kaum ausreichend entsiegelte und begrünte Flächen entstehen konnten. Solche begrünten Flächen sind aber notwendig, um Wasser zu speichern, diverses heimisches Grün und Tiere zu beheimaten und um Kühlungseffekte im Stadtraum zu erreichen.

Gerade aufgrund der vielfältigen Ansprüche an die Straßenräume ist die Umsetzung der Klimaanpassung auch von Veränderungen auf Privatflächen abhängig. Für die Eigentümer\*innen bedeuten die Begrünungsmaßnahmen jedoch einen zeitlichen, informativen und monetären Aufwand, der sich nicht notwendigerweise durch spätere höhere Einnahmen amortisiert. Dies führte u. a. dazu, dass die Förderung von Grünmaßnahmen im Rahmen der KfW-Förderung in der Mollerstadt kaum nachgefragt wurde.

**Schlüsselfaktor:**  
Verwaltung

**Schlüsselfaktor:**  
Raumstruktur

Der Beitrag macht darauf aufmerksam, dass Eigentümer\*innen eher eine Gesamtanierung angehen, als dass sie viele einzelne Maßnahmen über die Zeit verteilen. Dies bedeutet, dass die Bereitschaft zur klimaangepassten Umgestaltung des Außenraumes dann am höchsten ist, wenn ohnehin aufgestockt, angebaut oder saniert wird. Insofern spielt auch das Thema »urbanes Grün« eine Rolle für das »Rundum-sorglos-Paket« für Eigentümer\*innen, das in den Inseltischgesprächen thematisiert worden war.

**Schlüsselfaktor:**  
Eigentümer\*innen

Siehe auch:  
Teil C – Auswertung,  
»2. Gegenwart und Zukunft  
der Mollerstadt: Handlungsfelder und Denkansätze«,  
Energie/Wärmenetze

## Identifikation, Image und Engagement

In ihrem Exkurs geht Michèle Bernhard (IHK) davon aus, dass sich Menschen nur für etwas engagieren, mit dem sie sich auch identifizieren (können). Meist wird die Mollerstadt als Teil der Darmstädter Innenstadt wahrgenommen. Selbst viele Anwohner\*innen kennen weder den Namen ihres Quartiers noch identifizieren sie sich mit ihm. Die Mollerstadt bietet kaum öffentliche Räume für ihre Anwohner\*innen, welche sich überproportional aus Studierenden und Menschen mit Migrationshintergrund zusammensetzen. Somit ist die Mollerstadt ein Durchgangsquartier, das wenig positive Assoziationen weckt.

**Schlüsselfaktor:**  
Teilhabe

Der Exkurs hat viele Schnittstellen zu anderen Texten dieses Bandes. Zum einen zum Handlungsfeld Konsum, in welchem Identifikation ebenfalls als wesentliches Mittel nachhaltiger Entwicklung beschrieben worden ist, zum anderen zum Exkurs Städtebau, in welchem die Gestaltung des Quartiers in diesem Sinne als Grundlage möglicher Identifikation beschrieben wurde.

Politik und Verwaltung könnten steuernd eingreifen, indem sie öffentliche Räume für die Bewohner\*innen verfügbar macht, Feste schafft oder ein\*e Kümmer\*in einsetzt, welche\*r vernetzt und zu Aktivitäten animiert. Darüber hinaus spielen auch die Nutzer\*innen – Bewohner\*innen, Gewerbetreibende und Eigentümer\*innen – eine wichtige Rolle, wenn sich Image und Identifikationspotenzial mit dem Quartier ändern sollen.

Mit Blick auf das notwendige Engagement stellt sich die Frage nach der Zielgruppe. Ob Identifikation und Engagement in der aktuellen Bewohner\*innenstruktur mit einem hohen Anteil an Studierenden, Einpersonenhaushalten und Menschen, die überwiegend nur vorübergehend im Quartier verweilen, erreichbar ist, bleibt eine offene Frage. Wird das Quartier allerdings für Familien und ältere Menschen mit vielfältigen Hintergründen attraktiver gemacht, könnte die Bereitschaft zum Engagement und zur Verbundenheit mit ihrem längerfristig angelegten Lebensumfeld steigen.

## Marktlogik, immobilienwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Der Immobilienmarktexperte Andreas Völker legt in seinem Exkurs den Schwerpunkt auf die Feststellung, dass Immobilieneigentümer\*innen bislang wenig in ihren Besitz investieren mussten, um diesen vermieten zu können. Die Marktlage mit einem knappen Angebot und einer hohen Nachfrage hat die Mieten und damit die Gewinne ohne weiteres Zutun steigen lassen. Den Beiträgen aus den Handlungsfeldern und Exkursen ist aber zu entnehmen, dass die nachhaltige Entwicklung elementar von der Entwicklung der Flächen in privater Hand abhängt. Hier müssen also entsprechende Hebel gefunden werden, um eine stärkere Mitwirkung des Privatsektors an der nachhaltigen Entwicklung in Gang zu bringen. Im Exkurs werden neue Anforderungen, aber auch Potenziale, welche durch Gesetze, Regularien und durch eine veränderte Marktlogik entstehen, aufgeführt.

**Schlüsselfaktor:**  
Eigentümer\*innen

**Schlüsselfaktor:**  
Regularien

Der Strukturwandel im Einzelhandel generiert Probleme bei der Vermietung der Erdgeschossflächen in der Mollerstadt, was zu einer Abwärtsspirale des gesamten Quartiers führen kann, welche nicht im Interesse der Eigentümer\*innen liegt. Auch darin kann ein Anreiz liegen, aktiv zu werden. Hier sieht Andreas Völker die Gestaltung des öffentlichen Raumes als Hebel, um der Abwärtsspirale entgegenzuwirken. Die seit Beginn des Angriffskrieges der Russischen Föderation auf die Ukraine stark gestiegenen Energiepreise könnten zudem dazu beitragen, dass zunehmend Mieter\*innen – aufgrund der erhöhten Energiekosten – ihre Warmmiete nicht mehr tragen können. Mit der Sanierung des Gebäudebestandes und einer alternativen Wärmeversorgung könnten die Vermieter\*innen hierauf reagieren, um Mietausfällen, Konflikten und ggf. Leerständen entgegenzuwirken.

Als Reaktion auf die veränderten Rahmenbedingungen sollten die Regularien von der öffentlichen Hand, sei es vom Bund, vom Land oder in der Kommune, stärker auf nachhaltige Entwicklung ausgerichtet werden, um die Eigentümer\*innen bei Sanierungen in diese Richtung zu bewegen. Insbesondere für Kleinanleger\*innen ist es schwierig, die Regularien, Fördermöglichkeiten, Ziele und Inhalte nachhaltiger Entwicklung zu verstehen, worauf auch im Fazit zum Beitrag Gebäude eingegangen wurde. Gerade für die Kleinanleger\*innen ist es wichtig, gebündelte und gut verständliche Informationen zu bekommen. Andreas Völker brachte daher erneut den Gedanken des »Rundum-sorglos-Paketes« in die Diskussion ein, das schon in vorhergehenden Passagen erwähnt wurde. Dies könnte eine Möglichkeit sein, Eigentümer\*innen von Immobilien oder Wohneinheiten aufzuzeigen, wie sie sich sinnvoll entwickeln und die Sanierung finanzieren können. Auch partizipative Formate, denen schon in den Beiträgen zu den Themen Mobilität, Konsum und Identität eine zentrale Rolle beschieden wurde, spielen hier eine Rolle.



Abb. 69 Grafenstraße

TABELLE 1:  
 .....  
 ÜBERBLICK DER KERNAUSSAGEN  
 .....  
 AUS DEN HANDLUNGSFELDERN  
 .....

| MOBILITÄT<br>.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | GEBÄUDE<br>.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>In der Grafenstraße ist es gelungen, eine Veränderung durch mehr Raum für Gastronomie, Gewerbe und Grün herbeizuführen. Der ruhende Verkehr spielt dabei eine zentrale Rolle. Durch andere Parklösungen könnte auch im restlichen Quartier mehr Raum für weitere Entwicklung geschaffen werden. Dabei ist es wichtig, hierfür Anreize für Privateigentümer*innen zu schaffen.</p> | <p>Mit Blick auf die nachhaltige Entwicklung muss bei Gebäuden der gesamte Energieeinsatz im »Lebenszyklus«, das heißt von den Materialien und dem Aufbau des Gebäudes, über die Nutzung bis hin zum »Lebensende« betrachtet werden. Die sogenannte »graue Energie« macht einen beträchtlichen Anteil der Energieaufwendungen aus, weshalb nun die Bundesförderung einen Schwerpunkt auf Sanierung legt. Bei der Sanierung spielt die Beratung eine wichtige Rolle, insbesondere bei Kleingeigentümer*innen. Es braucht Anreize, um die Sanierung voranzubringen.</p> |

## ENERGIE .....

Zur Wärmeversorgung bietet sich in der Mollerstadt die Fernwärme an, da andere Energieträger nur begrenzt einsetzbar sind. Dennoch wird die Wärmeerzeugung aus der Müllverbrennungsanlage unterschiedlich bewertet. Die Energieversorgung ist dabei eng mit den Themen Gebäude und Begrünung verzahnt, da hier komplexe Entscheidungen gefällt werden müssen und es auch gegenläufige Effekte gibt, wenn etwa eine hohe Leitungsdichte im Boden die Anpflanzung von Bäumen erschwert.

## KONSUM .....

Der Konsum wird nicht mehr die prägende Funktion der Mollerstadt sein, welche lange als Geschäftsviertel verstanden wurde. Durch eine Nutzungsmischung, nun auch verstärkt mit Wohnen, kann das Leitbild der Stadt der kurzen Wege angegangen werden, während Feste und Veranstaltungen bei der Identifikation mit dem Quartier weiterhelfen. Im Rahmen eines experimentellen Nachhaltigkeitsquartiers könnten neue Funktionen auf frei werdenden Gewerbeflächen ausprobiert werden, wie etwa Leihläden oder Repair-Cafés.

## TABELLE 2:

### ÜBERBLICK DER KERNAUSSAGEN

### AUS DEN EXKURSEN

#### STÄDTEBAU

Es gibt zahlreiche städtebauliche, planerische Instrumente, um eine integrierte räumliche Entwicklung voranzutreiben, die allerdings stärker auf den Neubau als auf die Bestandsentwicklung ausgerichtet sind. Bei Letzterem verhindert der Bestandsschutz die schnelle Umsetzung von Nachhaltigkeitszielen. Durch gezieltere Einsetzung von Instrumenten wie bspw. dem städtischen Vorkaufsrecht können jedoch positive Effekte erzielt werden.

#### URBANES GRÜN

Entsiegelte Freiflächen und urbanes Grün sind zentrale Aspekte eines klimaangepassten Städtebaus. Zugleich bieten sie das Potenzial, soziale Bewegungsräume zu schaffen. Um Straßenräume im Zuge der Klimaanpassung begrünen zu können, muss man auch Zugriff auf die Flächen des ruhenden Verkehrs haben. Privateigentümer\*innen benötigen Anreize zur Umgestaltung von Außenanlagen. Wenn ohnehin Modernisierungsmaßnahmen angestoßen werden, ist die Bereitschaft oft am höchsten.

## IDENTIFIKATION, IMAGE ..... UND ENGAGEMENT .....

Identifikation ist die Voraussetzung für Engagement und dieses in einer demokratischen Gesellschaft wiederum die Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung. Da die Mollerstadt aktuell eher ein Durchgangsquartier ist, braucht es Begegnungsräume und Veranstaltungen, die durch eine\*n Kümmer\*in kontinuierlich vorangetrieben werden könnten. Dadurch kann das Quartier auch für Familien und ältere Menschen attraktiver gemacht werden.

## MARKTLOGIK .....

In den vergangenen Jahren gab es wenig Anreize für Privatvermieter\*innen, die Gebäude in der Mollerstadt zu sanieren, da die Immobilienwerte ohnehin stiegen und die Vermietbarkeit gut war. Die veränderten Rahmenbedingungen mit steigenden Energiepreisen könnten allerdings die Anreize des Marktes verändern, sodass Sanierung an Attraktivität gewinnt. Gebündelte Informationen oder sogar ein »Rundum-sorglos-Paket« für die Sanierung wären nützlich, um private Eigentümer\*innen bei Sanierungsvorhaben zu unterstützen.



Abb. 70 Zugang Innenstadt



Abb. 71 Grafenstraße

### 3. SCHNITTMENGEN: INTERVIEW MIT DEM STADTRAT DER STADT DARMSTADT

Schon in Teil A haben wir ein Gespräch mit Judith Wilms vom Stadtplanungsamt Darmstadt und Birgit Gröning von der NH ProjektStadt geführt. Beide waren auf der operativen Ebene für die städtebauliche Sanierungsmaßnahme und das integrierte Quartierskonzept zuständig. Das Interview war ein wichtiger Baustein, um das Sanierungsgeschehen in der Mollerstadt auch im Kontext neuerer Zielsetzungen wie dem Masterplan Darmstadt 2030+ zu verstehen. Für Teil C haben wir mit Michael Kolmer, dem Dezernenten für Klima, Umwelt, Stadtplanung, Grün und Mobilität der Wissenschaftsstadt Darmstadt gesprochen. Dieses Interview verdeutlicht, wie die Nachhaltigkeitsdebatte in der Verwaltung fortschreitet. Es zeigt auf, dass sich die Ansätze für eine nachhaltige Stadtentwicklung, die in der Wissenschaft diskutiert werden, nicht grundlegend von den Einstellungen der Stadtverwaltung und Kommunalpolitik unterscheiden. Es zeigt sich aber auch, dass die tatsächliche Entwicklung dem Diskurs hinterherhinkt.

**Birte Frommer:** Welchen Stellenwert hat das innerstädtische Quartier Mollerstadt für die Stadt Darmstadt?

**Michael Kolmer:** Die Mollerstadt hat allein aufgrund ihrer zentralen Lage eine sehr hohe Bedeutung für die Stadt, aber auch im Hinblick auf die verschiedenen Sanierungsphasen, die das Quartier in den vergangenen rund zwanzig Jahren durchlaufen hat: Die Mollerstadt spiegelt seit ungefähr Anfang der 2000er-Jahre den Wandel in den städtebaulichen Zielsetzungen der Stadt in aller Deutlichkeit wider; von der förmlichen Festlegung als klassisches Sanierungsgebiet im Jahr 2005 hin zum Beschluss von energetischen Sanierungszielen ab 2013. Das zeigt den Paradigmenwandel, dem sowohl die Stadtplanung allgemein als auch die Sanierung der Mollerstadt im Besonderen in diesem Zeitraum unterlegen waren. Heute kommt ein ganz neuer, zusätzlicher Aspekt ins Spiel, nämlich die Fragestellung nach der Zukunft

der Innenstadt. Hinzu kommen Ideen bezüglich Schwammstadt, doppelter Innenentwicklung usw. Das zeigt, dass sich die Anforderungen und Erwartungen an Stadtentwicklung in den letzten zwei Jahrzehnten mit wachsender Geschwindigkeit verändert haben. Diese Dynamik konnten wir in den vorangegangenen Jahrzehnten nicht feststellen.

**Astrid Schmeing:** Diese Ziele haben sich so rasant verändert, dass die Sanierungsvorhaben von hinten quasi überholt wurden.

**Michael Kolmer:** Genau. Und das bezieht sich ja nicht nur auf die grundsätzlichen Paradigmen, sondern auch auf die Entwicklung von Einzelvorhaben, die in dieser Zeit entstanden sind. Denn wenn bspw. im Jahr 2016 oder 2017 die energetische Sanierung eines Gebäudes in der Mollerstadt auf den Weg gebracht wurde, dann erachte ich bereits heute die ursprünglichen Sanierungsziele nicht mehr als ausreichend. Und das betrifft nicht nur die Mollerstadt.

Sie ist nur ein gutes Beispiel, weil sie kontinuierlich sowohl Gegenstand der städtischen Sanierungsplanung als auch – und zwar gleichzeitig – Gegenstand der wissenschaftlichen Forschung in dem Zeitraum war. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hat sich dieses Quartiers angenommen, weil dort einerseits Handlungsbedarfe bestanden, insbesondere mit Blick auf die Wiederaufbausubstanz der 50er-Jahre, andererseits Fragestellungen vorlagen zur Sozialstruktur, den städtebaulichen Qualitäten, aber auch zu Missständen, die wir dort vorgefunden haben. Und in dieser Hinsicht hat die Mollerstadt eine sehr hohe Bedeutung, weil die Handlungsbedarfe so groß waren und weil die Arbeit in der Mollerstadt Lerneffekte für die Befassung mit anderen Quartieren mit sich bringt.

**Jonas J. Schoenefeld:** Wie bewerten Sie die Entwicklung der Mollerstadt?

**Michael Kolmer:** Trotzdem ist es auch so, dass man in der Rückschau lernen und akzeptieren musste: Aus der Mollerstadt ist kein Heile-Welt-Vorzeigquartier geworden. Die Fragestellung ist deshalb, ob es überhaupt Ziel sein sollte, ein Quartier so extrem zu verändern, dass ich es nach einer Sanierungsphase von knapp zwei Jahrzehnten womöglich nicht mehr wiedererkenne. Denn das impliziert ja auch massive Veränderungen der Sozialstruktur und damit der Zusammensetzung der Bewohnerinnen und Bewohner vor Ort. Als Stadt haben wir immer auch eine soziale Verantwortung, deshalb dürfen städtebauliche Sanierungen nicht zur Verdrängung der angestammten Bevölkerung führen. Wenn wir uns die Mollerstadt heute anschauen, dann fallen drei Teilaspekte ins Auge. Erstens die Fragestellung des Bestandes, wo die städtischen Maßnahmen relativ selten und wenn, dann eher nur punktuell gewirkt haben; einfach, weil man schwer an den im privaten Eigentum befindlichen Bestand herankommt. Aufgrund der renditeorientierten Verwertungssysteme, die dort greifen, werden die Mieteinnahmen aus quasi abgeschriebenen Gebäuden abgeschöpft, ohne dass weiterhin in die Bausubstanz und die technischen Anlagen der Gebäude investiert wird. Und dadurch ist

zweitens ein relativ starker Antagonismus entstanden zu den Neubauprojekten, die in der Zwischenzeit entstanden sind. Bestands- und Neubauten stehen sich nun zum Teil doch relativ gegensätzlich gegenüber, obwohl sich das Stadtbild aufgrund der robusten städtebaulichen Struktur gar nicht so stark verändert hat. Und der dritte Bereich, den man benennen muss, ist die Umgestaltung der Grafenstraße, und da muss ich ehrlich sagen, bei aller Detailkritik, die man anführen könnte: Dieses Projekt ist für mich ein großartiger Erfolg. Die Grafenstraße war vor ihrem Umbau stadtgestalterisch und auch verkehrstechnisch suboptimal, aber als vielfältiger, bunter und auch sehr internationaler Ort auch ein besonderes Stück Darmstadt. Dass es gelungen ist, die Aufwertung und gleichzeitig den Charaktererhalt der Grafenstraße bei einer komplexen Gemengelage von Interessen so zu verbinden: Super! Das kann ich nicht nur aus Sicht des Verkehrs- und Planungsdezernenten sagen, der ja die wesentlichen Entscheidungen nicht selbst getroffen hat, sondern tatsächlich dann am ersten Tag seiner Amtszeit die Grafenstraße nur eröffnet hat.

**Birte Frommer:** War das wirklich Tag 1?

**Michael Kolmer:** Es war wirklich Tag 1, ja. Ich bin donnerstagabends gewählt worden, um 22:34 Uhr ungefähr, und am nächsten Morgen um Punkt 9 Uhr habe ich die Grafenstraße eröffnet. Und insofern bin ich da völlig frei von der Gefahr des Selbstlobes, sondern kann einfach nur sagen: Da ist richtig gute Arbeit gemacht worden. Weil ich auch weiß, wie kompliziert der Interessensausgleich und -abgleich vorher war.

**Birte Frommer:** Die großen Aufgaben liegen überall im Stadtgebiet und vor allem in der Mollerstadt im Bestand. An welchen Hebeln muss man schrauben, um auch im Bestand die nachhaltige Entwicklung voranzutreiben?

**Michael Kolmer:** Dass es schwer ist, im Bestand Veränderungen herbeizuführen, ist ja zunächst eine Qualität unseres Rechtssystems. Eigentum und Eigentumsrechte haben in unserem Rechtssystem einen hohen Stellenwert und sind stark geschützt. Gleichzeitig bedeutet das aber auch, dass es sehr schwer ist,

vor dem Hintergrund des Bestandsschutzes einzelne Objekte weiterzuentwickeln. Und da wird die Fragestellung sehr individuell. Wenn ich ein Altobjekt habe, dann stellt sich die Frage, welche Mieteinnahmen sieht eine Eigentümerin, ein Eigentümer, und welche Ausgaben hat sie oder er durch das Objekt. Und nur wenn sich zwischen Einnahmen und Ausgaben eine negative Schere öffnet, steigt der Veränderungswille. Aber das ist bei einem Gebäudebestand, wie wir ihn in der Mollerstadt finden, relativ selten der Fall, denn diese Immobilien sind in der Regel abgeschrieben und haben Wohnungszuschnitte, die eine sehr gute und schnelle Vermietbarkeit ermöglichen, insbesondere vor dem Hintergrund des angespannten Darmstädter Wohnungsmarktes, der in den letzten Jahren ja auch fortwährend erhebliche Mietsteigerungen erfahren hat. Das heißt, das, was ich eben als Renditekapitalismus bezeichnet habe, dass tatsächlich nicht mehr reinvestiert wird, sondern nur noch Gewinne abgeschöpft werden, funktioniert natürlich in Quartieren wie der Mollerstadt besonders gut. Die Mollerstadt ist ein Durchgangsraum, ein Transitionsraum, ein Einfallstor in die Stadt für Menschen, oft mit Migrationshintergrund, die versuchen, sich in Darmstadt zu etablieren. Und insofern funktioniert dieses rollierende Vermietungssystem gerade im Altbestand objektiv sehr gut. Der Punkt ist der: Bis von Eigentümerinnen und Eigentümern eine echte Investitionsnotwendigkeit gesehen wird, vergeht viel Zeit, die wir vor dem Hintergrund unserer ehrgeizigen Klimaschutzziele nicht haben. Was uns an der Stelle fehlt, sind durchaus auch regulatorische Eingriffsmöglichkeiten. Es muss in bestimmten Fällen für die Kommunen die Möglichkeit geben, Druck auf die Eigentümerinnen und Eigentümer auszuüben, damit überalterte Bestände saniert werden, um auch im Bestand unsere Klimaschutzziele zu erreichen. Deshalb fordern wir Städte auf, Klimaschutz zur Pflichtaufgabe zu machen. Es kann nur über diesen Weg gelingen, tatsächlich eine Verpflichtung zur Sanierung von Bestandsgebäuden einzuführen.

**Birte Frommer:** Diese Verpflichtung muss aber dann von der Bundesebene aus kommen.

**Michael Kolmer:** Genau, von Bundesebene. Die Kommune ist da nur eine Akteurin, die über den Deutschen Städtetag etc. auf die drängende Notwendigkeit hinweisen kann. Denn der Satz »Eigentum verpflichtet« ist wichtig, aber an dieser Stelle ein stumpfes Schwert.

**Birte Frommer:** Heißt das, dass im Moment der Fokus woanders hingelegt werden sollte? Dorthin, wo sich schneller etwas bewegen lässt, als in einem Quartier wie der Mollerstadt, in dem es schlichtweg schwierig ist, an die handelnden Akteur\*innen ranzukommen?

**Michael Kolmer:** Man muss das eine tun, ohne das andere zu lassen. Wer in Quartieren wie der Mollerstadt nicht tätig wird, fördert einen Donut-Effekt. Denn dann werden auch weitere Bestandsquartiere der Kernstadt zunehmend vernachlässigt. Man muss und sollte da also dranbleiben.

Und dann ist es ja auch so – Mit der Aufhebung des förmlichen Sanierungsgebietes endet nicht die Stadterneuerung in der Mollerstadt. Wir sind sehr darauf fokussiert, Anreize zu schaffen. Und das ist natürlich dann immer ein Paket von Anreizen, das eine Stadt schaffen kann, das sich auch mit den verschiedenen Landes- und Bundesprogrammen kombinieren lassen muss. Wir legen im Moment eher Förderprogramme für die Gesamtstadt statt für einzelne Quartiere auf, um Anreize zu schaffen für die Errichtung von PV-Anlagen, für die Realisierung von Schwammstadtprojekten, den Bau von Zisternen usw. Wir werden im Lauf des Jahres 2023 ein Förderprogramm für Gründächer auflegen. Man muss sich Hausnummer für Hausnummer und Hinterhof für Hinterhof durchkämpfen. Gleichwohl ist zwischen 2005 und heute aus der Luftbildperspektive in der Mollerstadt einiges passiert. Es ist nur nicht so viel geschehen, wie man vielleicht erwartet, wenn ein Quartier Sanierungsgebiet wird oder durch die unterschiedlichen Bundesländer-Programme gefördert wird.

**Jonas J. Schoenefeld:** Sie hatten von Lerneffekten gesprochen, die in anderen Quartieren verwendet werden können. Was macht die Stadt Darmstadt in der Mollerstadt und an anderer Stelle anders als Konsequenz dieser Lerneffekte?

**Michael Kolmer:** Wir brauchen erstens mehr Förderung und Anreize in Ermangelung anderer regulatorischer Hebel, um Eigentümerinnen und Eigentümer zu ermuntern, im Bestand etwas zu tun. Zweitens ist beim Thema Energieversorgung eine Wärmeleitplanung für die Gesamtstadt notwendig, um die Klimaziele im Bestand anzugehen, weil ich ansonsten nicht schnell genug vorankomme. Vielleicht schnell genug fürs Quartier, aber nicht schnell genug für die Welt.

**Birte Frommer:** Wie lassen sich die Eigentümer\*innen animieren, im Sinne von städtischen Zielsetzungen aktiv zu werden, also bereitgestellte Fördergelder auch abzurufen und die Maßnahmen durchzuführen?

**Michael Kolmer:** Es muss in der Gesamtsumme attraktiv sein, etwas anzufassen, und es muss auch attraktiver werden, in den Werterhalt des Bestandes zu investieren. Für die Gemeinschaft oder die Stadtgesellschaft bedeutet dies eine Aufwertung im Sinne von besseren energetischen Standards sowie Fassaden- und Dachbegrünung. Es stellt sich perspektivisch die Frage, ob wir in der Entwicklung von Bestandsquartieren nicht auch eine Renaissance der Idee der Gemeinschaftsanlage benötigen.

**Birte Frommer:** Was ist damit gemeint?

**Michael Kolmer:** Alle gesetzlichen Regelungen, die in jüngerer Zeit getroffen wurden, um im guten Willen für mehr Wohnungsbau in Deutschland zu sorgen und im guten Willen »die Baulücke« zu füllen, also z. B. das Wohnbaumobilisierungsgesetz usw., führen in der täglichen Praxis der kommunalen Arbeit eher zu einer Gefährdung von Sanierungserfolgen der 1980er- und 1990er-Jahre. Denn Baulücken gibt es praktisch nicht mehr. Womit wir zu den Hinterhöfen kommen. Das gilt fast am wenigsten für die Mollerstadt, weil sie schon so stark überbaut ist, aber das gilt

für alle anderen Bestandsquartiere ganz massiv. Und das ist nicht nur ein Darmstädter Thema, sondern ein Thema jeder Großstadt in Deutschland. Doppelte Innenentwicklung heißt nicht nur Verdichtung und Dach- und Fassadenbegrünung, sondern auch Schaffung von mehr bodengebundenen Grünräumen, die öffentlich und allgemein zugänglich sind.

**Birte Frommer:** Damit kommen wir zur Frage nach den Flächenkonkurrenzen. Wie verteilt man die Flächen im öffentlichen Raum gerecht, sodass alle Nutzungsansprüche bedient werden können?

**Michael Kolmer:** Das sind die Diskussionen über eine neue kommunale Liegenschafts- und Bodenbevorzugungspolitik. Oft wird das Ulmer Modell genannt, wobei gerne übersehen wird, dass die Kolleginnen und Kollegen in Ulm dieses Modell seit 125 Jahren fahren und dass diese Langfristigkeit der Erfolgsfaktor Nummer eins ist. Dort, wo es technisch oder fachlich geboten und juristisch möglich ist, sollte die Stadt Vorkaufsrechte nutzen.

**Astrid Schmeing:** Brauche ich für so eine Maßnahme nicht einen übergreifenden Plan? Also, welche Instrumentarien könnte die Stadt dafür einsetzen?

**Michael Kolmer:** Wir haben den Masterplan 2030+. Damit haben wir den gesamten Instrumentenkasten vor uns, der heute angewendet werden sollte, inklusive der Ziele. Aber die städtischen Instrumente sind zum Teil noch relativ schwach.

**Astrid Schmeing:** Das heißt, man bräuchte auf Bundesebene andere Gesetzgebungen, die einem die Dinge erleichtern?

**Michael Kolmer:** Ja, auch wenn ich es schwierig finde, immer nur auf die höheren Ebenen zu schauen und zu sagen, »Es muss vom Land mehr kommen, es muss vom Bund mehr kommen, es muss von der EU mehr kommen«. Ich will es mir nicht so einfach machen, aber ein Stückweit ist es so. Wir können z. B. Vorkaufsrechte nur unter ganz bestimmten Bedingungen ausüben. Und natürlich müssen wir immer zu Marktpreisen einsteigen. Das Umfeld ist schwieriger geworden.

**Jonas J. Schoenefeld:** Wie kann man diese Gegensätze auflösen und die richtigen Abwägungen treffen?

**Michael Kolmer:** Es gibt hoffnungsvolle Anzeichen. Nehmen wir das Beispiel Photovoltaik- und Gründach. Vor nicht allzu langer Zeit war die Regel: entweder Gründach oder PV. Heute ist die Regel: Gründach und PV. Das ist technischer Fortschritt. Und auch Erkenntnisgewinn durch Erprobung.

**Birte Frommer:** Die erwähnten technischen Fortschritte kommen bei Neubauvorhaben schon zur Anwendung, wie sieht es hier mit dem Bestand aus?

**Michael Kolmer:** Da gibt es Grenzen. Wir haben als Stadt die Erfahrung mit dem Berufsschulzentrum, wo die Statik des Bestandes leider nicht sehr viel PV auf dem Dach zulässt. Die Statik ist auch ein Thema bei Gründächern, insbesondere dann, wenn sie nur die Deckel sind, z. B. von Tiefgaragen, die 2015, 2012, 2010 oder noch früher entstanden und von heute aus gesehen in jeder Hinsicht unbefriedigend sind, sowohl mit Blick auf die Biodiversität als auch auf die Funktion des Daches als Schwamm. Wir können nicht jede Dilemmasituation auflösen. Nur als Beispiel, wir haben in diesem und im letzten Jahr 250 neue Baumstandorte im Kernstadtbereich überprüft. Im ersten Schritt einfach aktivierbar sind davon gerade einmal zwölf.

Weitere 100 oder mehr werden wir noch mit erheblichem technischem Aufwand heben. Einfach wird es bestenfalls in zehn Prozent der Fälle. Eher in fünf. Mehr Grün im Quartier bekomme ich vonseiten der Stadt allenfalls im öffentlichen Straßenraum hin. Vielleicht könnten Teile der Mollerstadt, jenseits von Grafenstraße, Rheinstraße, Neckarstraße und Hügelstraße, irgendwann einmal ein Superblock werden.

**Birte Frommer:** Unsere Befragungen zeigen, dass auch ein Identifikationspotenzial in der Mollerstadt fehlt. Viele Menschen wussten gar nicht, dass sie in der Mollerstadt sind. Hat die Stadt Ansätze, wie sie damit umgehen kann?

**Michael Kolmer:** Das steht in einem Zusammenhang mit der Fragestellung der Aufenthaltsdauer in

der Mollerstadt und ihrem Charakter als Durchgangsquartier. Die Mollerstadt hat eine kürzere durchschnittliche Verweildauer als wahrscheinlich alle anderen städtischen Quartiere. Und das erschwert natürlich die Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner mit ihrem Kiez. Der Kiez als solcher hat ja auch dort in der Mollerstadt z. B. keinen Quartiersplatz, wie einen Riegerplatz, einen Friedrich-Ebert-Platz oder dergleichen im Martinsviertel. Es ist ein Quartier, das andockt an die Fußgängerzone. Auch gibt es wenig historische Bausubstanz oder dergleichen als Identifikationspunkt. Ich halte es für ein wichtiges Ziel, die Identifikation der Menschen mit ihrem Quartier zu stärken, ich sage aber auch klar, dass es in der Mollerstadt wahrscheinlich schwieriger sein wird als anderswo. Es fehlt der Platz, und stadtstrukturell fällt die Mollerstadt sozusagen zur Seite aus sich selbst raus.

**Birte Frommer:** Herr Kolmer, vielen Dank für das Gespräch.

## 4. RÄUMLICH INTEGRIERT DENKEN FÜR

### DIE MOLLERSTADT

In den vorhergehenden Abschnitten haben wir die Inhalte des Teil A und B dieser Publikation aufbereitet und Fazite daraus gezogen. Dabei kamen immer wieder räumliche Aspekte von nachhaltiger Entwicklung zur Sprache. In diesem Abschnitt werden diese Aspekte systematisiert, denn Stadtentwicklung hat immer eine räumliche Dimension. Lebensweisen, gesellschaftliche Strukturen und Handlungen schlagen sich im Raum nieder. Werden Ziele der nachhaltigen Stadtentwicklung wie die Stadt der kurzen Wege, die doppelte Innenentwicklung, nachhaltige Mobilität, die energetische Sanierung und weitere, die in Teil A und B aufbereitet wurden, gemeinsam betrachtet, lassen sich raumbezogene Maßnahmen herleiten, die notwendig sind, um diese Ziele zu erreichen.

Zu Anfang eines jeden Handlungsfeldes in Teil B dieser Publikation wurde ein Diagramm eingeführt, welches die räumlichen Implikationen des jeweiligen Handlungsfeldes im Hinblick auf die in Teil A benannten Ziele – insbesondere der Stadt der kurzen Wege und der doppelten Innenentwicklung, aber auch der Bestandsentwicklung anstelle von Neubau – darstellt. Auf der nächsten Seite ist die Überlagerung verschiedener räumlicher Maßnahmen, die erforderlich sind, um eine nachhaltige Stadtentwicklung im Sinne obiger Ziele umzusetzen, in einer grafischen Aufarbeitung zu sehen (**Abbildung S. 242**). Das Diagramm zeigt einen klaren Effekt: Die anvisierten Maßnahmen stehen in vielfältigen Flächenkonkurrenzen zueinander, aber es gibt auch Synergien, die genutzt werden können.

# Abbildung 1: Potenzielle Synergien und Flächenkonkurrenzen der vorgeschlagenen Maßnahmen

## Istzustand:

Die mittige Darstellung zeigt die bebaute Parzelle sowie den vorgelagerten öffentlichen Straßenraum. Im Vorderhaus befinden sich Gewerbeflächen im Erdgeschoss, während in den Obergeschossen vorwiegend gewohnt wird. In den Höfen sind meist Garagen und Stellplätze für Autos untergebracht. Die Flächen sind fast vollständig versiegelt, es existiert dort wenig bis gar kein Grün. Im öffentlichen Raum wird entlang der Straße geparkt.

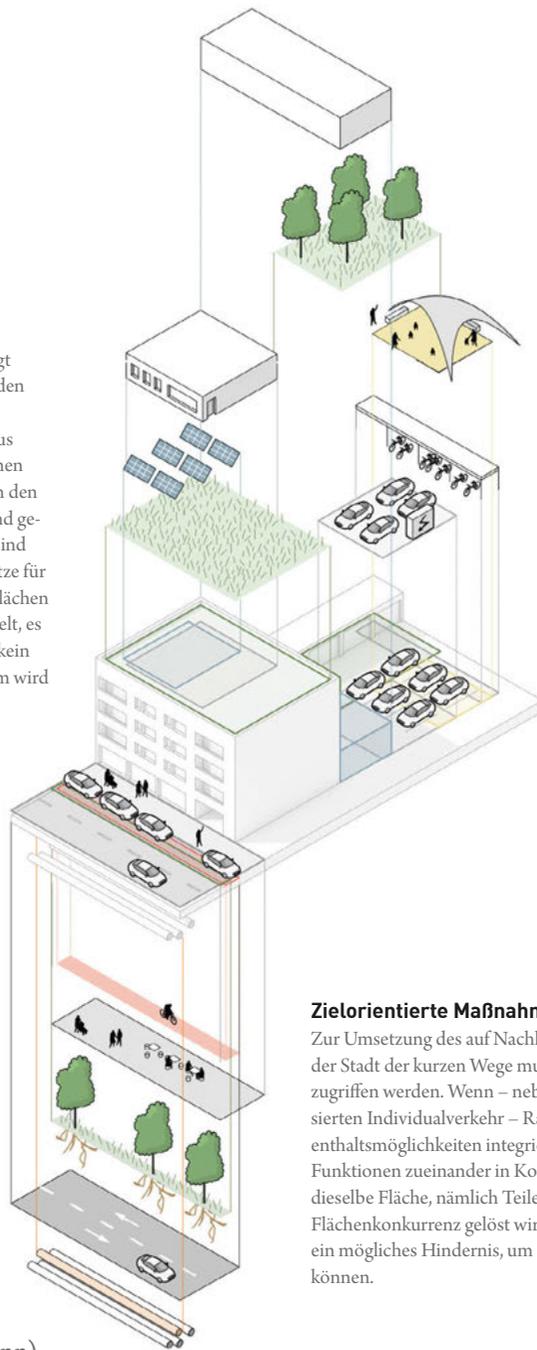


Abb. 73  
(Grafik: Katja Hofmann)

## Zielorientierte Maßnahmen auf privatem Grund:

Um die Ziele nachhaltiger Entwicklung umzusetzen, braucht es vor allem Maßnahmen auf Privatgrundstücken, welche einen Großteil der Fläche der Mollerstadt ausmachen. Ein Ziel kann die Verdichtung der Bausubstanz sein. Garagenhöfe können durch massive Bauteile ersetzt werden. Dem steht der Wunsch nach Entsiegelung, Begrünung, sozialen Funktionen und weiterhin der Unterbringung von Teilen des ruhenden Verkehrs – u. a. auch für Fahrräder – gegenüber. Potenzielle Aufstockungen, Begrünungen und Photovoltaikanlagen können in Konkurrenz zueinander stehen, z. B. weil die Statik des Bestandsbaus es nicht zulässt, dass sowohl aufgestockt als auch intensiv begrünt wird.

## Zielorientierte Maßnahmen im öffentlichen Raum:

Zur Umsetzung des auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Modells der Stadt der kurzen Wege muss auf den öffentlichen Raum zugegriffen werden. Wenn – neben Flächen für den motorisierten Individualverkehr – Radwege, Begrünung und Aufenthaltsmöglichkeiten integriert werden sollen, stehen diese Funktionen zueinander in Konkurrenz. Sie beanspruchen dieselbe Fläche, nämlich Teile der Fahrbahn. Selbst wenn diese Flächenkonkurrenz gelöst wird, sind Leitungen unter der Erde ein mögliches Hindernis, um ausreichend Bäume pflanzen zu können.

## 5. SCHLÜSSELFAKTOREN UND HEBELPUNKTE EINER NACHHALTIGEN ENTWICKLUNG

Aus den übergeordneten Erkenntnissen der Handlungsfelder und Exkurse (siehe 2. Gegenwart und Zukunft der Mollerstadt: Handlungsfelder und Denkansätze), dem Interview mit dem Dezernenten (siehe 3. Schnittmengen: Interview mit dem Stadtrat der Stadt Darmstadt) sowie der räumlich integrierten Betrachtung (siehe 4. Räumlich integriert denken für die Mollerstadt) entspringen Schlüsselfaktoren einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Aufbauend auf diesen Schlüsselfaktoren lassen sich Hebel herausarbeiten, mit denen eine nachhaltige Entwicklung in Gang gebracht oder beschleunigt werden kann. Im folgenden Abschnitt werden die identifizierten Schlüsselfaktoren und die dazugehörigen Hebelpunkte mit Blick auf die räumliche Entwicklung eines innerstädtischen Quartiers wie der Mollerstadt vorgestellt und diskutiert.

### 5.1. Schlüsselfaktor Raumstruktur

Die Baustruktur der Mollerstadt ist aus ihrer Geschichte erwachsen und entspricht nicht den heutigen Anforderungen an ein nachhaltiges Quartier: Die Bausubstanz ist energetisch unzureichend, der Versiegelungsgrad ist zu hoch, es gibt zu wenig Grün, Autos dominieren, und Lage sowie Größe der Ladengeschäfte entsprechen weder den Entwicklungen im Konsumsektor noch gegenwärtigen Nachhaltigkeitsansprüchen. Hier muss an vielen Punkten zugleich angesetzt werden, um nachhaltige Stadtentwicklung vorantreiben zu können.

Maßnahmen zur nachhaltigen Entwicklung der vorhandenen Baustruktur können dabei sowohl in Konkurrenz zueinander stehen als auch durch intelligente Kombinationen Synergien entwickeln. Um mit Konkurrenzen umzugehen und Synergien anzulegen, braucht es eine grundstücksübergreifende, zusammenhängende Planung. Der grundstücksübergreifende städtebauliche Entwurf, gekoppelt an formelle Planungsinstrumente wie den Bebauungsplan, ist Hebel einer räumlichen Quartiersentwicklung. Auch in der Mollerstadt könnten Instrumente noch geschickter gekoppelt werden, um eine übergreifende nachhaltige Entwicklung zu steuern. So gibt es zwar das integrierte Quartierskonzept von 2013, welches verschiedene Aspekte der Quartiersentwicklung zusammenbringt, aber gleichzeitig

**Hebel:**  
Grundstücksübergreifende  
Raumordnung

wesentliche Instrumente, wie bspw. einen Bebauungsplan oder eine Gestaltungssatzung vermissen lässt. Viele Maßnahmen zerfallen in Einzelmaßnahmen, wie die Förderung von energetischen Sanierungen und die Förderung von Begrünung, die besser miteinander verbunden werden sollten (siehe auch Abschnitt 4.3).

Ein Schlüsselfaktor einer nachhaltigen Raumentwicklung ist insbesondere der private wie öffentliche (Park-)Raum. Wenn die Anzahl von Autos reduziert und das Parken anders organisiert würden, wäre eine Neu-Ordnung und Neu-Nutzung des Quartiersraumes hin zu mehr Grün, Raum für Rad- und Fußwege und für Begegnungsorte möglich. Ein Hebel ist hier das Quartiersparken in Sammelgaragen, gekoppelt an intelligente Parkraumbepreisung.

Gegenläufige Effekte ergeben sich möglicherweise bei der netzgebundenen Infrastruktur/Stadttechnik, die aktuell an vielen Stellen ein Hindernis für die dringend benötigte Begrünung der Mollerstadt darstellt. Hier stellen Veränderungen und zukunftsweisende Planung allerdings auch Gelegenheiten dar, mehrere Ziele gleichzeitig zu erreichen, wenn bspw. bei der Neu- oder Umverlegung von Leitungen die Öffnung der Straße dazu genutzt wird, die Oberfläche neu zu gestalten und den Straßenraum neu aufzuteilen.

Der öffentliche Raum in der Mollerstadt beschränkt sich fast ausschließlich auf die Straßenräume, welche nur einen kleineren Teil der Gesamtfläche des Quartiers ausmachen, an den aber vielfältige und oft konkurrierende Ansprüche gestellt werden. Deshalb ist es wichtig, private Eigentümer\*innen in die Entwicklung des Quartiers einzubeziehen, da deren Grundstücke einen Großteil der Fläche ausmachen. Ziel sollte sein, die Eigentümer\*innen zu einem zielorientierten Handeln in eine nachhaltige Richtung zu bewegen.

## 5.2. Schlüsselfaktor Eigentümer\*innen

Wie oben beschrieben, werden in einer Struktur wie der Mollerstadt mit wenig öffentlichem Raum gerade die privaten und gewerblichen Flächen benötigt, um nachhaltige Stadtentwicklung vorantreiben zu können. Dies betrifft sowohl die Energieversorgung, die energetische Sanierung, die Entsiegelung und Begrünung als auch die Nutzungsangebote im Quartier. Die Handlungslogiken der Eigentümer\*innen sind oft nicht auf die nachhaltige Entwicklung ausgerichtet, sondern werden von einer Reihe anderer Faktoren, wie bspw. Wirtschaftlichkeitsüberlegungen, getrieben.

Ein zentraler Faktor ist somit die Marktlage. Diese hat in den vergangenen Jahren kaum Anlass gegeben, aktiv zu werden, da die Mieten ohnehin

### Hebel:

Ganzheitlich entwickeln und nicht nur Einzelmaßnahmen bedienen

### Hebel:

Teilen statt Besitzen und Parkraummanagement

### Hebel:

Gelegenheitsfenster erkennen und nutzen

### Hebel:

Informationsangebote in unterschiedlichen Formaten, gekoppelt mit attraktiven Fördermitteln

### Hebel:

Marktlage politisch und regulativ beeinflussen

kontinuierlich anstiegen. Aufgrund der aktuellen Energiekrise und auch der Inflation könnte sich das ändern. Sollten Mieter\*innen aufgrund der hohen Preise von Mieten und Nebenkosten nicht mehr zahlungsfähig sein, stellt das die Eigentümer\*innen vor Probleme (siehe auch Exkurs »Marktlogik, immobilienwirtschaftliche Rahmenbedingungen« in Teil B). Sollte sich gar die Marktlage ändern und das Angebot die Nachfrage übertreffen, wären die Eigentümer\*innen gehalten, ihre Immobilien qualitativ aufzuwerten. Hier hat die öffentliche Hand einen Hebel, indem sie für ausreichend Wohnraum auf dem Markt sorgt sowie Anreize zur Sanierung setzt.

Ein weiterer Hebelpunkt können Eigentümer\*innenwechsel sein, die sich bei der aktuellen Eigentümer\*innenstruktur im fortgeschrittenen Lebensalter notwendigerweise ergeben wird. Neueigentümer\*innen sind möglicherweise bereit, Veränderungen vorzunehmen, sofern diese zu finanzieren sind und die notwendigen Informationen zur Verfügung stehen. Ein »Rundum-sorglos-Paket« für die Sanierung könnte hier ein wichtiger Hebelpunkt sein.

Darüber hinaus könnten der Ankauf und die erneute Veräußerung von Immobilien mit Sanierungsaufgaben ein Weg sein, über den die Stadt steuernd eingreifen kann, ohne langfristig die Kosten von Immobilien tragen zu müssen. Ein Hebelpunkt, an dem die öffentliche Hand Einfluss nehmen kann, ist zudem die perspektivische Akquise von Schlüsselimmobilien. Hier ist das städtische Vorkaufsrecht ein wichtiger Ansatz. Solche Schlüsselimmobilien könnten z. B. Quartiersparkhäuser oder Gebäude, die der Gemeinschafts- und Identitätsbildung dienen, sein. Darüber hinaus ist auch mit Blick auf den sich verändernden Konsumsektor und den Leerstand von Gewerbeflächen die vorübergehende Anmietung von Gewerbeflächen durch städtische Akteur\*innen denkbar, um neue Nutzungen auszuprobieren und bei Erfolg dauerhaft zu etablieren.

**Hebel:**  
Modelle und Leitfäden (»Rundum-sorglos-Paket«) entwickeln, die aufzeigen, wie Eigentümer\*innen ganzheitlich und nachhaltig ihren Bestand entwickeln können

**Hebel:**  
Kauf und Wiederverkauf sowie strategische Akquise von Schlüsselimmobilien und Ausübung von Vorkaufsrechten durch die öffentliche Hand

### 5.3. Schlüsselfaktor Gesetze und Regularien

Die gesetzlich verankerten Instrumentarien nachhaltiger Entwicklung waren bislang stark auf den Neubau ausgerichtet. Dies bedeutet, dass für den Bestand noch nicht ausreichend Instrumentarien vorhanden sind oder diese noch nicht ausreichend greifen, um eine maßgebliche Veränderung auf den Weg zu bringen. Ein wichtiger Hebelpunkt ist eine weitere Fokussierung des Gesetzgebers auf den Bestand. Denn gerade im Vergleich zum Neubau kann eine Altbausanierung aufgrund der gespeicherten grauen Energie besonders klimafreundlich sein. Neue gesetzliche Vorgaben, wie sie z. B. Architects for Future in der Musterbauordnung vorschlägt (**siehe auch Teil A, Beitrag von Tamina Milius**), könnten einen stärkeren Fokus

**Hebel:**  
Regulierungen und Instrumente stärker auf den Bestand ausrichten

auf die Arbeit im Bestand legen, um einer nachhaltigen Stadtentwicklung Auftrieb zu geben.

Zwar gibt es schon Fördermöglichkeiten, z. B. die KfW-Programme,<sup>167</sup> allerdings greifen diese in der Regel nur dort, wo der Fördergegenstand im Interesse der Eigentümer\*innen liegt. Dies trifft bspw. bei der Möglichkeit zu, die Kosten für die energetische Modernisierung in Teilen auf die Mieter\*innen umzulegen. Wenn allerdings wie bei der Begrünung vor allem Kosten und Aufwand entstehen, ist eine Förderung für die Eigentümer\*innen wenig attraktiv. Dies führt dazu, dass nur einzelne Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung umgesetzt werden. So werden Städte zwar nachverdichtet und Gebäude energetisch saniert, aber die Begrünung bleibt zurück, da sie sich kaum monetarisieren lässt. Aus Sicht der notwendigen Klimaanpassung der Städte ist dies ein unbefriedigender Zustand.

Darüber hinaus sind die vorhandenen Instrumente wie Förderungen, Nachhaltigkeitsklassen<sup>168</sup> oder Ökobilanzierung<sup>169</sup> für Einzeleigentümer\*innen oft unübersichtlich und kompliziert in der Beantragung bzw. Handhabung. Sie müssen vereinfacht werden. Gesamtpakete, welche bspw. die energetische Sanierung und Begrünung gemeinsam fördern, und die Verbesserung der Informationslage, wie mit dem mehrfach eingeführten »Rundum-sorglos-Paket« könnten darüber hinaus die Hemmschwelle senken, eine umfassende Sanierung im Sinne nachhaltiger Stadtentwicklung anzugehen.

Der Bestandsschutz der vorhandenen Bebauung wirkt sich als großes Hemmnis nachhaltiger Entwicklung aus. Die Eigentümer\*innen können im Status Quo verbleiben und haben vielfältige Gründe, dies auch zu tun. Damit ist die Bodenpolitik ein wesentlicher Hebel nachhaltiger Entwicklung. Aufgrund der Notwendigkeit nachhaltiger Entwicklung ist es aus gesellschaftlicher Sicht schwer nachvollziehbar, warum einzelne Eigentümer\*innen Entwicklungen, die im öffentlichen Interesse liegen, mit Verweis auf den Bestandsschutz verhindern können. So kennt die öffentliche Hand in anderen Bereichen durchaus Eingriffsmöglichkeiten, wenn es bspw. um den Erwerb von Grundstücken zum Straßenbau geht oder um Flurbereinigungen, die in ländlichen Räumen schon lange praktiziert werden, aber auch auf urbane Gebiete übertragen werden könnten. Hier stellt sich die Frage, inwiefern die Regularien mehr auf das Gemeinwohl ausgerichtet werden können, ohne den wichtigen Schutz des Eigentums grundsätzlich infrage zu stellen.

167 Förderüberblick Private Eigentümer, [online] <https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatepersonen/Bestandsimmobilien/> (letzter Zugriff am 02.02.23)

### Hebel:

Förderpakete ausbauen, koppeln und übersichtlicher gestalten sowie Anträge vereinfachen

168 Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Neue Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG), [online] <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Schlaglichter-der-Wirtschaftspolitik/2021/09/14-neue-bundesforderung-fur-effiziente-gebäude.html> (letzter Zugriff am 02.02.23)

169 Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Ökobilanzierung im Bauwesen, [online] <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/fachbeitraege/bauen/baustoffe-bauprodukte/oe-kobilanzierung/01-start.html> (letzter Zugriff am 02.02.23)

### Hebel:

Bodenpolitik ändern und auf Gemeinwohl ausgerichtete, grundstücksübergreifende Maßnahmen rechtlich ermöglichen

## 5.4. Schlüsselfaktor Verwaltung

Das Selbstverständnis der Verwaltung ist aus der gesetzlichen und praktischen Tradition heraus auf »Verwalten« und weniger auf »Gestalten« ausgerichtet. Oft fehlen der Verwaltung auch die Ressourcen und Kompetenzen, um innovative Projekte anzustoßen und durchzuführen. Daher gilt es, die Arbeit in Verwaltungen attraktiver zu gestalten und Freiräume zu generieren, die kreatives Arbeiten ermöglichen. Dazu braucht es in erster Linie die notwendigen Ressourcen, aber es könnten bspw. auch agilere Formen der Personalführung und des Managements genutzt werden, um starre Hierarchien aufzubrechen und Innovationen zu fördern.

Die Verwaltung ist in der Regel sektoral organisiert; es gibt ein Stadtplanungsamt, ein Grünflächenamt, ein Amt für Mobilität, ein Amt für Umwelt usw. Angesichts einer ganzheitlich angelegten nachhaltigen Entwicklung ist es allerdings wichtig, dass Ämter eng kooperieren und gemeinsam an Projekten arbeiten. Diese Zusammenarbeit sollte sich nicht nur auf Prüfung und Umsetzung, sondern auch auf gemeinsame Konzeption erstrecken. Hier ist die Struktur der Verwaltung, z. B. die Einrichtung ämterübergreifender Arbeitsgruppen, ein wichtiger Hebel nachhaltiger Entwicklung.<sup>170</sup>

Die Überlastung der Verwaltung stellt durch eine knappe Personaldecke bei zunehmenden und komplexer werdenden Aufgaben im Hinblick auf die oben genannten Punkte ein massives Hindernis dar, da selbst die besten Pläne und Absichten ohne entsprechende Ressourcen und Kapazitäten nicht umgesetzt werden können. Dadurch entsteht ein Umsetzungsdefizit, da zwar vielfach politische Ziele formuliert werden, diese aber oft nicht in konkrete Maßnahmen überführt werden können.

## 5.5. Schlüsselfaktor Planung und Beratung

Ein Aspekt, der nur im Beitrag Gebäude thematisiert wurde, aber sehr relevant ist, ist die noch unzureichende Ausrichtung von Planung und Beratung auf nachhaltige Entwicklung. Es sind hier die Energieberater\*innen als Beispiel angeführt worden, die sich oft noch nicht auf die Themen Graue Energie und Kreislaufwirtschaft ausgerichtet haben. Auch die Planung im Bausektor ist noch überwiegend konventionell geprägt. Ein Hebel, hier anzusetzen, sind Ausbildungen, Inhalte in Studiengängen und Weiterbildungen. In diesen muss Nachhaltigkeit noch stärker in den Fokus genommen werden; und das nicht nur für eine Disziplin, sondern interdisziplinär.

**Hebel:**  
Strukturierung der Ämter, Querschnitte zu Sektoren bilden

**Hebel:**  
Bessere personelle Ausstattung der Verwaltung

**Hebel:**  
Strategische, breit gespannte Kombination vorhandener Instrumente

**170** Für eine weitere Diskussion der Anpassung von Kommunalverwaltungen im Bereich Klimaanpassung siehe Schulze, K., Bruch, N., Meyer, M., & Schoenefeld, J.J. (2022): Die Verbreitung kommunaler Klimaanpassungspolitik in Hessen: Bestandsaufnahme und Perspektiven. Universitäts- und Landesbibliothek Darmstadt.

**Hebel:**  
Auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Aus- und Weiterbildungen

## 5.6. Schlüsselfaktor Teilhabe

Die nachhaltige Entwicklung kann nicht nur über politische Steuerung, Stadtverwaltung und Eigentümer\*innen funktionieren. Auch die Zivilgesellschaft und insbesondere die Bewohner\*innen des Quartiers sind elementar für eine nachhaltige Entwicklung, da sie diese mittragen müssen und voranbringen können.

Zivilgesellschaftliche Initiativen, und insbesondere jene mit einem Fokus auf das Allgemeinwohl, stellen somit einen wichtigen Hebelpunkt dar. Gerade jüngere Menschen engagieren sich in dieser Form politisch. In Darmstadt tragen Initiativen wie der Klimaentscheid,<sup>171</sup> der Radentscheid,<sup>172</sup> Essbares Darmstadt<sup>173</sup> und Heinerleih<sup>174</sup> maßgeblich zur nachhaltigen Entwicklung der Stadt bei, indem sie informieren, Veränderungen einfordern, aber auch selbst umsetzen, z. B. durch Nachbarschaftsgärten am der Mollerstadt benachbarten Staatstheater oder einem Leihladen im Martinsviertel. Die Politik und Verwaltung können diesen Initiativen aktiv Raum geben und sie zu Co-Produzent\*innen der Stadtentwicklung machen, sofern das Allgemeinwohl im Zentrum der Aktivitäten steht.

Darüber hinaus hängt die erfolgreiche Umsetzung von Planungen oft maßgeblich von einer geschickten Partizipation ab, welche es zu organisieren und durchzuführen gilt. Wenn Menschen erkennen, dass Teilhabe zu Veränderungen führt, sind sie eher bereit, sich einzubringen. Hier ist die Identifikation mit dem Quartier ein wesentlicher Schlüsselfaktor und eine Voraussetzung für potenzielles Engagement im eigenen Umfeld (siehe Teil B – Handlungsfelder, »Handlungsfeld Konsum«; und Teil B – Exkurse, »Identifikation, Image und Engagement«). Gute Gestaltung oder die Bereitstellung von Nutzungen und Räumen für spezifische Zielgruppen wie den Studierenden und Menschen mit Migrationshintergrund in der Mollerstadt kann eine solche Identifikation fördern. Dies können ein Nachbarschaftstreff oder ein Quartiersplatz sein, auf dem Feste oder andere Aktivitäten stattfinden.

171 Klimaentscheid, [online] <https://klimaentscheid-darmstadt.de> (letzter Zugriff am 19.03.23)

172 Radentscheid, [online] <https://radentscheid-darmstadt.de> (letzter Zugriff am 19.03.23)

173 Essbares Darmstadt, [online] <https://essbar-esdarmstadt.de> (letzter Zugriff am 19.03.23)

174 Heinerleih, [online] <https://www.heinerleih.de> (letzter Zugriff am 19.03.23)

### Hebel:

auf Allgemeinwohl ausgerichtete Initiativen Raum geben und aktiv zu Co-Produzent\*innen nachhaltiger Entwicklung machen

### Hebel:

Teilhabe durch partizipative Prozesse schaffen, Identifikation befördern und Umsonstfunktionen anbieten

## 6. AUSBLICK FÜR DIE MOLLERSTADT

---

Aus den Beiträgen in diesem Band lässt sich schlussfolgern, dass die Prozesse hin zu einer nachhaltigen Quartiersentwicklung mit CO<sub>2</sub>-Neutralität und Klimaanpassung, gemessen an den aus der Wissenschaft kommunizierten Anforderungen, aktuell auch in der Mollerstadt zu langsam für eine Zielerreichung sind. Zwar strebt Darmstadt Klimaneutralität bis 2035 an, aber nur in den Bereichen, auf die der Magistrat Einfluss nehmen kann. Schon in der Betrachtung der städtischen Prozesse fallen die großen Herausforderungen auf dem Weg zu diesem Ziel auf, und es wird deutlich, dass die Stadt vielfach auf gewerbliche und private Akteur\*innen angewiesen ist, um ihre eigenen Ziele zu erreichen. Zudem muss die Stadt neben dem Ziel der Klimaneutralität auch andere Belange berücksichtigen, die mitunter in Konkurrenz zueinander stehen und abgewogen werden müssen.

Gleichwohl gibt es Möglichkeiten, sowohl auf politischer als auch auf verwaltungstechnischer Ebene, durch innovatives und zielgerichtetes Handeln die Geschwindigkeit der nachhaltigen Entwicklung im Quartier zu erhöhen. Für viele Prozesse werden Eigentümer\*innen und Nutzer\*innen gebraucht, welche aktuell (jenseits der sehr aktiven Initiativen) eher eine Hemmschwelle für die Entwicklung darstellen. Es stellt sich die Frage, wie sie sich weiter sensibilisieren lassen, aber auch, wie Regularien und Prozesse etabliert werden können, die Anreize setzen, rechtlich bindend sind und die entsprechende Entwicklung vorantreiben. Sollte es gelingen, nachhaltige Prozesse so aufzusetzen, dass sie die Lebensführung der Menschen nicht erschweren bzw. mit deren Handlungslogiken kompatibel sind, würde das die Akzeptanz voraussichtlich erhöhen. Hier muss die Politik die richtigen Weichen stellen.

## LITERATUR

Architects for Future, 210702\_A4F Vorschläge für eine Musterumbauordnung, [online] <https://drive.google.com/drive/folders/1F1FECQCFndKnYe4QmrxrCDmmjTBN2fPZo> (letzter Zugriff am 12.01.2023)

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Ökobilanzierung im Bauwesen, [online] <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/fachbeitraege/bauen/baustoffe-bauprodukte/oekobilanzierung/01-start.html> (letzter Zugriff am 02.02.23)

Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Klimaabkommen von Paris, [online] <https://www.bmz.de/de/service/lexikon/klimaabkommen-von-paris-14602> (letzter Zugriff am 12.01.2023)

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Neue Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG), [online] <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Schlaglichter-der-Wirtschaftspolitik/2021/09/14-neue-bundesforderung-fur-effiziente-gebäude.html> (letzter Zugriff am 02.02.23)

Förderüberblick Private Eigentümer, [online] <https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatpersonen/Bestandsimmobilien/> (letzter Zugriff am 02.02.23)

KfW, Quartiersversorgung: Förderkredite und Zuschüsse für Kommunen, [online] <https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Öffentliche-Einrichtungen/Kommunen/Quartiersversorgung/> (letzter Zugriff am 12.01.2023)

Schulze, K., Bruch, N., Meyer, M., & Schoenefeld, J.J. (2022): Die Verbreitung kommunaler Klimaanpassungspolitik in Hessen: Bestandsaufnahme und Perspektiven. Universitäts- und Landesbibliothek Darmstadt.

## ABBILDUNGEN

Abb. 69–71 (Foto: Astrid Schmeing)

Abb. 72 (Grafik: Katja Hofmann)

Abb. 73-74 (Foto: Katja Hofmann)

Abb. 75 (Foto: Astrid Schmeing)

Abb. 76 (Foto: Nina Siber Photography, [www.ninasiber.com](http://www.ninasiber.com))



Abb. 73 Mollerstadt



Abb. 74 Mollerstadt



Abb. 75 Mollerstadt



# Weitere Autoren im oekom verlag

*Ute Scheub, Stefan Schwarzer*

## **Aufbäumen gegen die Dürre**

Wie uns die Natur helfen kann, den Wassernotstand zu beenden.

**Alles über regenerative Landwirtschaft, Schwammstädte, Klimalandschaften & Co.**

Erscheinungstermin: 06.06.2023

272 Seiten, Klappenbroschur, vierfarbig mit zahlreichen Illustrationen

Preis: 25 €, ISBN 978-3-98726-020-9

Ein inspirierendes Lösungsbuch zum Klimawandel, ganz ohne CO<sub>2</sub>-Zählung. Der Clou: Stellen wir natürliche Wasserkreisläufe wieder her, kühlen diese die Umgebung und schützen vor Extremwetter. Mit vielen konkreten Beispielen vom Agroforst bis zur Schwammstadt.

*Anja Banzhaf, Ann Kathrin Bohner, GartenWerkstadt Marburg (Hrsg.)*

## **taschenGARTEN 2024**

**Gärtnern im Klimawandel. Grünkohl statt Braunkohle!**

Erscheinungstermin: 06.06.2023

192 Seiten, Gebunden, vierfarbig mit Illustrationen, Gummiband und Lesebändchen

Preis: 20 €, ISBN 978-3-98726-002-5

Die neue Ausgabe des taschenGARTEN steht im Zeichen der Klimakrise – mit Strategien für den Aufbau eines gesunden Bodens, Pflanzenwahl und Tipps zur Bewässerung. Zudem gibt es viele Infos rund um das oftmals vernachlässigte Blattgemüse wie Sauerampfer, Federkohl und Wintersalat.

# Weitere Autoren im oekom verlag

*Brot für die Welt, Evangelisches Werk für Diakonie und Entwicklung e.V. (Hrsg.)*

## **Atlas der Zivilgesellschaft 2023: Gefährlicher Beistand**

**Schwerpunkt Migration – Zahlen. Analysen. Interviews. Weltweit.**

Erscheinungstermin: 04.05.2023

84 Seiten, Broschur, vierfarbig mit Abbildungen

Preis: 20 €, ISBN 978-3-98726-017-9

Verfolgt, diskriminiert, verhaftet – nur rund drei Prozent der Menschheit genießt uneingeschränkte zivilgesellschaftliche Freiheiten. Aber nicht nur Geflüchtete werden unterdrückt – sondern auch deren Unterstützer:innen: Aktivistinnen, Freiwillige, Kirchen und NGOs.

*Stella Schaller, Lino Zeddies, Ute Scheub, Sebastian Vollmar*

## **Zukunftsbilder 2045**

**Eine Reise in die Welt von morgen**

Erscheinungstermin: 11.07.2023

176 Seiten, Gebunden, vierfarbig mit zahlreichen Grafiken

Preis: 33 €, ISBN 978-3-96238-386-2

Die Zukunft erscheint manchmal hoffnungslos. Was wir brauchen, ist eine andere Sicht auf das Morgen, die inspiriert und Mut macht. Dieses reich bebilderte Buch zeigt, wie unser Leben 2045 aussehen könnte, wenn es mit dem grünen Wandel klappt.

# Weitere Autoren im oekom verlag

*Josef H. Reichholf*

## **Stadtnatur**

**Eine neue Heimat für Tiere und Pflanzen**

Erscheinungstermin: 11.07.2023

192 Seiten, Gebunden, mit Farbbogen

Preis: 24 €, ISBN 978-3-98726-035-3

Von Insekten bis Wildschweine: Immer öfter ziehen Wildtiere in die Stadt, weil sie dort bessere Lebensbedingungen finden als in monotonen Agrarlandschaften.

Josef H. Reichholf zeichnet ein liebevolles Bild unserer neuen Mitbewohner und räumt mit gängigen Mythen auf.

*S. Brunnhuber*

## **Die Kunst der Transformation**

**Wie wir uns anpassen und die Welt verändern**

Erscheinungstermin: 06.07.2023

318 Seiten, Broschur

Preis: 26 €, ISBN 978-3-98726-048-3

Wie werden wir zu einer nachhaltigen Postwachstumsgesellschaft? Stefan Brunnhuber analysiert, welche (sozial-)psychologischen Mechanismen die Transformation verhindern und zeigt Wege auf, wie wir unsere Gesellschaft wirklich verändern können.

# Weitere Autoren im oekom verlag

*A. Becker, T. Ruff, B. Suttner*

## **Wir haben genug!**

**Warum das gute Leben jenseits von Konsumismus, Wachstumswahn und Überfluss liegt – eine Streitschrift**

Erscheinungstermin: 06.07.2023

96 Seiten, Klappenbroschur

Preis: 10 €, ISBN 978-3-98726-050-6

Wohlstand ohne Wachstum – statt immer größer, immer schneller, immer mehr: Wie ist das möglich? Diese Streitschrift zeichnet das verheißungsvolle, realistische Bild eines neuen Wohlstandsmodells – das nicht auf Zerstörung und Ausplünderung, sondern auf Bewahrung, Nachhaltigkeit und Sinnstiftung setzt. Aufrüttelnd, Mut machend und visionär!

*E. Stützel*

## **Gemeinsam die Welt verändern – aber wie?**

**Ein Praxishandbuch**

Erscheinungstermin: 06.04.2023

352 Seiten, Broschur

Preis: 32 €, ISBN 978-3-98726-032-2

Eva Stützel – Mitbegründerin des bekannten »Ökodorfs Sieben Linden« – teilt ihren reichen methodischen Erfahrungsschatz: mit allen, die sich in Transition Towns, bei Fridays for Future, bei der Commons-Bewegung und in anderen Initiativen engagieren.



© Nina Silber

### **Astrid Schmeing**

ist Professorin für Städtebau an der Hochschule Darmstadt. Ihr Schwerpunkt liegt auf städtebaulichen Raummodellen und deren gesellschaftlichen, technischen und ästhetischen Implikationen. Forschungsschwerpunkte liegen auf der Stadt der kurzen Wege, der Zwischenstadt und Nachkriegssiedlungen.

Im Rahmen des Transferprojekts »s:ne Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung« war sie Teil des Teams »Zukunftsorientierte Stadtentwicklung« und hat im Handlungsfeld »Zukunft der Innenstädte« mitgewirkt. Darüber hinaus lag ihr Schwerpunkt auf einer räumlich integrativen Betrachtung der Handlungsfelder Konsum, Mobilität, Gebäude und Energie.



Innerstädtische Quartiere haben im Sinne einer nachhaltigen »Stadt der kurzen Wege« hohes Potenzial. Sie sind dicht bebaut und funktionsgemischt. Alles liegt nah beieinander. Autos sind kaum nötig. Die Darmstädter Mollerstadt ist solch ein innerstädtisches Quartier mit Potenzial – sie bringt aber auch eine Reihe von Herausforderungen mit sich.

An der öffentlichen Hand ist es, den ruhenden Verkehr und die öffentlichen Räume neu zu organisieren: Damit kann sie auch Einfluss auf die Krise des Einzelhandels bzw. der Innenstadt nehmen.

Die meisten Flächen sind in privater oder gewerblicher Hand: Deren Bebauung muss energetisch ertüchtigt und die Energieversorgung auf erneuerbare Energien umgestellt werden. Freiflächen müssen entsiegelt und begrünt werden. Die Umsetzung nachhaltiger Entwicklung liegt hier ganz wesentlich mit in der Verantwortung der Eigentümer\*innen – für die dies interessant werden muss.

Im Rahmen des Projektes »s:ne Systeminnovation für Nachhaltige Entwicklung« wurden diese Themen umfassend analysiert und diskutiert. Der vorliegende Band fasst die Ergebnisse zusammen.



Ein Buch für interessierte Bürger\*innen,  
Stadtverwaltungen, Fachplaner\*innen  
und Studierende aus den Richtungen  
Städtebau, Stadtplanung, Bau- und  
Umwelt-ingenieurwesen oder Geografie.

