

Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 298 „Girardetstraße“

Bebauungsplan Nr. 7/17 „Rüttenscheider Straße/Wittekindstraße“

Stadtbezirk: II
Stadtteil: Rüttenscheid

Dokumentation der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Amt für Stadtplanung und Bauordnung



**STADT
ESSEN**

Inhalt:

I. Anlass und Auftrag	3
1. Beschlussfassung zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung	3
2. Was ist geplant	3
II. Ausstellung	4
1. Vorbereitung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung	4
2. Erläuterungstermine	4
III. Öffentliche Diskussion	6
1. Ablauf	6
2. Begrüßung	6
3. Vorstellung der Planung	6
4. Verständnisfragen und Diskussion	7
5. Fazit / Ausblick	13
IV. Sonstige schriftliche Stellungnahmen und Mails	14
1. Postkartenaktion „Schreiben Sie uns Ihre Meinung“	14
2. E-Mails	16
3. Sonstige Schreiben	280

Anlagen

Ausstellungstafeln
Faltblatt
Präsentation

I. Anlass und Auftrag

1. Beschlussfassung zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

BV II am 24.05.2018

ASP am 07.06.2018 (abgesetzt) und am 19.09.2019

2. Was ist geplant

Der aufzustellende Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Bebauung an der Rüttenscheider Straße und entlang der Wittekindstraße schaffen. Als Konzept ist eine Mischung aus Wohnnutzungen (zum Teil als öffentlich geförderter Wohnungsbau) und nicht störendem Gewerbe auf dem Grundstück vorgesehen.

Die geplante Bebauung ergänzt die im Umfeld vorhandenen Baustrukturen um ein Wohn- und Büroquartier. In einem untergeordneten Umfang soll in der Erdgeschosszone des Gebäudes an der Rüttenscheider Brücke auch kleinflächiger Einzelhandel angesiedelt werden.

Die geplanten, bis zu 7-geschossigen Baukörper (zuzüglich eines Garagengeschosses) sollen in den Obergeschossen jeweils als Solitäre in Erscheinung treten und somit die klassische, gewachsene Blockrandbebauung Rüttenscheids auflockern. Hierdurch soll ein angemessener Übergang zu den angrenzenden Freiflächen des verbleibenden Logistik- und Messeparkplatzes geschaffen werden.

II. Ausstellung

1. Vorbereitung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Planunterlagen wurden ausgestellt vom 19.10.2020– 30.10.2020 im Amt für Stadtplanung und Bauordnung, Deutschlandhaus, Lindenallee 10, R 501 und konnten im o.g. Zeitraum montags – freitags von 08:00 Uhr bis 15:00 Uhr eingesehen werden. Aufgrund der Covid 19-Pandemie und den daraus resultierenden Hygienemaßnahmen wurde um vorherige Anmeldung gebeten.

Darüber hinaus informierte die Verwaltung im Internet unter www.essen.de/stadtplanung über die Planung.

Die örtliche Presse wurde um Veröffentlichung gebeten. Zudem wurde im Internet auf den Seiten der Stadt Essen auf die Veranstaltungen hingewiesen. Darüber hinaus informierten die Interessengemeinschaft Rüttenscheid sowie das Bürgerforum Rüttenscheid über die Veranstaltungen.

2. Erläuterungstermine

Ein Mitarbeiter des Amtes für Stadtplanung und Bauordnung sowie ein Mitarbeiter des beauftragten Planungsbüros erläuterten die Pläne zusätzlich am 20.10.2020, von 15:00 – 18:00 Uhr und am 29.10.2020, von 09:00 – 12:00 Uhr jeweils im Amt für Stadtplanung und Bauordnung, Deutschlandhaus, Lindenallee 10, R 501. Auch zu diesen Terminen wurde um vorherige Anmeldung gebeten, um anschließend konkrete Termine zu vergeben.

Zu den Erläuterungsterminen kamen insgesamt 30 Interessierte.

Fragen und Hinweise:

- Verständnisfragen zu Objektplanung und Verfahrensablauf
- Kritik an
 - Verkehrszunahme
 - Verschärfung der Parkplatzproblematik
 - Baudichte / Geschossigkeit
 - Entfall von Vegetation
 - Klimatische Auswirkungen
 - Entfall von Freiflächen
 - Gestaltung und Ausbau des Radwegs (Breite, Angstrum, Winddüseneffekte)

Angezweifelt wird der Bedarf an Wohnraum sowie Einzelhandels- und Büroflächen.

Anregungen:

- Durchführung eines Wettbewerbs oder anderweitigen Konkurrenzverfahrens für ein so stadtbildprägendes Gebäudeensemble
- Qualitätsprüfung für die Architektur / Gestaltungsbeitrag

- Verlängerung der geplanten Tunnelabdeckung, um Aufenthaltsfläche zu gewinnen
- Die vorhandenen Bäume sind mit ihrer Baumkronengröße klimatisch wirksamer als Neupflanzungen und sollten deshalb auf den verbleibenden Messeparkplatz umgesetzt werden.

III. Öffentliche Diskussion

1. Ablauf

Veranstaltungsort
Messe Essen, Congress Center West, Saal Europa

Veranstaltungsdauer
Aufgrund der Covid 19-Pandemie und der daraus resultierenden Beschränkung der Teilnehmerzahl sowie den Hygienemaßnahmen wurde die öffentliche Diskussion aufgeteilt und in zwei separaten Veranstaltungen durchgeführt.

1. Veranstaltung von 18:00 – 19:30 Uhr
2. Veranstaltung von 20:30 – 22:00 Uhr

Teilnehmer
Moderation: Prof. Dr.-Ing. Klaus Selle, Frau Ronja Decker – Netzwerk Stadt, Frau Dr. Fee Thissen, – Urbane Transformation
Stadt Essen: Herr Müller, Herr Stärk, Herr Thole – Amt für Stadtplanung und Bauordnung
Bürgerforum Rüttenscheid: Frau Knudsen, Frau Prager
Interessengemeinschaft Rüttenscheid: Herr Dr. Krane
Zugeladene Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartner:
Herr Kuhrt, Messe Essen GmbH
Herr Dr. Kapteina, Luther Lawfirm Rechtsanwaltsges. mbH
Herr Dr. Wiesener, Arbeitskreis Essen 2030
Herr Feldmeyer, Herr Vultaggio, HPP Architekten
Frau Dr. Melkonyan-Gottschalk, Universität Duisburg-Essen
Frau Lehmkuhler, Ing-Büro Lohmeyer GmbH
Frau Pollok, RK Verkehrsingenieure GmbH
Herr Packmohr, FUSS e.V. – Fachverband Fußverkehr
Interessierte Bürger: 1. Veranstaltung 105 Teilnehmer
2. Veranstaltung 88 Teilnehmer

2. Begrüßung

Herr Müller begrüßt als Vertreter des Veranstalters (Stadt Essen) und erläutert in groben Zügen die pandemiebedingten besonderen Bedingungen und das Sicherheitskonzept, unter denen diese Veranstaltungen durchgeführt werden. Darüber hinaus weist er auf den Tonmitschnitt sowie die Aufnahme von Fotos hin.

Anschließend erläutert Prof. Dr. Selle die Rolle der Moderation, den Ablauf dieser Veranstaltungen und Grundsätze des Planungsprozesses bzw. Verfahrensablaufs. Er stellt die hinzu gezogenen Fachleute für die verschiedenen Themengebiete vor und gibt Hinweise auf die Möglichkeit, Stellungnahmen auch schriftlich einzureichen und sich für den zusätzlich geplanten Workshop im November anzumelden.

3. Vorstellung der Planung

Herr Stärk erläutert den Anlass der Planung sowie die Rahmenbedingungen und stellt dann die Entwicklungsziele, das dem Bebauungsplanverfahren zu Grunde liegende Planvorhaben sowie mögliche Auswirkungen der Planung anhand einer „Powerpoint-Präsentation“ vor.

Darüber hinaus wird das Bebauungsplanverfahren hinsichtlich der weiteren Verfahrensschritte und des voraussichtlichen Zeitablaufes dargelegt. Ferner wird erläutert, wie mit den Anregungen und Hinweisen umgegangen wird.

4. Verständnisfragen und Diskussion

Stellungnahme des Bürgerforums Rüttenscheid:

Maximal 4 Geschosse vorsehen (einschließlich Nichtvollgeschosse)

Wie wirkt sich die Bebauung auf das Mikroklima aus; entstehen Hitzeinseln oder werden die vorhandenen Hitzeinseln weiter verschlechtert?

Es wird die Erarbeitung eines Klimagutachtens gefordert und die Möglichkeit, dieses einzusehen. Ziel muss der Nachweis einer Nichtverschlechterung sein

Alte Bäume sollten erhalten bleiben; für die zu fällenden Bäume ist ein gleichwertiger Baumersatz notwendig

Es ist eine Dach- und Fassadenbegrünung vorzusehen; Straßen und Plätze sollen durch Bäume beschattet werden

Mehr Platz zwischen den Gebäuden lassen

Die Freifläche ist wichtig als Spielfläche für Kinder, Jogger etc.

Wichtig für den Flohmarkt und die Gastromeile

Es wird eine unverträgliche Zunahme des Verkehrsaufkommens und des ruhenden Verkehrs befürchtet. Wie soll die Anlieferung mittels LKW abgewickelt werden?

Es wird eine erneute Verkehrsuntersuchung für den Gesamttraum gefordert, die alle Neubaugebiete betrachtet.

Wie viele Arbeitsplätze werden geschaffen?

Wie wird der ruhende Verkehr untergebracht? Wie viele Stellplätze werden für die neuen Nutzungen nachgewiesen? Es sind ausreichend Parkplätze, auch für Kunden, vorzusehen

Die Parkdecks sollen auch den Nachbarn zu einem günstigen Preis zur Verfügung stehen.

Die Zufahrt zur Tiefgarage sollte vom Messeparkplatz aus vorgesehen werden und nicht von der Wittekindstraße aus.

Fuß- und Radweg im Verlauf des Gruga(rad)weges sollten getrennt geführt werden.

Die bisherigen Zugangsmöglichkeiten zum P2 von der Wittekindstraße aus sollen bestehen bleiben.

Der ÖPNV sollte insbesondere in den Abend- und Nachtstunden besser getaktet werden.

Rüttenscheid hat sich zu einem beliebten Ausgehviertel entwickelt. Es wird ein „Kippen“ der Rüttenscheider Straße mit Verhältnissen wie in der Düsseldorfer Altstadt befürchtet. Welche Maßnahmen plant die Stadt Essen, um den negativen Auswirkungen dieser Gastronomie-Szene zu begegnen. Eine zusätzliche Gastronomie wird nicht gewünscht.

- Insgesamt werden für den Planungsprozess mehr Transparenz und Kooperation sowie ein integrierter Stadtteilentwicklungsplan gefordert.

Stellungnahme von der Interessengemeinschaft Rüttenscheid

Die Stadt hätte seinerzeit das Grundstück von der Bahn kaufen müssen, um eine Entwicklung auf der Gesamtfläche steuern zu können

Der vorgesehene Platz bietet eine große Chance, da entsprechende Aufenthaltsflächen im Verlauf der Rüttenscheider Straße fehlen.

Bei der Platzgestaltung sollte das Girardethaus einbezogen werden.

Es ist auf eine zurückhaltende Möblierung und wenige Einschnitte für die Belichtung der unten liegenden Trasse zu achten.
Es ist auf Anbindungen für Fußgänger und Radfahrer vom Rad-/Fußweg auf die höher liegenden Ebenen zu achten; auch die Rampe an der Alfredstraße soll weg fallen.
Es sollte eine Anbindung für PKW an die Veronikastraße vorgesehen werden, so dass sich der neu entstehende Verkehr besser auf das Verkehrsnetz verteilen kann.
Am Ostrand der Baufläche sollte zumindest ein Fußweg zur Verbindung des P 2 mit der Wittekindstraße eingerichtet werden.
Es wird auf die Bedenken der Bezirksvertretung II zu den vorgenannten Punkten hingewiesen.

Äußerungen aus der Öffentlichkeit zur 1. Veranstaltung

Bürgerin 1:

Laut Bertelsmann-Studie wird für die Stadt Essen ein Bevölkerungsrückgang von 6,5 % prognostiziert. Besteht vor diesem Hintergrund der Bedarf an Neubauten tatsächlich?
In der Klimakarte 2002 ist der Bereich als extreme Hitzezone dargestellt. Warum wird eine solche Fläche zugebaut?
Das LANUV empfiehlt, aufgrund der hohen Versiegelung im Umfeld keine Freiflächen zu bebauen.
Die Festsetzung von Dachbegrünung wird als Ausgleich nicht ausreichen. Es wird die Realisierung eines Null-Energie-Hauses mit adäquater Photovoltaik-anlage gefordert

Bürger 2:

Wie offen ist der Planungsprozess? Kann auch am Ende der vollständige Verzicht auf eine Bebauung stehen? Es gibt ja keinen Rechtsanspruch auf die Aufstellung eines Bebauungsplanes.
Laut Inwis-Studie sind die genannten 16.000 fehlenden Wohnungen Ersatzbedarf für entfallende Wohnungen. Diese Kernaussage der Studie ist an keiner Stelle belegt.
Entgegen der getätigten Ausführung ist die Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 298 sehr wohl Voraussetzung für die Durchführung einer Neubebauung. Die Rechtmäßigkeit der Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 298 „Girardetstraße“ wird angezweifelt.
Wird die verbleibende Fläche des Güterbahnhofs wirklich von der Messe benötigt? Die Messeparkplätze/Logistikfläche der Messe ist an dieser Stelle nicht zwingend, andere Standorte sind ebenfalls geeignet. Es sollte besser eine Gesamtentwicklung erfolgen.

Bürger 3:

Die Fläche soll wie bisher erhalten bleiben. Es ist nicht nachzuvollziehen, warum nur in Rüttenscheid so viel gebaut wird.
Die Klimaanalyse regt eine Senkung des Versiegelungsgrades und die Erhöhung der Begrünung an.
Die Berücksichtigung des Radwegenetzes ist äußerst wichtig
Die Fläche sollte nicht bebaut werden.

Bürgerin 4:

Das Plangebiet dient der Frischluftzirkulation.
In dem angrenzenden Girardethaus befinden sich verschiedene soziale Einrichtungen (Altenheim, Pflegeeinrichtung, Kindertagesstätte), die durch die Planung beeinträchtigt werden.
Auch diese Interessengruppen sollten gehört werden.

Bürgerin 5:

Die dargestellte Dach- und Fassadenbegrünung hat nur Alibifunktion.
Die Notwendigkeit des Messelogistikplatzes ist nachvollziehbar; allerdings sollte die Fläche besser gestaltet werden.

Bürger 6:

Er sorgt sich um die Entwicklung von Rüttenscheid vor dem Hintergrund des Neubaus von 1.200 Wohnungen
Die soziale Infrastruktur ist nicht ausreichend (es fehlen Schulen und Kitas).
Warum werden keine Anlagen der Solar- und Windenergie berücksichtigt?
Warum werden auf dem verbleibenden Messeparkplatz keine Solarfelder errichtet?
Die ÖPNV-Anbindung ist nicht als gut zu bezeichnen. Die U-Bahn-Haltestellen sind zu weit entfernt.
Wo werden die erforderlichen Fahrradparkplätze nachgewiesen?
Insgesamt liegen die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Entwicklung eines solchen Quartiers nicht vor.

Bürger 7:

Das Vorhaben wird als alternativlos dargestellt. Es handelt sich aber um ein rein privates Vorhaben. Die Folgen werden sozialisiert, die Gewinne privatisiert.
Warum gibt es keine alternativen Überlegungen zur Grundstücksnutzung.

Bürgerin 8:

Warum wird ein beschleunigtes Verfahren angewandt? Alle Umweltbelange müssen berücksichtigt werden.

Fraktion Die Linke:

Es fehlt bezahlbarer Wohnraum in Rüttenscheid

Fraktion Die Grünen:

Es gibt in diesem Teil von Rüttenscheid einen Bedarf an Spielplätzen und öffentlich zugänglichen Grünflächen.

Äußerungen aus der Öffentlichkeit zur 2. Veranstaltung

Bürgerin 9:

Wurde bei der Planung berücksichtigt, dass Plätze für Grundschulkinder, Kita-Plätze und Spielplätze benötigt werden?
Der Wegfall einer nutzbaren Freifläche wird kritisiert.

Der Messeparkplatz ist zurzeit auch ein wichtiger Fußweg zur Käthe-Kollwitz-Schule.

Bürgerin 10:

Die Fläche stellt einen kleinen Park ähnlich einer öffentlichen Grünanlage dar und sollte erhalten bleiben. Mit der Planung werden nur private, für die Öffentlichkeit unzugängliche Grünflächen geschaffen.

Der Fuß-/Radweg wird abwechselnd durch einen Tunnel und in einer Schlucht verlaufen.

Bürger 11:

Warum wird der Bebauungsplan nur auf das Plangrundstück begrenzt? Er dient augenscheinlich nur dem Investoreninteresse.

Die östlich angrenzenden Flächen liegen brach. Warum erfolgt hier nicht auch eine planerische Entwicklung? Der Bebauungsplan sollte daher bis zum Ostrand der Messefläche gezogen werden.

Bürger 12:

Der weit überwiegende Teil des Messeparkplatzes bleibt auch weiterhin unbebaut und steht als Freifläche zur Verfügung. Die Aufenthaltsqualität dieser Flächen sollte durch eine Bepflanzung und Neustrukturierung erhöht werden.

Bürger 13:

Aufgrund der umfangreichen Bautätigkeiten im Umfeld besteht kein Druck, auch hier eine Neubebauung umzusetzen

Es sollten anderer Flächen für eine Neubebauung herangezogen werden

Das Plangebiet sollte besser als Freiraum und für Veranstaltungen zur Verfügung stehen.

Bürgerin 14:

Der Fuß- Radweg scheint zu schmal zu sein. Er stellt die wichtigste Radwegeverbindung in Essen dar; bei Begegnungsverkehren zwischen Fußgängern und Radfahrern könnte es zu Konflikten kommen.

Bürgerin 15:

Warum wird eine solche Veranstaltung in der Corona-Zeit durchgeführt? So können eventuell nicht alle Interessierten an der Veranstaltung teilnehmen.

Bürger 16:

Mit dem Vorhaben wird keine Urbanität geschaffen; die Bebauung ist als nicht angepasst zu bewerten.

Es werden keine öffentlichen Belange berücksichtigt, die Planung dient ausschließlich Investoreninteressen.

Amt für Stadtplanung und Bauordnung:

Die angeregte Einbeziehung weiterer Flächen ist nicht möglich. Es handelt sich hier um Flächen im Eigentum der Messe Essen, die nicht für planerische Überlegungen zur Verfügung stehen. Die Flächen sind als Logistik- und Stellplatzflächen in unmittelbarer Nähe für die Messe zwingend erforderlich. Insofern besteht auch kein städtebauliches Erfordernis einer Gesamtplanung.

Für die entfallenden Radwegeanbindungen sind neue Rampen östlich der Brücke Alfredstraße in Richtung Rüttenscheider Straße in Planung.

Für den Fußgängerverkehr sollen weitere Zugangsmöglichkeiten geprüft werden. Das beschleunigte Verfahren stellt lediglich formelle Erleichterungen im Bebauungsplanverfahren dar, keine materiellen Vereinfachungen. Die umweltrelevanten Belange werden ausnahmslos betrachtet und dokumentiert.

Hr. Dr. Kapteina (Luther Lawfirm):

Es besteht kein Anspruch auf Aufstellung eines Bebauungsplanes seitens des Investors.

Das Bebauungsplanverfahren ist bis zum Satzungsbeschluss ergebnisoffen.

Eine Bebauung wäre auch auf der Grundlage des § 34 BauGB zulässig.

Ein Bebauungsplan kann die Entwicklung steuern und bietet Gestaltungs- und Mitwirkungschancen, die bei einer Genehmigung nach § 34 BauGB nicht gegeben wären.

Hr. Kurth (Geschäftsführer der Messe Essen):

Die verbleibenden Flächen des P 2 werden auch weiterhin für die Messelogistik benötigt. Sie stellt eine äußerst wichtige Lebensader dar und darf nicht weiter beeinträchtigt werden.

Die Verlagerung der Logistikfläche (z.B. an die A 52) ist aus logistischen Gründen und zur Vermeidung eines Verkehrschaos in Rüttenscheid nicht möglich.

Die Messe Essen hat dem Verkauf des Grundstücks an den Investor nur unter der Voraussetzung zugestimmt, dass der Messe ein Ersatzgrundstück zur Verfügung gestellt wird. Dies ist mit der östlich angrenzenden, ehem. gewerblich genutzten Fläche (Walpurgisstraße 1A) erfolgt.

Frau Melkonyan-Gottschalk (Universität Duisburg-Essen):

Durch das Vorhaben sind keine wesentlichen mikroklimatischen Veränderungen zu erwarten.

Derzeit herrscht ein Industrie-/Gewerbeklima vor; mit der Neuplanung kann hier eine klimatische Verbesserung erzielt werden.

Bezüglich der Eignung der Fläche als Ausgleich für vorhandene Hitzeinseln vertritt sie die Auffassung, dass die Fläche hierfür zu klein ist.

Eine Gesamtbetrachtung der klimatischen Verhältnisse und der Verbesserungsmöglichkeiten ist auf großräumigerer Ebene (Stadtteil bzw. Stadtgebiet) sinnvoll.

Fr. Lehmkuhler (Lohmeyer GmbH):

Kaltluftzuflüsse aus den südlichen Bereichen mit ihren ausgedehnten Waldflächen, die zur Kaltluftproduktion relevant sind, liegen im Plangebiet nicht vor, weil die Bebauung Rüttenscheids den Kaltluftzufluss am Siedlungsrand zum Erliegen bringt. Die Gruga ist zwar eine Kaltluftquelle, die aber aufgrund der topografischen Situation (sie liegt tiefer als das Plangebiet) für den Bereich der Rüttenscheider Brücke nicht von Bedeutung ist.

Die geplante Bebauung bewirkt keine signifikante Veränderung der derzeitigen mikroklimatischen Gegebenheiten

Die Erarbeitung eines Grünflächenkonzeptes zur klimatischen Aufwertung der Fläche ist sinnvoll.

Hr. Packmohr (fuß e.V.):

Es wurden keine Erhebungen zum Fuß- und Radverkehr im Plangebiet bzw. dem Umfeld durchgeführt.

Fuß- und Radweg sollten nicht gemeinsam geführt werden. Gemäß den Richtlinien müsste der neue Grugaradweg eine Breite von 6,8 m aufweisen.

In Rüttenscheid herrscht ein enormer Parkdruck, da es in dem betreffenden Bereich zu wenig Parkplätze gibt.

Aufgrund der umweltsensitiven Verkehrssteuerung auf der Alfredstraße ist von einer Zunahme des PKW-Verkehrs in der Rüttenscheider Straße auszugehen. Dies verträgt sich nicht mit ihrer Ausweisung als Fahrradstraße.

Die Wittekindstraße ist zur Führung eines Radweges aufgrund ihrer geringen Breite ungeeignet.

Frau Pollok (Rudolf Keller Verkehrsingenieure):

Bei der Erstellung des Verkehrsgutachtens wird das Verkehrsaufkommen aller Bauvorhaben in Rüttenscheid berücksichtigt.

Grundlage für den anzusetzenden Modal-Split sind die Ergebnisse der Haushaltbefragung 2019.

Hr. Dr. Wiesener (Arbeitskreis Essen 2030):

Durch die Bebauung ist eine ökologische Verbesserung möglich.

Rüttenscheid hat eine urbane Qualität, die durch das Vorhaben gestärkt wird.

Es besteht auch weiterhin ein enormer Bedarf an Wohnungen.

Essen ist eine Einpendlerstadt; solche Vorhaben könnten dazu beitragen, Verkehr zu reduzieren.

Der Stadtteil Rüttenscheid hat durch die Gruga einen hohen Grünanteil.

Amt für Stadtplanung und Bauordnung Stadt Essen:

Alle Anregungen werden in die Abwägung eingestellt. Die vorgebrachten Belange werden von der Fachverwaltung geprüft und gemäß § 1 Absatz 7 Baugesetzbuch abgewogen.

Aufgrund der vorgesehenen Nutzungsmischung und der Belebung durch Einzelhandel, Gastronomie und Wohnen wird die gewünschte Urbanität erzielt.

Soziale Infrastruktur wird durch die Stadtverwaltung auf vielfältige Weise geschaffen, beispielsweise sind neue Kindertagesstätten kürzlich im Umfeld entstanden.

5. Fazit / Ausblick

Über die gesetzlich vorgeschriebene frühzeitige Bürgerbeteiligung hinaus soll am 19.11.2020 ein Workshop stattfinden, bei der Spielräume der Planung vertieft diskutiert werden sollen. Aufgrund der CoronaSchutzVerordnung ist die Teilnehmerzahl begrenzt und nur mit Anmeldung möglich.

Um ca. 22:10 Uhr beendete Herr Prof. Dr. Selle die Veranstaltung und dankte für die angenehme Diskussion.

IV. Sonstige schriftliche Stellungnahmen und Mails

1. Postkartenaktion „Schreiben Sie uns Ihre Meinung“

- 1) Wobei und wie werden die Verantwortung von Investor und Stadt Essen für Nachhaltigkeit und Klimakrise (fortschreitend!) bei großräumigen Bauprojekten berücksichtigt.
Kann auch 1 Wohngebäude weniger entstehen zu Gunsten von Klima, Grün + Freiraum?!!
Werden Hitzeinseln vermieden (wie!)
Möglichkeiten für frische Luft, Schatten und Bewegungsmöglichkeiten erhalten!
Was wir dringend brauchen ist Nachhaltigkeit – bitte auch bei Baustoffen – in allen Bereichen für die Zukunft. Bitte ernsthaft beachten.
- 2) Keine Anbindung an die Veronikastraße -> ist bereits überlastet, Platanen bei Veronikastr. 14-16
Verbesserte Anbindung des Messeparkplatzes/Grugaradweges an die Rüttenscheider Straße
Erhalt aller Bäume entlang des Grugaradweges
Breiter Grugaradweg mit Fußweg ohne Angsträume
Erhalt einer Veranstaltungsfläche (Flohmkt, Rü Genuss)
Bessere Klimabilanz: Begrünung, regenerative Energien
Schaffung von ausreichend KiTa + Schulplätzen vor Baubeginn
Mehr TG-Plätze, auch für Kunden/Besucher
Planungskonzept für den gesamten Messeparkplatz
- 3) Der Bebauungsplan zur Erschließung des Investorenareals ist zu klein gedacht. Eine wirkliche Aufwertung des Güterbahnhofes wäre eine Deckelung der Fläche von der Alfredstraße bis hinter die geplante Bebauung. Radtrasse und Gehweg gehören nicht in diese schmale Schlucht.
- 4) Keine effiziente Nutzung der Fläche erkennbar -> Schaffung eines Wohnhochhauses am Beispiel des Baus an der Huyssenallee
Büroimmobilien müssen vorrangig vorhanden sein
Bloße Betonklötze im Bauhausstil sind nicht ansprechend -> Essen muss weltlicher/kosmopolitischer werden! -> Orientierung an anderen Metropolen
Dachterrasse mit Gastronomie!
- 5) Durch die Eliminierung der beiden Zugänge zur Grugatrasse werden die Fahrradstraße RÜ und die Grugatrasse an ihrer Kreuzung durch 6 Höhenmeter getrennt: ein Schildbürgerstreich!!!
Sieben Etagen passen nicht zur umgebenden Bebauung: Max. 4!
Straßenschlucht zwischen Girardethaus und Neubau: Angstraum für Fahrradfahrer und Fußgänger, ist zu schmal, Lärmbelästigung für neue Anwohner
- 6) Es gibt eine weltweit erforderliche Verkehrswende -> In dem vorliegenden B-Plan wird der Rad- und Fußgängerverkehr auf einer schmalen gemeinsamen Trasse in einer Schlucht geführt. Das ist nicht verkehrsgerecht und zukunftsorientiert.
Klima und Ökologie -> Bäume auf Platzdeckel

Auf der Abdeckelung der Straße und Wege sind Bäume dargestellt. Dies ist bei einer 30 cm Vegetationsschicht auf einem Brückenbauwerk nicht möglich.

Fazit: Das Vorhaben ist weder ökologisch noch verkehrsgerecht

- 7) Änderung des Bebauungsplanes hinsichtlich des Geh- und Radweges; eine Trennung/Separierung ist aus Sicherheitsgründen zwingend notwendig
Reduzierung der Baukörper (3) und deren Geschosse (4) -> mehr Freiflächen und Grünflächen zwischen den Häusern
- 8) Es ist der Tod eines Stadtteils vorgezeichnet! Warum der Klimaentwicklung nicht angemessen planen: Verlängerung der Gruga bis in den Stadtwald, Grüne Flächen, Wasserstellen, Ruhezonen -> ein einzigartiges Biotop schaffen und in die Zukunft planen.
- 9) Am meisten stört mich, dass mit veralteten Zahlen zum Wohnbaubedarf argumentiert wird und das Projekt in völlig überzogener Weise euphemistisch dargestellt wird. Es entsteht der Eindruck, dass die Stadt Essen nur noch um die Investoreninteressen herum plant. Ich vermisse eine solide Kosten-Nutzen-Analyse unter Einbeziehung aller übrigen Stadtteile bezüglich Leerstände, Stadtteilverödung. Für Essen ist unter dem Strich nichts gewonnen, wenn die Leute aus dem Norden in den ach so beliebten Süden ziehen.
- 10) Bitte berücksichtigen Sie die Planungshinweise der Klimaaanalyse der Stadt Essen: „Senkung des Versiegelungsgrades unterhalb von 60 %“ ... „sowie Erhöhung des Grünvolumens durch Parkanlagen (Klimaoasen) innerhalb der Gründefiziträume (Rüttenscheid).“
Bisher ist das Gegenteil passiert – Bitte sorgen Sie für eine Parkanlage/grüne Oase auf dem Messeparkplatz. Bitte werben Sie für diese Idee beim Investor!
- 11) Urbanität = Gleichzeitigkeit von Nutzungen und Anpassungsfähigkeit des Erdgeschosses über die Jahrzehnte -> bezogen auf das städtische Erdgeschoss = Eye Level -> städtebaulicher Entwurf im Wettbewerb ermitteln
- 12) Mir ist wichtig, dass auf dem Vorplatz Richtung Rü Platz für Jugendliche geschaffen wird, die bei der Planung eingebunden werden. Ferner muss vorher die Infrastruktur im Bereich KiTa und Grundschule vorhanden sein.
- 13) In Rüttenscheid fehlt Parkraum. Dieses Bauvorhaben könnte Auslöser sein, auch an anderen Stellen in Rüttenscheid attraktive Parkhäuser zu errichten. Das würde den Parksuchverkehr reduzieren. Außerdem würde die Aufenthaltsqualität in der Rüttenscheider Straße verbessert.
- 14) Zum Konzept HPP:
Gesamte Grundstücksfläche versiegelt durch flächiges Parken im UG
Radweg: Gefahr durch Lage an LKW-Straße, 90° Abzweigung, „Tunnel“
Alternativ-Konzept: (siehe auch Beiblatt)
Reduzieren bebauter Flächen ermöglicht parkartige Grünfläche
Fahrradweg Lage im Durchgehenden O-W-Grünzug
Nutzung: „Solitär“ (kein Riegel!) an der Rü-Brücke: Urbanes Wohnen, Büros, Dienstleistungen, im Osten Familienwohnen im Park: Blockrandbebauung mit grünen Innenhöfen

Bereich ehem. Güterbahnhof östlich vom Plangebiet:
„Einhausen“ der LKW-Fläche durch dichten Baum/Grüngürtel
Optional: 300 Wohnungen in optimaler Lage: Im Grüngürtel + Urban

2. E-Mails

- 15) Sehr geehrte Damen und Herren, leider kann ich an der Diskussion am 27. Oktober aufgrund gegenwärtiger anderer Termine meinerseits nicht teilnehmen. Seit "nur" zwei Jahren wohnen meine Familie nun in Rüttenscheid - einem der lebenswertesten Stadtteilen in Essen. Insbesondere jungen Familien können wir diesen Stadtteil aufgrund seiner Verkehrsanbindung und seiner belebten Einkaufsstraße nur empfehlen. Die Idee sowie das Planungskonzept zur Rüttenscheider Str./Wittekindstraße können wir nur unterstützen, da es nicht nur eine unschöne Baulücke schließt, sondern vielmehr Gewerbetreibenden einen neuen Platz bietet sowie weiteren (jungen) Familien das Wohnen im schönen Rüttenscheid ermöglicht. Darüber hinaus bleibt der Geh- und Radweg von der Planung unberührt, was insbesondere im Rahmen der neuen Fahrradstraßen den Radverkehr hier im Stadtteil nicht schmälert. Alles in allem erscheint das Projekt mehr als unterstützenswert.
- 16) Ich möchte mich gegen die beschriebene Baumaßnahme aussprechen, weil sie für die Rüttenscheider BürgerInnen eine unzumutbare Verdichtung des sowie schon eng bewohnten und stark besuchten Stadtteils bedeuten würde. Neben einer weiteren Verschlimmerung der Verkehrssituation in den angrenzenden Straßen sind bei einer solch massiven Bebauung die weitere Erwärmung dieses Stadtteils und anderen negative ökologische Auswirkungen zu erwarten.
- 17) Als Bewohner Rüttenscheids bin ich gegen die Realisierung dieses Bauvorhabens. Die Stadt veräußert hier unbezahlbaren öffentlichen Raum an einen Investor und einige wenige gut situierte Menschen. Dieses kurzfristige monetäre Denken verhindert eine nachhaltige und qualitative Entwicklung hin zu mehr städtischer Lebensqualität. Das Beispiel der Freiflächen in der Grünen Mitte skizziert, wie die Fläche mehr Gewinn bringen kann: Als Park mit viel Grün, Wasser und Spielraum; als lebendiger und urbaner Aufenthalts- und Begegnungsort im Sinne eines Public & Open Space der allen Menschen offen steht. Gerade letzteres leistet der nahegelegene Grugapark nicht. Die Bebauung vernichtet mehr Grün als sie schafft. Sie versiegelt noch mehr Fläche und nimmt der wenigen Fauna, die es noch gibt, den letzten Raum. Die mit ihr einhergehende Verdichtung verstärkt darüber hinaus schon jetzt gravierende Probleme wie z. B. die Dichte und die Belastungen durch den motorisierten Verkehr. Der gesamte Plan, dort zu bauen, widerspricht nicht nur den Wünschen der Bürgerinnen und Bürger, wie sie in den jüngsten Befragungen geäußert wurden, nach mehr Plätzen und Parks mit Aufenthaltsqualität und Grün. Der Plan mißachtet auch die Selbstverpflichtung der Stadt zu einer nachhaltigen und klimaneutralen Zukunft.
- 18) Ich habe große Bedenken, dass ein wichtiger Platz genommen wird um: Freizeit zu gestalten Frischluft zu erhalten Die Freifläche, Messeparkplatz Gruga wird genutzt von: Menschen in der Freizeit, zum Laufen, Fahrrad fahren, für Hunde, Fahrschulen, Modelbauer um nur einige zu nennen und dient dazu, Luft in das eng bebaute Stadtviertel Rüttenscheid zu bringen. Gerade im Sommer wird es immer wärmer, es

muss eine Ausgleich geschaffen werden. Wenn da etwas drauf sollte, dann Wasser und Pflanzen.

- 19) In dem Entwurf ist vermerkt, dass der Grugaradweg einen Querschnitt von 5 Meter erhalten soll. Durch die Beliebtheit sowohl bei Radfahrer, Läufern, als auch Spaziergängern, wäre nicht nur eine Anpassung der Breite, sondern auch eine Trennung zwischen dem Rad- und Fußverkehr wünschenswert. Damit wären dann 4m Radweg + eine Abgrenzung + 2m Fußweg notwendig. Analog den Anforderungen an dem Radschnellweg Mülheim-Essen. Damit würde man etliche Konflikte die aktuell auf dem Grugaradweg bestehen, zumindest auf diesem Stück schon einmal entschärfen. Wichtige wäre auch dabei die Berücksichtigung von Beleuchtung für den Grugaradweg. Diese könnte an den Überbauten bzw. an den neuen Gebäuden angebracht werden und so die Sicherheit in der dunklen Jahreszeit erhöhen. Eine andere Alternative wäre auch die Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem kurzen Stück, so dass nur ein breiter Gehweg notwendig ist und die Fahrradfahrer auf die Straße ausweichen. Dafür wären jedoch gute Übergänge zu dem Grugaradweg und eine konsequente Überwachung der Einhaltung der Verkehrsregeln notwendig.
- 20) In der aktuellen Situation gibt es eine Zufahrt vom Radweg direkt hoch auf die Wittekindstraße und damit weiter auf die Rüttenscheider Straße (ehemalige Zufahrt zum Messeplatz). Durch die Schaffung der neuen Gebäude ist diese Zufahrt für Fahrradfahrer und Rollstuhlfahrer nicht mehr gegeben. So eine Anbindung sollte jedoch bei der Bebauung mit berücksichtigt werden. Aus meiner Sicht gibt es dafür zwei Varianten. Entweder wird eine Anbindung direkt vom Radweg am Giradethaus auf die Brücke geschaffen (Variante 1 auf dem Bild). Wobei der Radverkehr damit direkt auf die Außengastronomie trifft, was ein hohes Konfliktpotenzial birgt. Oder am östlichen Ende der neuen Bebauung wird eine Rampe zur Wittekindstraße erstellt (Variante 2 auf dem Bild). Diese Variante birgt weniger Konfliktpotenzial und der Radweg führt an dieser Stelle ebenfalls vorbei.
- 21) In der Planung sieht es aktuell so aus, als wenn der Spielplatz nur für die Bewohner der neuen Gebäude nutzbar ist, weil dieser hinter den Häusern ist. Aus meiner Sicht würde es wesentlich mehr Sinn machen diesen Spielplatz auf dem neu geschaffenen Vorplatz zwischen dem geplanten Gewerbe und dem Giradethaus zu platzieren. Also quasi rechts die Brücke für den Vorplatz erweitern (östlich neben dem Baumbeet) und auf dieser Fläche dann den Spielplatz platzieren. Dann wäre der Spielplatz für die Öffentlichkeit zugänglich und die Eltern hätten unmittelbar Gastronomie in der Nähe. Aufgrund des Autoverkehrs, aber bitte an eine Einzäunung des Spielplatzes denken.
- 22) In dem zu dicht besiedelten Rüttenscheid fehlen genügend Freiflächen, welche klimatechnisch, kulturell und parkplatztechnisch den Ort aufwerten. Dem Bebauungsplan wird hiermit entschieden widersprochen.
- 23) Es ist ein Irrsinn diese 26.000m² Mammut-BetonKastenBaut an der Nadelöhr-Stelle in Rüttenscheid umzusetzen. Sowohl für die Luftqualität als auch die Lebensqualität in Rüttenscheid insgesamt. Zudem wird die bereits hohe städtebauliche Dichte in dem Stadtteil wird bei der Planung nicht berücksichtigt und die infrastrukturellen Bedarfe für die dort lebenden BürgerInnen, wie z.B. der Bedarf an Schulen, sind

nicht berücksichtigt. Was es braucht, sind mehr öffentliche Plätze und mehr grün in den Städten.

- 24) Seit einiger Zeit verfolge ich das Bauvorhaben am Messeparkplatz. Rüttenscheid ist aus gutem Grund ein attraktives Wohnviertel und obwohl mein Mann und ich seit langer Zeit dort eine Wohnung suchen (zur Zeit wohnen wir in Holsterhausen), ist dieses Bauvorhaben NICHT attraktiv für uns. Ein Stadtteil wird nicht liebens- und lebenswerter durch mehr Beton! Die Klimaforschung hat bereits ausreichend Argumente für den Erhalt von Natur hervorgebracht und auch aus psychologischer Sicht hat Natur einen großen Mehrwert für die Menschen. In einer Zeit in der Begrünung der Städte, Luftverbesserung und Aufforstung der Wälder dringende Massnahmen sind, sollte nicht dagegen gehalten und alte Baumbestände vernichtet werden. Der vielgenutzte Radweg, der auch Läufern und Spaziergängern zu sportlichem Ausgleich und Erholung dient, führt ebenfalls an den luftverbessernden und schattenspendenden Bäumen und dem unbebauten Platz vorbei. Die Möglichkeit abseits von Straßen und Siedlungen einer gesundheitsfördernden Bewegung nachzukommen, hat diese für viele Essener BürgerInnen und BesucherInnen der Stadt erst wieder möglich und ansprechend gemacht. Auch sollten wir an die Erben unserer Stadt denken. Was für eine Welt wollen wir ihnen hinterlassen? Ich bitte Sie daher von ganzem Herzen von dem geplanten Bauvorhaben abzusehen und den alten Baumbestand zu erhalten. Die Fläche könnte sehr gut zB für ein Garten - Hochbeetprojekt durch BürgerInnen, Schulen oder Kitas genutzt werden, welches sicherlich großen Zuspruch erhalten würde. Ich bedanke mich für das Lesen meiner Stellungnahme und würde mich freuen wenn auch meine Stimme bei der Entscheidung berücksichtigt wird.
- 25) Die geplante Ausgestaltung des Planentwurfes hinsichtlich der Flächenbereiche für den Grugaradweg (regionale Radhauptverbindung) entspricht nicht dem benötigten und für eine sichere Verkehrsführung erforderlichen Raum auf dieser bereits jetzt stark von Fußgängern und Radfahrern frequentierten Strecke. Mit der weiteren Umsetzung der durch den Rat der Stadt Essen beschlossenen Modalzielsetzung (4x 25%) ist zu erwarten, dass der Rad- und Fußverkehr hier noch weiter zunehmen wird. Grundsätzlich darf entsprechend der geltenden Vorgaben ein gemeinsamer Geh-/Radweg nur dann zum Einsatz kommen, wenn das Fußgängeraufkommen gering ist. Dieses ist in dem hier vorliegenden Fall nicht gegeben. Aus diesem Grunde ist eine Trennung von Fuß- und Radverkehr angezeigt, der zu anderen benötigten Räumen in der Straßen- und Wegegestaltung führen muss. Die im Planwerk angeführten 5,0m Breite (zudem auf der baulich begrenzten Seite ohne Schutzraum) ist somit zu gering. Grundsätzlich sollten Zweirichtungsradwege innerorts nicht die Regellösung sein, da der Zweirichtungsverkehr insbesondere an Knotenpunkten zu Konflikten führen kann. Sollte die Verwaltung an diesem Abschnitt aber an der Führung als Zweirichtungsradweg festhalten, ist dieser (auch aufgrund des starken Fußgängerverkehres) baulich getrennt vom Fußverkehr zu führen. Dazu ist entsprechend der fachlichen Vorgaben der begleitende Fußweg (innerorts) mit mind. 2,50m inkl. einer taktilen Trennung (0,3m) zum Radweg zu gestalten. Der Zweirichtungsradweg selbst ist mit einer Mindestbreite von 3,00m und einem Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn von mind. 0,75m auszugestalten. Diese angezeigten Wegebreiten führen zu einer anderen (breiteren) Raumgestaltung für den Fuß- und Radverkehr, die bereits frühzeitig bei der Aufstellung des Bebauungsplanes zu berücksichtigen ist. In den Anlagen habe ich Ihnen zwei entsprechende Skizzen beigelegt, woraus ersichtlich wird, dass im Bereich der

Flächen für den Fuß- und Radverkehr mindestens 0,75m mehr Breite bereits im Bebauungsplan vorzusehen sind. Sollten die Skizzen in der Übermittlung verloren gehen, geben Sie mir bitte Bescheid, damit ich Ihnen diese ggf. fristgemäß nachsenden kann. Mit der Aufforderung, diese erforderlichen wesentlichen Anpassungen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs auf dieser stark genutzten Wegeverbindung umzusetzen.

26) Ich erhebe hiermit Einspruch gegen den Bebauungsplan 7/17 „Rüttenscheider Straße/Wittekindstraße“ und fordere Sie auf, diesen abzulehnen. Begründung: Mit dem geplanten Bauvorhaben wird Rüttenscheid „erstickt“. Aufgrund der konsequenten Versiegelung durch die bereits vorhandene dichte Bebauung ist die Frischluftzufuhr – insbesondere im Sommer – schon jetzt bedenklich. Ein weiterer Häuserkomplex würde die Luftschneise zwischen den Häuserreihen erheblich verschmälern und die Frischluftzufuhr weiter verschlechtern. Dieser Umstand wurde bereits von Fachleuten (Wetteramt) öffentlich benannt bzw. bestätigt und mit den Bürgern diskutiert. Es ist also allen bekannt, dass unsere essentielle Lebensgrundlage Atemluft wesentlich durch zusätzliche Bebauung verschlechtert würde. Und hinzu kommt: Außer dem einzigen denkmalgeschützten Baum ist geplant, alle anderen großen Bäume vor Ort, die zur Sauerstoffversorgung wesentlich beitragen, zu fällen. Nett gemeint, aber letztlich nur ein Alibi – die Maßnahme zum „Ausgleich“: Eine Neupflanzung von kleinen Gewächsen schafft über viele Jahre keine gleichwertige Kompensation der Sauerstoffmenge der alten Bäume und ist inakzeptabel. Im Bebauungsplan Nr. 7/17 „Rüttenscheider Straße/Wittekindstraße“, Anlage 1 zur Vorlage 0633/2018/6B heißt es: „... Der Planbereich liegt im Übergangsbereich vom Stadtklima im Süden und Innenstadtklima im Norden. Die dichte Bebauung und starke Versiegelung verursachen ausgeprägte Wärmeinseln mit eingeschränkten Luftaustauschbedingungen und erhöhte bioklimatische Belastungen ...“ In Anbetracht der mit dem Klimawandel einhergehenden steigenden Temperaturen und der von allen Bürgern und Politikern anzustrebenden CO₂-Klimaneutralität ist es unverantwortlich, mit dieser Bebauung weitere „Wärmeinseln“ zu erschaffen, die die Gesundheit der Bürger zusätzlich gefährden. Ich bitte um Würdigung dieses Einwands und hoffe, dass im demokratischen Prozess der Bebauungsplan abgelehnt wird.

27) Diese fläche ist die EINZIGE große freifläche, die von unterschiedlichen Nutzergruppen tagtäglich benutzt wird: Familien, Skater, Hundebesitzer, Sportler, Menschen, die einfach mal an einem offenen Ort die Abendsonne genießen wollen (geht woanders sonst nicht, da alles zugebaut wird). Tatsächlich habe ich bisher eine Person kennengelernt, die dafür war, was an dem Platz zu verändern aber kommen wir zum wichtigen Punkt – Kritikpunkte: 1. noch höheres Verkehrsaufkommen, womit die rü eh schon überfordert ist. 2. riesiger Betonklotz, der der RÜ Sonne klaut UND den Besuchern des Irish Pub's, des Hudson's und den Anwohnern des Atenheims den freienBlick nimmt 3. keine Luft zum Atmen – jede „Lücke“ wird zu betoniert anstatt für Grünflächen, schöne Parkanlagen etc zu sorgen!!!!Klimawande IST ein problem undgrpne Flächen würden die Attraktivität deutlich mehr erhöhen als merh Bebauung 4. Wegfall von Parkplätzen für Anwohner. 5. jahrelanger Baulärm auf Kosten der Anwohner 6. die Fläche ist charakteristisch und einmalig, so einen Pltaz mit diesem Chrakter gibt es nirgends mehr Gegenvorschlägen: 1. Grünanlagen, Parks, Spielplätze... tragen zur Lebensqualität ALLER bei und kommt nicht nur der Wirtschaft zugute kommt 2.

Platz, so wie er jetzt ist, noch attraktiver gestalten – Bäume, Verweilmöglichkeiten, ausgezeichnete Flächen für Skater u.v.m. so beliebt auch genug Platz für parkplätze!

- 28) das Bauprojekt ist die schlechteste Lösung von der ich bislang gehört habe. Wir brauchen in Rüttenscheid keine Verdichtung durch Wohnraum und schon gar nicht durch Büros. Wir brauchen Plätze und Freiflächen zum Verweilen und entspannen. Die angeblichen Tiefgaragen sind viel zu knapp bemessen, pro Wohneinheit ein Auto ist nicht zeitgemäß. Es wird noch mehr Parkplatz Not in Rüttenscheid geben. Die Bürostellplätze sind am Wochenende pure platzverschwendung. Der Radweg soll dazwischen durchgefädelt werden, völliger blödsinn für Radfahrer und Anwohner. Die Bauhöhe aber ist die größte Frechheit. Was soll das?! Was ist mit den angrenzenden Gastronomien, denen wird komplett die Sicht und die Sonne genommen. Super schade. :(Bitte stoppen sie diese profitgier und kehren zurück zu urbanerer Plänen um Rüttenscheid so zu erhalten wie es zur Zeit da steht – eine Flanier- und Ausflugsmeile zum entspannen und Treffen mit Freunden
- 29) Der Messeparkplatz sollte für die Messe, Karneval Umzüge und Freiluftveranstaltungen erhalten bleiben. Ich bin dagegen, daß weitere freie Flächen bebaut werden. Siehe Herthastraße – Krupp Krankenhaus, oder Walpurgistal – Henry Parc Dunant. Es darf nicht sein, daß jeder freie Platz gegen den Willen der Bürger zugebaut wird, nur weil einige wenige von den Neubauten profitieren.
- 30) Als Rüttenscheiderin möchte ich mich gern wie folgt zu dem Bauplan äußern: Es ist sehr schade, dass auf das Wohl der Anwohner keine Rücksicht genommen wird. Ganz nach dem Motto „die wohnen ja eh schon hier, gucken wir mal, dass wir lieber noch mehr Leute hierhin holen, die der Stadt Geld bringen“ fühlt man sich hier doch sehr allein gelassen und unwillkommen. Der Messeplatz gibt so viele Möglichkeiten her, Rüttenscheid für Anwohner und Flanierer (noch) attraktiver zu gestalten, beispielsweise mit einer schönen Grünfläche (Park, Spielplatz...). Selbst ein schön gestalteter Parkplatz würde mehr zum Allgemeinwohl beitragen, als ein hässlicher „Betonklotz“, der allen sich dort befundenen Menschen „die Luft zum Atmen“ raubt. Es ist wirklich schade, dass die Priorität darin liegt, noch mehr Geld zu machen oder bestenfalls ein paar Menschen Wohnraum zu überteuerten Preisen zu schaffen, als sich um das Wohl der davon betroffenen Menschen zu scheren. Anhand etlicher Diskussionen habe ich mit sehr vielen Rüttenscheidern feststellen können, dass mit dieser Art und Weise die Menschen zunehmen aus dem Stadtteil ausziehen werden. Städtische Attraktivität nenne ich anders. Daher bitte und fordere ich im Namen etlicher Anwohner dazu auf, den Plan strikt zu überdenken.
- 31) Als Bürger der Stadt Essen seit 2000 und Hauseigentümer in Rüttenscheid interessiert und betrifft mich sehr, wie die Neugestaltung der Rü Ecke Wittekindstr. aussehen wird.
Jeden Tag erlebe ich, wie der Verkehr durch die zahlreichen Bauprojekte Henry Dunant, Holz Konrad zugenommen hat, egal, ob ich morgens über die Wittekindstr. Oder Anschluss Essen-Süd auf die A52 fahre. Hätten wir doch besser in Düsseldorf oder Krefeld bauen sollen?
Das wird nicht weniger, wenn Rübogen und „Platte“ Henry Dunant komplett fertiggestellt bzw. bewohnt sein werden.
Erst gestern saß ich noch draußen im Irish Pub, wo mir aufgrund der frischen Brise die Bedeutung der Rü-Brücke und der luftigen, mit wunderschönen, im herbstlichen Gelb, leuchtenden Platanenallee bewusst wurde.

Sowohl wegen der Wirkung der Blätter als CO₂ Senke, als auch als Schattenspender in den nächsten Jahren.

So sehr wir, meine Familie und ich, das Leben in unserem Quartier 4 in der Roswithastr. noch genießen, können wir nicht akzeptieren, dass Herr Holthoff seinen guten Ruf für die „Verbauung“ dieser Rü-Perle hergibt.

Bitte sorgen Sie dafür, dass der Großteil der Klimaretter nicht gefällt werden und ausreichende Klimaerhaltende Maßnahmen bei der Umgestaltung der Rü-Brücke durchgesetzt werden. Auch sollte der gute Wille der Stadt, Rüttenscheid und die Rü fahrradfreundlicher zu gestalten, deutlich erkennbar sein und nicht in einer dunklen Unterführung „verschwinden“.

- 32) Wir wohnen jetzt seit 10 Jahren in der Roswithastr. und müssen feststellen, dass sich die Verkehrssituation in den letzten Jahren deutlich verschlechtert hat. Es kommt vermehrt zum Stau, wenn wir die Roswithstr. verlassen wollen, um z.B. die A52 zu erreichen. Hinzu kommt, dass sich der Parkplatzmangel noch verschärft hat. Durch die zunehmende Bebauung in diesem Bereich, früher Holz Conrad, verdichtete Bebauung auf dem Messeparkplatz Veronikastr. hat der Verkehr erheblich zugenommen. Der Rü-Bogen wird ebenfalls zu noch mehr Verkehr und Mangel an Parkplätzen führen. In diesem Zusammenhang sind die Plantanen am Messeparkplatz um so wichtiger für etwas Klimaausgleich bei soviel zusätzlicher Bebauung und somit Wegfall von Grünflächen, zu sorgen. Bei allen Verständnis für geschäftliche Interessen, ist doch aber auch die Wohn- und Stadtteilqualität von Rüttenscheid im Auge zu behalten.
- 33) Rüttenscheid ist total zugebaut und es kann nicht sein, dass unsere Politiker es erlauben, dass der letzte freie Platz auch noch zugebaut werden soll. Der Platz sollte bleiben für Veranstaltungen, Flohmarkt und vor allen Dingen als Parkplatz für die Messe oder Aufstellung für den Karnevalszug, etc. Denn nach der Coronazeit werden sicherlich wieder Veranstaltungen stattfinden und das ist für die Gemeinschaft der Bürger wichtig. Wie soll auch der CO₂ Gehalt sinken? Es darf nicht sein, dass NUR auf PROFIT geachtet wird.
- 34) Lernen Sie aus den Fehlern der Vergangenheit. Nehmen Sie den Christinenpark und den Isenberplatz zum Vorbild. Mitten in Rüttenscheid darf kein Messeparkplatz entstehen und keine massive hohe Bebauung. Niedriger Wohnraum mit Dachbegrünung, Dienstleistung und Gewerbe ja, Parkplätze nein. Es muss viel Grün gepflanzt werden, freie Fläche erhalten bleiben, Raum für Kinder geschaffen werden, Autos müssen rausgehalten werden. Machen Sie Rüttenscheid wieder lebenswert. Nutzen Sie die Chance für eine zukunftsweisende Bebauung. Haben Sie die Verkehrswende dabei im Kopf. Stellen Sie sich vor, mitten im Christinenpark stünden Autos und Betonklötze. Wir brauchen im Ballungsraum kleine Erholungsoasen, für die Augen, Ohren und die Lungen. Verbauen Sie uns nicht unsere Welt. Lassen Sie uns unsere Welt so machen, wie sie uns gefällt und unsere tiefen Bedürfnisse befriedigt. Ich habe die Vision einer grünen, ruhigen, gesunden Stadt.
- 35) Hiermit widersprechen wir dem Bebauungsplanentwurf Nr. 7/17 "Rüttenscheider Straße/Wittekindstraße" - weil dies für den Stadtteil Rüttenscheid unzumutbare Auswirkungen auf die Umwelt, das Klima, den Verkehr und die Überlastung der sozialen Infrastrukturen bewirken würde, - weil die geplanten Neubauten nicht in einem ganzheitlichen, städteplanerischen Gesamtkonzept zur zukünftigen Nutzung

des Messeparkplatzes eingebettet sind, – weil eine spürbare Minderung der Attraktivität der Fahrradtrasse durch die Tunnel-/Schluchtenlösung zu erwarten ist, – weil die Funktion des bisherigen Messeparkplatzes als Frischluftschneise durch die bis zu siebenstöckige Bebauung gestört wird, – weil die Höhe der Bebauung sich nicht in die gewachsene Architektur der Rüttenscheider Straße und des Stadtteils harmonisch einfügt, sondern eine ähnlich den Stadtteil verschandelnde Wirkung wie das angrenzende über die Wittekindstraße krakende Gebäude der Rüttenscheider Straße 199 zu befürchten ist, – weil Grünflächen/Spielplatz des geplanten Neubaus nur für Anwohner nutzbar sind und der Plan der Bebauung keine Schaffung ausreichender Grünflächen zur allgemeinen Nutzung durch die Bürger des Stadtteils vorsieht – weil mit dem Bau ein gewachsener Baumbestand gefällt wird, ohne im Stadtteil einen angemessenen Ersatz zu schaffen, – weil das geplante Parkhaus im Untergeschossbereich der Neubauten, eine attraktive zukünftige weitere Nutzung an der Anschlussstelle zum Messeparkplatz stark einschränkt – weil die angrenzenden Zufahrtsstraßen den zusätzlich anfallenden Straßenverkehrsdruck nicht aufnehmen werden können, – weil die Grundschulen und Kindergärten des Stadtteils schon jetzt an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen, – weil mit der Umsetzung des Entwurfs im wesentlichen den kommerziellen Interessen des Immobilienentwicklers, nicht aber den Bedürfnissen der Anwohner und Bürger Essens entgegenkommt. – weil die aktuellen Einschränkungen durch COVID scheinbar genutzt werden, um sich einer angemessenen Bürgerbeteiligung zu entziehen. Gern würden wir mit Ihnen in die Diskussion zu einer ganzheitlichen Planung für eine zukünftige Nutzung des Messeparkplatzes treten. Über eine Rückmeldung zu unserem Widerspruch würden wir uns sehr freuen.

- 36) Ich schlage vor, das Planungsgebiet bis zum Girardet-Gebäude zu vergrößern und die Planstraße zu überdecken. Gleichzeitig schlage ich vor, den Geh- und Radweg nicht unter, sondern auf diesem Deckel zu führen und diese Wegführung im Bebauungsplan festzuschreiben. Begründung:

Dieser Verbesserungsvorschlag zum Bebauungsplanentwurf 7/17 bezieht sich vor allem auf die Trassenführung des Rad- und Gehwegs „Grugatrasse“ im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Rüttenscheid. Die geplante Trassenführung betrifft nur einen kleinen Bereich des Planungsgebiets, allerdings hat die Konzeptplanung von HPP erhebliche Auswirkungen auf die zukünftige Trassenführung sowie auf die Attraktivität und Verknüpfung der Radwege in Rüttenscheid.

Ich schlage deshalb vor:

1. das Planungsgebiet zu vergrößern und
2. die Trassenführung des Rad- und Gehwegs gegenüber dem Planungsvorschlag zu verändern und festzuschreiben.

Begründung

Die Grugatrasse ist eine der Haupt-Radverbindungen in Essen und verknüpft Rüttenscheid sowohl mit den westlichen Stadtteilen (Margarethenhöhe, Frohnhausen, RS1) als auch mit den östlichen Stadtteilen (Rellinghausen, Steele, Ruhrtal). Derzeit verläuft die Trasse über das ehemalige Bahnhofsgelände von der Alfredbrücke bis zur Walpurgisstraße. Nach Norden wird über den ehemaligen Gleisbereich die Veronikastraßangeschlossen.

Mit dem Bebauungsplanentwurf wird ein Teil der bisherigen Trassenführung unmöglich gemacht, da auf der bisherigen Trasse eine Tiefgarage und Wohngebäude entstehen sollen. Gleichzeitig wird auch die bisherige Anbindung an Wittekind- und Rüttenscheider Straße überbaut und geht verloren.

Die Planung sieht deshalb vor, zwischen die geplante Bebauung und die Girardet-Gebäude eine Zufahrtstraße zu bauen, die den restlichen, zunächst weiterhin als Parkfläche genutzten Bereich des ehemaligen Bahnhofs erschließt. Zwischen dieser „Planstraße“ und dem Girardet-Gebäude soll der Rad- und Gehweg in 5m Breite entlang der Gebäudewand geführt werden. Dabei wird nicht nur die Rüttenscheider Brücke unterquert, sondern auch der geplante „Vorplatz“ zwischen der vorhandenen Parkfläche am Girardet-Gebäude und der neuen Bebauung.

Aus den veröffentlichten Planungsunterlagen geht nicht hervor, wie die weitergehende Führung der Grugatrasse gedacht ist. In den Entwürfen von HPP wird die Planstraße östlich des Plangebiets gequert. Dann soll der Radweg wahrscheinlich am Parkpatzrand bis zur Walpurgisstraße geführt werden. Aus den Planungsunterlagen ist ebenfalls nicht zu entnehmen, wie die Anbindung der aktuell in Planung befindlichen Radwegeverbindung nach Bergerhausen (Rommenhöllergleis) geschehen soll. Wahrscheinlich soll hierfür ein Weg entlang der vorhandenen Bebauung vorgesehen werden.

In keiner Weise scheint die Planung zu berücksichtigen, dass die Rüttenscheider Straße nicht erst seit ihrer Umwidmung in eine Fahrradstraße eine Hauptverbindung im Radnetz darstellt, über die insbesondere die Innenstadt angebunden wird. Eine Verknüpfung zwischen Grugatrasse und dieser Fahrradachse B kommt im Bebauungsplanentwurf nicht vor, obwohl dieser genau das betroffene Gebiet beschreibt. Dies wird umso dringlicher, da nach der Planung die aktuelle Verbindung zur Wittekindstraße in Höhe der Ursulastraße wegfallen wird. Auch die Verbindung zwischen Grugatrasse und Rüttenscheider Straße über die Gregorstraße wird wegfallen, sobald die Alfredbrücke gemäß der vorgestellten Planung ertüchtigt wird.

Alternative: Statt die Grugatrasse im Tunnel unter dem geplanten Vorplatz durchzuführen, schlage ich vor, den Radweg oben auf dem Vorplatz zu führen. Weil das Planungsgebiet in Zukunft einer der Hauptknotenpunkte im Essener Radnetz werden wird, ist es sinnvoll, möglichst einfache und direkte Knotenpunkte zu bauen. Wird die Grugatrasse auf dem „Vorplatz“ geführt, so ergibt sich eine höhengleiche Verbindung zwischen Grugatrasse und Fahrradachse B (Rüttenscheider Straße). Dies hat zwar den Nachteil einer Kreuzung der Radwege (Konflikte), hat aber eben auch den Vorteil einer Kreuzung der Radwege (direkte Verknüpfung).

Im Detail bedeutet dies, dass der Radweg zwischen Alfredstraße und Rüttenscheider Straße an der vorhandenen Stelle über eine Rampe auf das Niveau der Rüttenscheider Brücke gehoben wird. Die erforderliche Steigung dürfte in einem für Rollstuhlfahrer und Radfahrer unproblematischen Prozentbereich bleiben. Östlich der Rüttenscheider Straße würde die Grugatrasse dann auf dem Niveau des geplanten Vorplatzes geführt, in Höhe der Dachfläche der geplanten Tiefgarage. Nimmt man eine solche Trassenführung an, ergibt sich eine Reihe von Vorteilen, sowohl im Rahmen der städtebaulichen Gestaltung als auch für die verschiedenen Nutzergruppen (Messe, Bauherr, Anwohner).

Weil man sich den Platzbedarf für den „unterirdischen“ Rad- und Gehweg spart, wird für die „Planstraße“ eine geringere Breite benötigt. Die so gewonnenen 5m könnten beispielsweise als Parkfläche verwendet werden. Man könnte aber auch die „Planstraße“ um diese 5m nach Norden versetzen und dann die geplanten Tiefgaragen in Richtung Girardet-Gebäude vergrößern (und darauf den Radweg führen). Dann müsste auch „Haus 2“ nicht schiefwinkelig gebaut werden.

Zusätzlich gibt es nun keinen Grund mehr, den „Vorplatz“ so klein zu planen. Wenn unter dem Vorplatz kein Fuß- und Radverkehr herrscht, braucht es dort auch kein

Tageslicht. Es spricht also nichts dagegen, die geplante Bebauung auf Höhe des Vorplatzes mit dem Girardet-Gebäude zu verbinden.

Zusätzlich zum „Vorplatz“ könnte die gesamte im Bild hervorgehobene Fläche mit einem Deckel versehen werden. Entsprechend schlage ich deshalb vor, den Planungsbereich des Bebauungsplanentwurfs um die markierte Fläche zu erweitern und mit den Eigentümern eine solche Platzanlage zu diskutieren.

Ein solcher Deckel/Platz hätte erhebliche Vorteile:

- Mehr Platz für Außengastronomie
- Mehr Platz für Begrünung
- Weniger Lärmbelastung durch den Verkehr auf der „Planstraße“
- Direkte fußläufige Verbindung von den Neubauten ins Girardet-Gebäude (und umgekehrt Richtung Ursulastraße)
- Mehr Raum für den von HPP geplanten Spielplatz
- Niveaugleiche Führung der Grugatrasse und der Rüttenscheider Straße
- Direkter Zugang von den Neubauten auf die Radwege (und niveaugleiche Zufahrt zu den Radstellplätzen)
- Feuerwehrezufahrt auf die Rückseite der Neubauten und des Girardet-Gebäudes über die Radtrasse

Des Weiteren schlage ich vor, die Führung der Grugatrasse im Planbereich auf eine niveaugleiche Führung zur Rüttenscheider Brücke festzuschreiben sowie, falls erforderlich, das Bebauungsplangebiet um die dann nötige Rampe zwischen Alfredbrücke und Rüttenscheider Straße zu erweitern. Die Vorteile dieser Trassenführung wurden bereits erläutert, seien aber hier noch einmal kurz zusammengefasst:

- Direkte Verbindung von Grugatrasse und Fahrradachse B
- Vermeidung der unattraktiven „Tunnellage“
- Direkter Zugang zu den Neubauten sowie zur Außengastronomie

Nachteile der vorgeschlagenen Lösung gibt es natürlich auch, diese werden aber meiner Meinung nach durch die gewonnenen Vorteile mehr als ausgeglichen:

- zusätzlicher Aufwand für einen Deckel über der „Planstraße“ (ausgeglichen durch größere Tiefgarage),
- zusätzlicher Aufwand für eine Rampe zur Rüttenscheider Brücke (ausgeglichen durch bessere Verbindung von Rü und Messe),
- zusätzlicher Aufwand für Rampen in Richtung Walpurgisstraße und Veronikastraße (abhängig von der zukünftigen Nutzung der verbleibenden Bahnhofsfläche) sowie
- Kreuzung zwischen Grugatrasse und Fahrradstraße (ausgeglichen durch die bessere Verknüpfung).

37) Hiermit gebe ich Ihnen meine Einwände und Bedenken zu dem Bebauungsplan "Rüttenscheider Straße/ Wittekindstraße" Nr. 7/17 fristgerecht vor dem 30.10.2020 kund.

1. Der gestalterische Aspekt der Trasse geht vollkommen verloren. Die neue Trasse liegt zwischen hohen Häuserwänden und einer Fahrbahn, die in Zeiten von Messen hochfrequentiert sein wird. Die „Grüne Hauptstadt“ weicht hier einer klischeehaften Ruhrgebiet- Idylle. Die Attraktivität der Trasse nimmt bedeutend ab.
2. Gem. Planung ist der neue Vorplatz nicht für alle Menschen nutzbar. Durch die Höhenunterschiede kann der Platz nur durch Treppenanlagen erreicht werden. Mobilitätseingeschränkte Menschen wurden hier nicht berücksichtigt.
3. Wie wird sichergestellt, dass sich der Knotenpunkt RÜ / Wittekindstraße nicht zurückstaut, wenn zusätzlicher Verkehr aus der neuen Tiefgaragenzufahrt zufließt?

Liegt für den Knotenpunkt eine Verkehrsbelastungsberechnung vor, bei der die Zunahme des Einzelhandels / Gewerbes berücksichtigt worden ist? Wird die LSA angepasst?

4. Die Nutzer des gemeinsamen Geh- und Radweges werden vollkommen von der Rüttenscheider Straße abgeschnitten. Im Bestand erfolgt die Verbindung über die vorhandene Rampe an der Wittekindstraße. Mit der vorliegenden Planung kann die Rüttenscheider Straße lediglich über die vorhandene Rampe unter der Brücke Alfredstraße / Gregorstraße erreicht werden. Dies bedeutet für alle Radfahrer, Eltern mit Kinderwagen und mobilitätseingeschränkte Menschen, die aus Richtung Stadtwald kommen, ein Umweg über eine dunkle, uneinsichtige und unattraktive Rampe.

5. Das Vorhaben ist unzureichend dargestellt. Sowohl im Osten, als auch im Westen fehlt die komplette Anbindung an das vorh. Netz. Wie soll hier an die vorh. Trasse angeschlossen werden? Wie erfolgt die Verschwenkung an die vorh. Straße? Wohin wird die Planstraße geführt? Warum wird der Straßenbauteil im B-Plan nicht festgesetzt? Der Ausbaubereich ist deutlich größer als dargestellt und muss vollständig für alle Bürger aufgezeigt werden.

6. Die Planunterlagen sind nicht schlüssig. Im Lageplan befindet sich neben dem Geh- und Radweg die Planstraße // In der Ansicht befindet sich neben dem Geh- und Radweg ein Grünstreifen mit Baumstandorten. Bei der Querschnittsaufteilung wurde kein Grünstreifen mit Bäumen berücksichtigt. Ein nachträglicher Grünstreifen wird dann später vermutlich dem Geh- und Radweg abgezogen- und nicht dem Investor.

7. Der gewählte Querschnitt für den Geh- und Radweg ist nicht ausreichend. Die Aussage, dass die Vorgaben des RVR erfüllt werden, sind nicht korrekt. Gem. Bericht zur „Weiterentwicklung des Konzepts für das Regionale Radwegenetz in der Metropole Ruhr“ können gemeinsame Geh- und Radwege auf Radhauptverbindungen zum Einsatz kommen, wenn das Fußgängeraufkommen gering ist. Dies ist hier nicht der Fall. Ebenso müsste bei geringem Fußgängeraufkommen zwischen Geh- und Radweg ein Sicherheitstrennstreifen von 2,50 (mind. 1,745m) berücksichtigt werden. Kapitel 4.3 Radhauptverbindungen:

8. Generell ist die gemeinsame Führung von Rad- und Fußgängerverkehr zu hinterfragen, der ADFC als auch die Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) sehen bei Um- und Ausbau keine gemeinsame Führung von Geh- und Radweg vor. Kapitel 3.6 ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen):

9. Am 26.08.2020 wurde der Radentscheid durch den Rat der Stadt Essen beschlossen und angenommen. Das Ziel „5“ wurde in der vorliegenden Planung ebenso nicht umgesetzt: „Geh- und Radwege sind räumlich voneinander getrennt, min. durch 30 cm taktile Streifen....“

- 38) Essen, als Metropole, muss wachsen und muss die Defizite zu anderen deutschen Städten aufholen. Rüttenscheid ist einer der wenigen urbanen Stadtteile in Essen. Hier bietet es sich nahezu an, die Bebauung zu verdichten. Es handelt sich ja schließlich um einen Innenraum und nach §6a BauNVO um ein urbanes Gebiet. Wenn die Anwohner Wald, Wiese und frische Luft haben möchten, wohnen diese in Rüttenscheid einfach falsch und sollen nicht meinen, die Struktur in dem lebendigen und einzigartigen Stadtteil verändern zu müssen. Nun konkrete Vorschläge: - effiziente Nutzung der Fläche: mehr als 7 Geschosse; orientiert an Wohnhochhäusern, wie das in Bau stehende an der Huyssenallee - Schaffung eines neuen Hochhauses; Erweiterung der Skyline - Schaffung eines ansprechenden und zeitgemäßen Quartiers mit Metropolcharakter und nicht bloße Betonklötze im

Bauhausstil - Lebensqualität für die Öffentlichkeit und Touristen: Platz/Terrasse für Gastronomie; Einzelhandel - Gastronomie in den oberen Etagen mit Dachterrasse: Essen hat bisher keine einzige Dachterrasse mit Gastronomie und Blick auf die Skyline - Schaffung moderner Gewerbeflächen zur Ansiedlung neuer Unternehmen: Rüttenscheid ist besonders bei Büroimmobilien sehr gefragt und könnte Essen wirtschaftlich vorantreiben. Fazit: Essen kann mehr und muss weltlicher/kosmopolitischer werden. Orientieren Sie sich an Düsseldorf oder Frankfurt.

- 39) Hiermit widerspreche ich dem Bebauungsplanentwurf Nr. 7/17 "Rüttenscheider Straße/Wittekindstraße" - weil dies für den Stadtteil Rüttenscheid unzumutbare Auswirkungen auf die Umwelt, das Klima, den Verkehr und die Überlastung der sozialen Infrastrukturen bewirken würde - weil die geplanten Neubauten nicht in einem ganzheitlichen, städteplanerischen Gesamtkonzept zur zukünftigen Nutzung des Messeparkplatzes eingebettet sind - weil eine spürbare Minderung der Attraktivität der Fahrradtrasse durch die Tunnel-/Schluchtenlösung zu erwarten ist - weil die Funktion des bisherigen Messeparkplatzes als Frischluftschneise durch die bis zu siebenstöckige Bebauung gestört wird - weil die Höhe der Bebauung sich nicht in die gewachsene Architektur der Rüttenscheider Straße und des Stadtteils harmonisch einfügt, sondern eine ähnlich den Stadtteil verschandelnde Wirkung wie das angrenzende über die Wittekindstraße krakende Gebäude der Rüttenscheider Straße 199 zu befürchten ist - weil Grünflächen/Spielplatz des geplanten Neubaus nur für Anwohner nutzbar sind und der Plan der Bebauung keine Schaffung ausreichender Grünflächen zur allgemeinen Nutzung durch die Bürger des Stadtteils vorsieht - weil mit dem Bau ein gewachsener Baumbestand gefällt wird, ohne im Stadtteil einen angemessenen Ersatz zu schaffen - weil das geplante Parkhaus im Untergeschossbereich der Neubauten, eine attraktive zukünftige weitere Nutzung an der Anschlussstelle zum Messeparkplatz stark einschränkt - weil die angrenzenden Zufahrtsstraßen den zusätzlich anfallenden Straßenverkehrsdruck nicht aufnehmen werden können - weil die Grundschulen und Kindergärten des Stadtteils schon jetzt an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen - weil mit der Umsetzung des Entwurfs im wesentlichen den kommerziellen Interessen des Immobilienentwicklers, nicht aber den Bedürfnissen der Anwohner und Bürger Essens entgegenkommt.
- 40) Erhaltung des Naturdenkmals: Auszug aus der Essener Naturdenkmalverordnung: Die Essener Naturdenkmalverordnung legt bestimmte Vorschriften fest, die dem Schutz der Naturdenkmale dienen sollen. Wörtlich heißt es da: „Die Beseitigung eines Naturdenkmals sowie alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung, Veränderung oder nachhaltigen Störung eines Naturdenkmals oder seiner geschützten Umgebung führen können, sind verboten. Hierzu zählen insbesondere a) die Errichtung baulicher Anlagen, auch wenn diese keiner Baugenehmigung oder Bauanzeige bedürfen b) das Aufstellen von Buden, Verkaufsständen, Verkaufswagen, Wohnwagen, Zelten, Bänken und Warenautomaten c) das Errichten und Anbringen von Werbeanlagen, Bildern, Schildern oder Beschriftungen, soweit sie nicht ausschließlich auf die Schutzanweisung hinweisend d) die Anlage von Lagerplätzen, das Lagern oder Ablagern landschaftsfremder Stoffe e) das Aufschütten, Abgraben oder die anderweitige Veränderung der Bodengestalt f) der Bau oder die Änderung von Frei- und Rohrleitungen, Zäunen oder anderen Einfriedungen g) Entwässerungs- oder andere die Oberflächenwasserverhältnisse verändernde Maßnahmen. Ich bezweifle, dass der Abstand zu den in den Zeichnungen Häusern groß genug ist, um eine Zerstörung zu verhindern. Außerdem

würde ein Zugang zu den Tiefgaragen in der direkten Nähe des Baumes das Wurzelwerk zerstören. Ich bitte das zu überprüfen. Ich würde bei Zerstörung nicht zögern, eine Klage gegen sie anzustrengen.

- 41) Ohne dem Verkehrsgutachten vorgreifen zu wollen, glaube ich nicht, dass die vorhandene Anbindung des Neubaugebiets ausreichen wird, die Verkehrsströme durch Anwohner und Kunden/Mitarbeiter aufzunehmen. Nimmt man die Rüttenscheider Straße in ihrer Umwidmung zur Fahrradstraße ernst, so fällt diese als Zu/Abfahrt weg, da laut StVO/VwV-StVO auf der Fahrradstraße anderer Verkehr nur in Ausnahmefällen und in geringem Maße erlaubt ist. Werden die geplanten Tiefgaragen wie in den Zeichnungen an die Wittekindstraße angeschlossen, muss also der gesamte Verkehr über Wittekind-/Wittenbergstraße und über Ursula-/Florastraße zu- und abfließen. Ob diese Verbindungen dafür ausreichen, wage ich zu bezweifeln. Es wäre deshalb sinnvoll, im Bebauungsplan 7/17 vorzugeben, dass die Tiefgaragen stattdessen an die Straße Grugaplatz und damit an Alfred- und Norbertstraße anzuschließen sind. Hierzu bietet sich entweder eine Ausfahrt zur "Planstraße" an oder unter der Brücke eine Ausfahrt zum Parkplatz P2 zwischen Rüttenscheider und Alfredbrücke an. Zu prüfen wäre deshalb, den Bereich bis zur Alfredbrücke in den Bebauungsplan einzubeziehen und dort den Verlauf einer öffentlichen Straße festzuschreiben.
- 42) Dieses Gelände darf nicht bebaut werden und muss als Frischluftschneise erhalten bleiben in der dichten Besiedelung dort.
- 43) GEGEN DIE BEBAUUNG: Klimatisch problematisch - gerade in Zeiten des Klimawandels, Wegfall der intensiv genutzten Radroute, Verkehrssituation jetzt schon angespannt, fehlende Infrastruktur und Wegnahme der Fläche für Feste und Veranstaltungen.
- 44) Der gesamte umliegende Bereich - z.B. Veronikastr - hat in den letzten Jahren mit den dort vorhandenen Neubauten für einen Verkehrskollaps und Parkchaos gesorgt. Grünflächen wurden dem Profit einiger Bau - und Wohnungsgesellschaften geopfert. Die Infrastruktur ist nicht mit den Neubauten mitgewachsen bzw. ausgebaut worden. Eine wichtige Veranstaltungsfläche im Stadtteil fällt weg. Es ist bereits jetzt eine klimatisch hochproblematische Zone, das Fahrradhaupttroutennetz wird an der Stelle abgeriegelt, ein Verkehrskollaps im Stadtteil ist vorprogrammiert.
- 45) Ich bin gegen eine Bebauung, da eine Bebauung das Klima in Rüttenscheid erheblich verschlechtern würde. Dieser Bereich/ diese Freifläche dient zum Luftaustausch.
- 46) Ich bin GEGEN die Bebauung des Messeparkplatzes. Rüttenscheid wird immer unattraktiver und wird, nicht nur lufttechnisch, kollabieren!
- 47) Hiermit möchte ich mich gegen den aktuell geplanten Standort des Bauvorhabens auf dem Messeparkplatz in Rüttenscheid aussprechen. In Rüttenscheid wurden in den letzten Jahren viele Bauvorhaben umgesetzt, z.B. BelleRü (Veronikastr. ehem. van Eupen), Baumstraße, Henri 3 (ehem. Straßen NRW), Wittekind-/Walpurgisstr. (ehem. Holz Conrad), Parc Dunant (ehem. PH), RüBogen (Gleis Wittekind-/Gummertstr), PARK DU SUD Manfred-/Ursulastr. (vorm. Paas). Problematisch dabei ist, dass oft eine Umwandlung von gewerblicher zu Wohnnutzung vorgenommen

wurde. Dies führt zu einer Veränderung des Viertels, gefolgt von Mangel an Infrastruktur (Kitas und Schulen platzen jetzt schon aus allen Nähten), Parkplatzknappheit, Verkehrskollaps. Besonders schlimm finde ich in Zeiten des Klimawandels, dass in Essen nicht gesehen wird, dass man noch Möglichkeiten des Gegensteuerns hätte: Begrünung, Durchlüftung - "grüne Lungen" schaffen!. Zum Abschluss noch zu erwähnen, dass die Fahrradrouten (gerade erst in Erweiterung) schon wieder unterbrochen werden, keine größeren Feste (z.B der beliebte Flohmarkt) mehr stattfinden können. Nehmen Sie diese Zeilen als meinen schärfsten Protest gegen ein weiteres Bauvorhaben.

- 48) Ich möchte mit Nachdruck darauf hinweisen, dass es sich bei dieser Fläche um eine wichtige Freizeitfläche für Kinder, Familien, Gruppen, Feste und Veranstaltungen der Nachbarschaft und darüber hinaus handelt. Ein sehr wertvoller Ort für all diejenigen, die im weitestgehend zugebauten Rüttenscheid wohnen, sich hier freier zu bewegen, Sport zu machen und sich (ohne Kommerz...) mit anderen zu treffen. Diesen Ort zu verbauen ist nicht im Sinne der Bürger dieser Stadt und auch konträr zu unserer Zeit, in der eher Begrünung als weitere Bebauung angesagt ist, auch vom klimatischen Aspekt her gedacht.
- 49) Ich bin gegen das Bauvorhaben am Messeplatz und bin es leid, etwas von Politik und Stadtverwaltung vorgesetzt zu bekommen. Das Großprojekt der Hopf-Gruppe auf dem Messeparkplatz vor dem Girardethaus ist ein Baustein des Unmutes.
- 50) Hiermit gebe wir Ihnen unsere Einwände zu dem Bebauungsplan "Rüttenscheider Straße/ Wittekindstraße" Nr. 7/17 fristgerecht vor dem 30.10.2020 bekannt.
1. Gemäß den Planungsunterlagen soll der neu entstehende Verkehr durch die Bebauung auf der Wittekindstr. abfließen.
Die Wittekindstr. hat eine Zubringerfunktion, so dass zu erwarten steht, dass ein Großteil dieses Verkehrs auf der Rüttenscheider Str. bzw. auf der Alfredstr. weitergeführt wird. Die Rüttenscheider Str. ist erst jüngst im Rahmen von Lead-City Fahrradstraße geworden.
Fahrradstraßen müssen sicher sein, d.h. in der Regel darf kein Durchgangsverkehr für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vorhanden sein.
Die Alfredstr. ist eine hoch emissionsbelastete Verkehrsader, auf der man zurzeit versucht durch Ampelschaltungen den MIV zu verringern. Beide Straßen würden durch die hier erstellte Planung nicht unerheblich zusätzlich belastet.
 2. Gemäß den Unterlagen ist für die Gruga Trasse ein gemeinsamer Fuß- Radweg in einer Breite von 5 m vorgesehen.
Aufgrund der bestehenden und auch weiterhin zu erwartenden Belastungen dieses Streckenabschnittes der Trasse durch Fuß- und Radverkehr (am stärksten befahrene Radstrecke in Essen, reger Wander- und Joggerverkehr durch Fußgänger) ist gem. aller heranzuziehender Richtlinien (RASt 06, EFA, ERA) ein getrennter Fuß- bzw. Radweg zu schaffen. Hierbei ist von einer Mindestgröße von 3 m pro Verkehrsart mit einem deutlichen Trennstreifen von mind. 0,8 m zu rechnen.
Eine Nichtbeachtung dieser Richtlinien ist bei einer Neubebauung nicht begründbar.
 3. Aufeinandertreffen zweier Radverkehrsrouten
Durch die Neuanlegung der Radachse auf der Rüttenscheider Str. treffen nunmehr an der Rüttenscheider Brücke zwei Radverkehrshauptachsen aufeinander (Gruga Trasse, Rüttenscheider Fahrradstraße). Übergänge von der einen auf die andere Route sind in der Planung nicht hinreichend berücksichtigt. Stattdessen wird argumentiert, dass man die Gruga Trasse vor dem Bebauungsgebiet verlassen soll,

um als Radfahrender über die Wittekindstr. auf die Rüttenscheider Str. zu gelangen. Die Planung richtet sich hier nicht an den tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen aus.

4. Nutzung der Gruga Trasse durch Fußgänger

Auch für Fußgänger besteht ein großes Interesse die Gruga Trasse von der Rüttenscheider Str. aus zu erreichen und umgekehrt. Durch die Planungsunterlagen wird ersichtlich, dass Fußgängerinteressen in keinsten Weise berücksichtigt werden. In der Vorstellung des Bebauungsplanes in der Messe am 27.10. wurde auf den Einwand hin, dass Fußgänger nicht die Routen wechseln können, lapidar mitgeteilt, man könne ja eine Treppe bauen. In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass auch Rollstuhlfahrer mit in dieser Anhörung saßen...

5. Private Parkplätze

Der Ortsteil Rüttenscheid ist dadurch gekennzeichnet, dass ein enorm hoher Parkdruck auch jetzt schon vorhanden ist. Durch die Bebauung werden hochpreisige Wohnungen entstehen, deren Käufer oder Mieter eher über zwei als ein Auto verfügen werden. Ein Hinweis, wie in dem Bebauungsplan eingefügt, dass man über die gute ÖPNV- Anbindung noch einmal über den Parkplatzschlüssel verhandeln müsse, geht eindeutig in die Richtung eher weniger als mehr private Parkplätze schaffen zu wollen. Die nicht geschaffenen Parkplätze, deren Bedarf sehr wohl bestehen wird, werden dann zusätzlich in den öffentlichen Raum verlagert und erhöhen zusätzlich den vorhandenen Parkdruck.

6. Verkehrliche Bewertung

Zusammenfassend müssen wir feststellen, dass einschlägige Normen in der derzeitigen Planung keine Beachtung finden, was nicht begründbar ist. Erforderliche Verkehrsbelastungszahlen der einzelnen Verkehrsarten vor Ort wurden bislang nicht erhoben.

Diese Belastungszahlen sind zu ermitteln, sie sind die Grundlage für die hier erforderliche konkrete Verkehrsplanung. Sich bei der Planung alleinig auf eine Bürgerbefragung die allgemeiner Art war und sich auf ganz Essen bezog (vorgetragen von Frau Pollok von der RK GmbH) in den Verkehrsberechnungen zu stützen, ist vollkommen unangemessen und entspricht nicht heutigen Maßstäben der Verkehrsplanung.

Aufgrund der erheblichen Planungsmängel im Verkehrsbereich wirft sich die Frage auf, ob der Bebauungsplan in Bezug auf die Verkehrsplanung überhaupt mit der zuständigen Dienststelle, dem Stadtamt 66, abgestimmt wurde.

51) Das Gelände ist zur Zeit öde und weitestgehend ungenutzt. Mit etwas gutem Willen und planerischem Geschick kann es nur besser werden, wenn die Geschosse auf Baum- und Straßenhöhe bleiben.

52) Zu dem am 5. Oktober 2020 bekannt gemachten Bebauungsplan Nr. 7/17

„Rüttenscheider Straße/Wittekindstraße“ erlaube ich mir, als Anwohner in Rüttenscheid, zu folgenden Themen folgende Einwände vorzutragen:

1) Anlass der Planung und Entwicklungsziele

Der Entwurf des Bebauungsplans 7/17 „Rüttenscheider Straße/Wittekindstraße“ (nachfolgend „B-Plan 7/17“) beruht auf falschen Annahmen der Bevölkerungswachstums der Stadt Essen und des Stadtbezirks II der Stadt Essen. Der B-Plan 7/17 beruht lt. Beschreibung in Kapitel II, Nr. 1 auf der Wohnungsnachfrageanalyse Essen 2025+ der InWIS Forschung & Beratung Bochum aus Januar 2018 (nachfolgend „InWIS-Studie“). Die Nachfrage nach Wohneinheiten wird lt. B-Plan mit einem Gesamtbedarf bis 2030 in Höhe von 17.888

Wohneinheiten, davon 3.550 Wohneinheiten aufgrund der Flüchtlingszuwanderung 2015/16 angeben.

Die InWIS – Studie weist einen Bedarf an Wohneinheiten von 16.529 (wie richtigerweise in der Bürgerversammlung ausgeführt) für den Zeitraum bis 2030 aus. Die vorgenannte Zahl von 17.888 basiert auf dem Stand 2014, die in 2017/16 realisierten Wohneinheiten müssen hiervon abgezogen werden (siehe auch InWIS-Studie, Seite 38).

Darüber hinaus zeigt die InWIS – Studie auf, dass der Neubaubedarf sich auf 1.559 Wohneinheiten beschränkt. Überwiegend, mit 12.780 Einheiten, generiert sich die o.g. Bedarfzahl aus Ersatzbedarf für wegfallenden Wohnraum durch Modernisierung, Wegfall, Zusammenlegung und Umwidmung von Wohnraum in Büroflächen.

Die Flächenpotentiale der Stadt Essen zur Darstellung des Ersatzbedarfs sind lt. InWIS Studie untergedeckt. Es fehlen Flächen für ca. 4.900 Wohneinheiten (bei 2/3 Ausnutzung ca. 9.000).

Insoweit ist die durch den B-Plan 7/17 suggerierte Zahl von 17.888 Einheiten zwar beeindruckend, entspricht aber nicht dem wirklichen Bedarf. Weiterhin behauptet die InWIS Studie, dass sich zu dem o.g. quantitativen Bedarf noch zusätzlicher qualitativer Bedarf aufgrund höherer Anforderungen an die gesuchten Wohneinheiten von 4.083 Wohneinheiten ergibt. Die genannte Zahl wird in der Studie nicht hergeleitet. Darüber hinaus wird kein Abgleich mit dem in der Ersatzbedarfszahl genannten 12.780 Einheiten vorgenommen, die ja insbesondere durch Modernisierung, um damit qualitativ verbessert benötigt werden. Es ist mithin davon auszugehen, dass der zusätzliche qualitative Bedarf bereits durch die Modernisierung des vorhandenen Bestands gedeckt werden kann, folglich keine Erhöhung der gemäß InWIS-Studie notwendigen quantitativen Bedarfs von 16.529 Einheiten notwendig ist.

Allerdings ist auch dieser quantitative Bedarf als zweifelhaft einzuschätzen. Dies beruht auf folgendem:

InWIS geht von einem Ersatzbedarf von 12.780 Einheiten aufgrund von Modernisierung, Wegfall, Zusammenlegung und Umwidmung von Wohnraum in Büroflächen aus. Die Zahl ist in keiner Weise belegt, sondern wird aufgrund von angenommenen Quoten (0,3% im MFH-Segment und 0,15% im EFH-Segment) berechnet. Für Essen ergäbe die eine Quote von 0,27%, d.h. den Bedarf von 852 neuen Wohneinheiten pro Jahr (bis 2030). Gemäß Statistik der Stadt Essen (InWIS Studie S. 41) wurden in Essen jährlich 150 Wohnungen abgerissen (180 inklusive ungemeldeter Objekte). Die weiteren angeblich notwendigen 702 Einheiten (um auf 852 zu kommen) sind vollständig unbelegt. Umwandlungen von Wohneinheiten in Büroeinheiten werden dies wahrscheinlich nicht sein. Diese können in der nunmehr vorliegenden Zeit der erheblichen Reduktion von Büroflächen (siehe nur Leerstände RWE in der Innenstadt) und der Zunahme der Arbeit von Zuhause als gering bis nicht vorhanden eingeschätzt werden. Konkrete Beispiele der Umwandlung von Wohnraum in Gewerberaum sind derzeit Mangelware, deutlicher ist eher das Gegenteil (siehe u.a. die neueste Maßnahme am Langenbrahm oder an der Hyussenallee, hier findet eine Umwandlung von Gewerbeflächen in Wohnraum statt). Das gleiche gilt für sämtliche Diskussionen zur Aufwertung der Innenstadt. Auch hier ist mit hoher Wahrscheinlichkeit nur eine erhebliche Erhöhung der Wohnquote erfolgreich. In der Konsequenz ist es unmöglich, die Zahl wegfallender Wohnungen durch Umwandlungen auf irgendeine statistisch signifikante Größe zu bringen. Wenn man zu Planungszwecken die gleiche Anzahl an wegfallenden Einheiten durch Zusammenlegung wie durch Abriss annimmt, kommt man auf 360

wegfallende Einheiten pro Jahr und damit auf eine Quote von 0,11%. Der Gesamtersatzbedarf bis 2030 sänke damit auf 5.400 Einheiten. Zu diesem addiert sich der Neubaubedarf von 1.559 Einheiten, so dass die notwendige Gesamtzahl an zu bauenden Einheiten von 16.529 auf 6.959 Einheiten absinkt.

Gemäß Zusammenstellung Flächenangebot (Kapitel 4.1, Seite 45 InWIS Studie) stehen Flächen für 11.547 Wohneinheiten zur Verfügung. Dieses führt bei einer Bedarfsannahme von 16.529 natürlich zu einer erheblichen Unterdeckung. Wird die Bedarfsannahme gemäß vorheriger Ausführungen auf ein realistisches Maß reduziert, dann liegt keine Unterdeckung, sondern eine beachtliche Überdeckung vor, die auch noch bei der (der unbelegten) Annahme einer auf 2/3 reduzierten Ausnutzungsquote (7.621 Einheiten) ausreichend ist. In dem seitens InWIS – Studie berücksichtigten Flächenangebot ist die von B-Plan 7/17 erfasste Fläche nicht enthalten (vgl. Tabelle 41, Seite 79 InWIS-Studie).

Der auf 6.959 Einheiten reduzierte Gesamtbedarf ist auch auf Basis der Bevölkerungsprognose der Stadt Essen in „Vorausberechnung der Stadt Essen 2020 – 2030“, Stand Juli 2019 (nachfolgend „Vorausberechnung 2030“) die einer Planung zugrunde zu legende realistische Zahl. Gemäß Studie des Amtes für Statistik, Stadtforschung und Wahlen ist die (auch der InWIS-Studie zugrunde gelegte) Statistik der Stadt Essen aus dem Jahr 2015 „nicht mehr als Grundlage für planende Fachbereiche geeignet“. Im Ergebnis heißt dies, dass auch auf Basis der alten Statistik erstellte Gutachten nicht mehr als Grundlage genutzt werden können. Weiterhin stellt die Vorausberechnung 2030 fest, dass die Zuzüge nach Essen auf Basis aktueller Zahlen als geringer angenommen werden müssen als in der IT. NRW Studie dargestellt. Der positive Saldo fällt von +3.600 auf +900 pro Jahr. Somit ist auch das zweite Standbein der InWIS-Studie für Bevölkerungswachstum nicht weiter verwendbar. Da der Neubaubedarf der InWIS-Studie insbesondere mit dem Bevölkerungswachstum begründet wird ergeben sich somit erhebliche Zweifel, ob die Zahl 1.559 Einheiten Neubedarf nicht als deutlich zu groß geschätzt wurde. Diese Zweifel verstärken sich noch dadurch, dass der Bevölkerungszuwachs der Stadt Essen lt. Vorausberechnung 2030 sich bis 2030 auf 592.000 Personen einpendeln wird. Derzeit beträgt die Bevölkerung der Stadt Essen 591.159 Personen (Stand 30.06.2020), so dass von einem nur noch geringen Zuwachs ausgegangen wird. Der in der InWIS-Studie genannte Neubaubedarf von 1.559 Wohnungen führt (unter Zugrundelegung der Haushaltsgrößenzahl 1,88) zu einem Personenzuwachs von 2.930 Personen. Damit wäre die Bevölkerungszahl über den genannten 592.000 angelangt. Insoweit verweist die Vorausberechnung 2030 richtigerweise darauf, dass bei Realisierung aller Neubauvorhaben ein weiterer Zuwachs um +5.000 auf 597.000 in 2030 denkbar ist. Für diesen Zuwachs ist unter Anwendung der Haushaltsgrößenzahl 1,88 ein Neubau von 2.659 Einheiten notwendig. Selbst wenn diese Baunotwendigkeit angenommen würde, wäre das bisherige Flächenangebot ausreichend, da die potentiell möglichen 11.547 Wohneinheiten nicht erreicht sind (benötigt würden $2.659 + 6.959 = 9.618$, d.h. 83% des potentiellen Bauflächenangebots. Die oben angenommene Ausnutzungsquote von 66,7% müsste verbessert werden. Dieses erscheint nicht unmöglich.

Darüber hinaus ist folgendes bemerkenswert. Die Verwaltung argumentiert in der Vorlage lfd. Nr. 1731 unter Ziffer 1 Sachverhaltsdarstellung, dass die InWIS – Studie und die Vorausberechnung 2030 zu gleichen Ergebnissen kommen, da am Ende jeweils rund 597.000 Einwohner im Jahr 2030 anzunehmen sind. Mit dieser Zahl wird in der InWIS – Studie die Notwendigkeit der Errichtung von Wohneinheiten begründet (insbesondere 1.559 Wohneinheiten Neubau), in der Vorausberechnung hingegen prognostiziert, dass für den Fall des Baus von neuen Wohneinheiten, Zitat

Vorausberechnung 2030, S. 15 unten „Werden alle geplanten Neubautätigkeiten bis 2030 realisiert, dann kann sich die Bevölkerungszahl um rund +5.000 auf 597.000 Einwohner und Einwohnerinnen erhöhen.“ Zitat Ende.

Wir haben es hier mit einer klassischen Zirkelargumentation zu tun.

Die InWIS-Studie begründet mit dem Bevölkerungswachstum die Notwendigkeit des Neubaus, Zitat: „Zusammenfassend lässt sich somit Folgendes festhalten:

Wenngleich sich das Wohnbauflächenangebot durch die umfangreiche Aktualisierung der Flächenpotenziale im Vergleich zur Wohnungsnachfrageanalyse 2020+ weiter erhöht hat (hier: insbesondere Flächen für Mehrfamilienhäuser), bestehen weiterhin erwartete Nachfrageüberhänge. Diese entstehen nicht, wie in den vorangegangenen Wohnungsnachfrageanalysen, aus den erforderlichen Qualitäten heraus, sondern aufgrund der erwarteten Vergrößerung der quantitativen Nachfrage infolge des erwarteten Bevölkerungszuwachses bis 2030. Eine weitere Wirkung auf die Erhöhung des quantitativen Wohnungsbedarfs hat die Flüchtlingszuwanderung, die bis in 2016 deutlich hineinwirkte und auch weiterhin einen Zuwachs in der Wohnungsnachfrage erwarten lässt“ Zitat Ende (Hervorhebung durch den Verfasser).

Während also die Stadt den Neubau als Anlass für Bevölkerungswachstum sieht, sieht InWIS das Wachstum der Bevölkerung als Anlass für die Bebauung. Im Umkehrschluss der städtischen Begründung ist mithin festzuhalten, dass bei Nichtrealisierung aller geplanten Neubauten (und die Bebauung des Bebauungsplan 7/17 ist hierin nicht enthalten) kein Zuwachs um +5.000 Einwohner stattfindet, mithin auch der Begründung der InWIS-Studie der Boden entzogen ist und insoweit keine weitere Ausweisung von Baugebieten notwendig ist. Nebenbei bemerkt, der in der InWIS-Studie mit 3.550 Wohneinheiten als signifikante Begründung herangezogene Flüchtlingszuzug spielt bei der Vorausberechnung keine Rolle mehr. Somit stehen auch diese 3.550 Wohneinheiten unter einem erheblichen Fragezeichen, was den Gesamtbedarf auf ein relativ kleines Restminimum absinken lässt. Dieses soll hier nicht weiter ausgeführt werden.

Zuletzt ist anzumerken, dass selbst bei Zugrundelegung der InWIS – Studie der Stadtbezirk II keinen weiteren Ausweis an Bauflächen benötigt. Lt. InWIS-Studie, S. 79, soll der Stadtbezirk II zur Deckung des Bedarfs ca. 1.095 Wohneinheiten zur Verfügung stellen. Hiervon sind durch die derzeitigen Baumaßnahmen und Ausweisungen ca. 1.200 bereits zur Verfügung gestellt worden. Insoweit ist eine Überdeckung bereits gegeben, was auch wiederum die Notwendigkeit weiterer Ausweisungen in diesem Stadtbezirk deutlich in Frage stellt.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Ausweisung der zu beplanenden Fläche Rüttenscheider Straße/Wittekindstraße im B-Plan 7/17 nicht notwendig ist, um den Wohnungsbedarf der Stadt Essen zu decken. Dieser kann aus anderen Quellen und insbesondere aus bereits als Wohnfläche genutzten Flächen ausreichend gedeckt werden. Der Bebauungsplan mangelt insoweit einer ausreichenden Begründung. Die Ausweisung der Fläche zur Bebauung, um ein künstliches Bevölkerungswachstum anzuregen ist für den Stadtteil Rüttenscheid, der derzeit schon der am drittdichtesten besiedelte Stadtteil der Stadt Essen ist (ca. 6.500 Einwohner/qkm), keine sinnvolle städtebauliche Maßnahme.

2) Aufstellung eines Singulärbebauungsplans im unbeplanten Bereich

Der Bereich ehemaliger Güterbahnhof in Essen-Rüttenscheid ist in seiner Gesamtheit hinsichtlich des derzeit unbebauten Teiles unbeplant. Ausschließlich der östliche Teil, Richtung Veronikastraße ist für Wohnbebauung beplant, südöstlich steht ein Heizkraftwerk. Es ist zweifelhaft und rechtlich fragwürdig, nur einen Teilbereich des derzeit unbeplanten Bereiches zugunsten eines, bereits

feststehenden Investors zu beplanen. Der zu erlassende Bebauungsplan erfüllt in diesem Fall nicht mehr dem Interesse der städtebaulichen Entwicklung, sondern dem Privatinteresse des Investors. Damit sind die Vorgaben des § 1 Abs. 3 BauGB nicht als erfüllt anzusehen. Es ist mithin notwendig, eine das Gesamtareal erfassende Planung vorzunehmen.

Hiergegen wird eingewandt, dass die verbleibende Restfläche zwingend notwendigerweise der Messe Essen als Parkraum zur Verfügung gestellt werden muss. Diese conditio wird bestritten.

Parkraum für die Messe ist in ausreichender Anzahl an anderen Stellen vorhanden (u.a. Parkraum parallel zur A52).

Der Entwurf des B-Plan 7/17 determiniert inzidenter Konfliktpotentiale auf unbeplanten Flächen und greift damit indirekt auf das angrenzende Gebiet über (siehe Ausführungen unten Nr. 4 zu Radweg und Straße). Auch dieses gebietet aus gesetzesrechtlicher und planungstechnischer Sicht eine Gesamtplanung und verbietet eine auf den Einzelfall bezogene Planung ausschließlich des westlichen Gebietes des Güterbahnhofsgeländes. Diese zeigt sich auch an der zeitgleich zu beschließenden Aufhebung des B-Plan 298, Giradethaus. Die Aufhebung wird mit der faktischen Erledigung der Ausweisung des Giradethauses als Industriegebiet begründet. Dieses ist richtig, die Nutzungsumstellung ist nunmehr viele Jahre erfolgt und eine industrielle Nutzung des Areals ist aus vielfältigen Gründen nicht mehr möglich. Während aber der auf eine überholte Nutzung abzielende B-Plan 298 aufgehoben werden soll wird die durch den P-Plan 7/17 indirekt betroffene Fläche östlich des Planungsgebietes nicht beplant, sondern im unbeplanten belassen. Dieses stellt keine sorgfältige, der städtischen Entwicklung förderliche Planung dar und führt zur Anfechtbarkeit des B-Plans 7/17 unter den Vorgaben des BauGB.

3) Beplanung des „Messeparkplatzes“

Kernargument für eine Nichtbeplanung des derzeit als freibleibend und zum Zweck des Messeparkens genutzten Restgeländes ist die Aussage, dass dieses Gelände im Privatbesitz ist und somit eine Planung keinen Zweck verfolgte und das darüber hinaus der Messeparkplatz P2 für die Messe unverzichtbar sei.

Hierzu folgende Anmerkungen: Zum einen ist Messegesellschaft als 100%ige Tochter der Stadt Essen (und durch diese erheblich subventioniert) sicherlich gerne bereit, den Willen der Stadt (wenn er denn gegeben wäre) ordentlich nachzuvollziehen und einer ggf. von der Parkplatznutzung abweichende Planung dann auch nicht im Wege zu stehen (z.B. durch Veräußerung der notwendigen Grundstücke). Dieses zeigt sich bereits daran, dass die Messegesellschaft sehr wohl zu einem Tausch der Grundstücke mit dem avisierten Investor bereit war, obwohl die entsprechende Parksituation sich damit sicherlich nicht verbessert. Im übrigen dürfte die Messegesellschaft sich auch bewusst sein, dass die von dem Investor avisierte Klientel für das Neubauvorhaben mit hoher Wahrscheinlichkeit Interesse daran haben wird, insbesondere den LKW – Verkehr vor ihrer Haustür zu minimieren.

Zur Notwendigkeit des P2 Parkplatzes für die Messe hat deren Geschäftsführer auf der am 27.10.2020 durchgeführten Bürgerversammlung sinngemäß ausgesagt, dass alle Messen Deutschlands einen nahe gelegenen Logistikkbereich haben und der Parkplatz P2 „alternativlos“ sei. Dieses gilt es genauer zu beleuchten: Die Messe wurde 1913 gegründet; bis 1985 war der Messeparkplatz ein Güterbahnhofsgelände und folglich nicht nutzbar. Da in 72 Messejahren wahrscheinlich auch logistische Tätigkeiten stattfanden ist anzunehmen, dass diese auch ohne das jetzige P2 Areal durchgeführt werden konnte. Weiterhin ist zu überlegen, inwiefern der vor der

Messe gelegene Parkplatz für diese Zwecke, z.B. durch Bau eines auch LKW aufnehmenden Parkhauses für den geplanten Zweck verwendet werden kann (das gleiche gilt mithin auch das Parkhaus ggü. dem Grugabad). Zuletzt ist sicherlich deutlich zu machen, dass die Abstellung der Logistikfahrzeuge auf dem an der A52 gelegenen Messeparkplatz denkbar ist. Die Anfahrt kann dann über Zeitfenster erfolgen. Ich denke, wenn Automobilhersteller eine Just-In-Time Lieferung bewerkstelligen können, schafft das auch die Essener Messe. Mit ein wenig Kreativität dürfte das Thema „alternativlos“ einfach zu bewerkstelligen sein. Hier kommt es mithin ausschließlich auf den politischen Willen zur Veränderung an. Es ist mir als „Einwender“ bewusst, dass vorgenanntes Thema nur indirekt mit dem vorliegenden B-Plan 7/17 in Verbindung steht. Da aber das Hauptargument gegen eine Beplanung des Gesamtplatzes eben jene Messebedürfnisse sind ist im Rahmen der Abwägung seitens der Verwaltung sicherlich zu untersuchen, ob die insoweit gegebene Ausschlussbegründung tatsächlich auf einem sicheren Faktenboden steht.

4) Kein Recht auf Planung

Die Entscheidung des Investors, Grundstücke auf dem Gelände des Güterbahnhofs zu erwerben, ist bereits vor etlichen Jahren gefallen. Die Grundstücke waren bisher nicht nutzbar, da kein zusammenhängendes Baugrundstück vorliegt. Erst der Tausch der Grundstücke mit der Messe Essen hat zu einer Nutzbarkeit für den Investor geführt.

Der Investor hat, wie auch auf der Bürgerversammlung juristisch ausgeführt, keinen Anspruch auf den Erlass eines B-Plans. Insoweit könnte er ein Bauvorhaben gemäß § 34 BauGB durchführen, wenn er hierzu eine entsprechende Bauerlaubnis bekäme. Wie ein in die Umgebung einzupassendes Bauvorhaben aussehen könnte, darüber mag spekuliert werden. Die Bauerlaubnis könnte auch mit überzeugenden Gründen abgelehnt werden. Schadenersatzansprüche des Investors mögen dann vielleicht gegeben sein, angesichts eines jahrelangen Erduldens der Nichtbebaubarkeit kann diesem aber wahrscheinlich entspannt entgegengesehen werden. Andererseits, und dieses ist im Abwägungsprozess zu berücksichtigen, kann die Stadt auch entscheiden, die Fläche des Güterbahnhofs qua B-Plan einer anderen als einer Wohnbebauungszuführung (Schulen, Parks usw.) zuzuführen. Die Stadt hat, wie ausgeführt, insoweit die Planungshoheit. I.d.R. würde dies durch den Erlass einer Veränderungssperre eingeleitet. Angesichts der Fragwürdigkeit der B-Plan Begründung (siehe oben Bevölkerung), des klaren Votums der BV-Rüttenscheid, der offenen Fragen hinsichtlich des Vorhabens und seiner Auswirkungen ist im Rahmen der Abwägung detailliert zu prüfen, ob die Fläche nicht doch besser einer anderen Nutzung als einer Wohnbebauung zugeführt werden sollte.

5) Nachfolgend noch drei in der Versammlung am 27.10.2020, 18:00 bereits angesprochene Punkte:

a. Parksituation nach Vollzug der Neubauerrichtung

Gemäß Entwurf B-Plan 7/17 soll das Gebäude mit 100 Stellplätzen für Gewerbe und ca. 135 Stellplätzen für die Wohneinheiten ausgerüstet werden. Nach öffentlichen Ankündigungen sollen die drei geplanten Wohnhäuser ca. 150 Wohnungen, davon 30% im sozialen Wohnungsbau, enthalten. Die bisherige PKW – Situation in Deutschland beträgt 1,7 PKW pro Person (Statistisches Bundesamt). Ausgehend von ca. 100 Wohnungen im hochpreisigen Segment bei einer Belegung gemäß Haltgrößendurchschnitt von 1,88 sind 188 Personen anzunehmen, was, bei durchschnittlicher Autoeigentümerschaft zu 319 Fahrzeugen für den Wohnkomplex führt. Hierin sind die ggf. im Sozialwohnungsbereich angesiedelten Fahrzeuge nicht enthalten. Setzt man diesen unrealistischerweise mit „null“ an, dann ist dennoch ein Überschuss von 184 Fahrzeugen zu vergegenwärtigen, für die Parkraum geschaffen

werden muss. Die benachbarten Straßen (Wittekind, Veronika, Rüttenscheider, Ursula u.a.) sind zur Aufnahme dieses Fahrzeugvolumens nicht in der Lage. Der Entwurf des B-Plan 7/17 berücksichtigt diese Umstände nicht und ist insoweit aus städtebaulicher Sicht mangelhaft. Im mindestens sind hilfsweise die Vorgaben der Stellplatzsatzung ohne Inanspruchnahme von Erleichterungen einzuhalten. Die würde die Belastungssituation des Stadtteils mindern, aber nicht beseitigen.

b. Verkehrsführung Straße und Radweg

Die Verlegung der Straße und des Radweges auf die nördliche Seite des Areals führt zu dem Umstand, dass der Radweg zum Vollzug der Einbindung in die Trasse nach Süden quer über den anschließenden Messeparkplatz und auch quer über die neu zu errichtende Straße geführt werden muss. Anstatt, wie in allen Vorschlägen zum Radwegebau enthalten und auf dem Gelände derzeit praktiziert, eine weitgehende Trennung der Verkehre zu gewährleisten, um insbesondere Radfahrer und Fußgänger gefahrungsfrei zu halten, wird mit dem Entwurf der Planung eine gezielte Vermischung der Verkehre heraufbeschworen. Der nunmehr geplante Radweg wird den als zukünftigen Messeparkplatz (inklusive Buspendelverkehr und LKW-Abstellfläche) mittig kreuzen und damit sowohl für die Parkplatznutzer als auch für die Radfahrer/Fußgänger insbesondere bei zunehmender Dunkelheit ein erhöhtes Gefährdungspotential darstellen.

Der Planungsfehler liegt hier in der Nichtplanung der Restfläche. Da dieses dem Eigentümer Messe Essen überlassen wird, entzieht sich die Stadt damit ihrer planerischen Verantwortung für Innenstadtbereiche, determiniert aber mit dem jetzt vorlegten Rudimentärplan bereits die umliegenden Flächen und insbesondere die Rad- und Straßenwege. Auch die Nichtplanung der Straße und ihrer Einbindung in das öffentliche Straßennetz an der Veronikastraße, bzw. das Überlassen dieser Planung dem „Privatunternehmen“ Messe Essen ist eine, an den rechtlichen Grenzen des Möglichen entlangschreitende, wahrscheinlich eher überschreitende Flucht ins Privatrecht. Die entsprechende Rechtsprechung hierzu ist inzwischen uferlos.

c. Verkehrsbelastung insgesamt

Es ist nicht nachvollziehbar, wie die als Folge der Baumaßnahme unvermeidlich Erhöhung des Verkehrsaufkommens rund um die Wittekindstraße/Rüttenscheider Straße mit der gewollten Reduktion des Verkehrs auf der Alfredstraße (siehe Maßnahmen wie Ampelschaltung, Tempo 30 usw.) in Einklang gebracht wird. Der zu erwartende PKW – Bestand von 780 Fahrzeugen (200 Wohnungen á 2 Personen x 1,7 Fahrzeuge + 100 Fahrzeuge Gewerbe) wird mindestens 2x am Tag die Parkmöglichkeiten in dem Neubau und in den anliegenden Seitenstraßen anfahren. Hauptausgangsrouten wird die Alfredstraße sein. Damit haben wir ca. 1.560 weitere PKW Bewegungen auf kleinsten Raum. Zwar wird dies ggf. nicht signifikant für die Alfredstraße mit ihren (soweit mir bekannt) 30.000 PKW Bewegungen pro Tag sein, aber wir reden immerhin von einer Erhöhung von fast 5% bei dem Ziel abnehmender PKW Bewegungen. Auch dies dürfte erheblichen Einfluss auf die notwendige Abwägung im Rahmen der Planung haben.

Aus den vorgenannten Gründen scheint es angebracht, den Entwurf der Bebauungsplanung 7/17 „Rüttenscheider Straße/Wittekindstraße“ grundsätzlich zu überarbeiten. Zur Ermöglichung einer den gesetzlichen Anforderungen standhaltenden Prüfung der Abwägungsgründe ist die Planung insoweit offen zu gestalten, dass auch der Nichterlass des B-Plans oder der Erlass eines vollständig veränderten B-Plans ernsthaft erwogen werden.

- 53) Hiermit protestiere ich vehement gegen die angedachte Bebauung auf dem ehemaligen Güterbahnhof Essen-Rüttenscheid. Diese "Brachfläche" könnte

abgedeckelt werden, und auf der dann so entstehenden Freifläche eine Begrünung angepflanzt und Freizeitflächen (Spielpaltz, etc.) angelegt werden. So blieben die Messeparkplätze erhalten, und die Bewohner im immer weiter zugebauten Stadtteil könnten dort eine kleine Erholungsfläche vorfinden. Des weiteren sprechen diverse Umweltgutachten dagegen. Meiner Meinung nach wird dennoch von der Stadt Essen das Bauvorhaben mit allen Tricks irgendwie durchgesetzt. Es ist ja kein Geheimnis, daß es bei diesem Vorhaben lediglich darum geht Geld in größerem Umfang zu verdienen. Die Hopf-Gruppe ist leider parteipolitisch so gut vernetzt (u.a. bis nach Düsseldorf) so das zu erwarten ist, daß Parteifreunde sich nicht gegenseitig Steine in den Weg legen werden. Die angeblichen Bürgerbeteiligungen sind lediglich Makulatur, so daß die Politik und natürlich die Bauherren nach erfolgtem Bau behaupten können: die Bürger waren einverstanden. Ich hoffe, daß seitens der Rüttenscheider Bürger alle Mittel ausgeschöpft werden, um diesem Größenwahnmäßigem Bauvorhaben Einhalt zu gebieten.

- 54) Ich bin gegen die Bebauungspläne, da nicht genug Grünflächen vorgesehen sind und es so zu einer noch extremeren Hitzeverdichtung kommen kann. Viele Menschen nutzen diesen Platz in ihrer Freizeit und so wäre es sinnvoll auch in den Bebauungsplänen einen Raum für die Gemeinschaft vorzusehen und ebenfalls die Umwelt mit einzubeziehen.
- 55) 1. Bei den Plänen sind die Belange der Radfahrer und Fußgänger nicht berücksichtigt. Radweg und Fußweg sollen gemeinsam auf 4 m Breite durch einen Tunnel geführt werden, das schafft neue Angsträume und Unfall-Gefahren. Zwei bestehende Haupt-Fahrradrouten werden unterbrochen und die Anbindung per Rampe an die Rüttenscheider (Fahrradstraße!) wird gekappt.
2. Neue MIV-Verkehrslasten werden der Rüttenscheider Straße zugemutet, obwohl es eine Fahrradstraße ist. Solche Pläne widersprechen der Entscheidung des Rates für den Radentscheid. Es gibt offenbar kein Verkehrskonzept.
3. Eine ganze Reihe von 20-25 gesunden alten Bäumen soll fallen. Die sind für Sauerstoff und Klima einfach unersetzlich (und nicht durch irgendwelche Nachpflanzungen von neuen Bäumchen an anderer Stelle ausgleichbar).
4. Ich fordere ein Moratorium für dies Projekt. Zuerst muss es ein Konzept für den ganzen Stadtteil geben mit adäquater Bürgerbeteiligung.
- 56) Ich wohne schon seit langer Zeit in Rüttenscheid und war auch immer sehr zufrieden mit dem Geschäften, Nachbarn etc. Aber jetzt werden alle Freiflächen zugebaut, das kann ja wohl nicht sein! Der Platz wird täglich von vielen Menschen genutzt! Zum einen lernen Kinder da Fahrradfahren, früher war immer ein großer Flohmarkt auf dem Platz, es wird geturnt, ein Ort der Begegnung. Jetzt sollen viele Häuser gebaut werden und das auf die Frischluftschneise von Rüttenscheid? Wer hat sich diesen Blödsinn ausgedacht? Das kann ja wohl nicht im Interesse der Anwohner sein. Wo sollen die Menschen parken, sollen noch mehr Leute die ohnehin vollen Straßen verstopfen. Ich bin dagegen das das Projekt umgesetzt wird!!!
- 57) Ich bin Anwohnerin und nutze täglich die Querverbindung von der Wittekindstraße zum Radweg, bzw. zum Fußweg und zum Girardetcenter, um 1. zu Gruga Sport 2. zum Grugapark 3. zu Ärzten im Girardetcenter 4. zum Sportstudio im Girardetcenter zu gelangen. Die vorgestellte Bebauung schneidet mir diese Verbindungen komplett ab. Ich fordere einen Bebauungsplan, der die Querverbindung, Durchgänge und

Durchfahrt weiterhin in beiden Richtungen ermöglicht. Drei statt vier Baukörper würden das möglich machen.

- 58) als Rüttenscheider Bürgerin möchte ich Ihnen hiermit meine Bedenken zur Bebauung der freien Fläche Rüttenscheider Straße/Wittekindstraße Nr. 7/17, mitteilen. Zunächst möchte ich Sie darauf hinweisen, dass der geplante Bau an der Rüttenscheider Straße/Wittekindstraße Nr. 7/17 sich eindeutig GEGEN die UN-Entwicklungsziele (hier insbesondere SDG 11) richtet. Weder senkt der geplante Bau die Umweltbelastung Rüttenscheids noch ist es im Sinne des Projekts bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Eine nachhaltige Nutzung der Fläche sehe ich durch das Projekt auch nicht gegeben. Gegenteilig ist es hinlänglich bekannt, dass das Vorhaben, den motorisierten Verkehr auf der Rüttenscheider Str. enorm steigern wird und das jegliche Infrastruktur für noch mehr Menschen in Rüttenscheid nicht gegeben ist! SDG 11 beinhaltet das Ziel, dass der Verlust an Freiraumflächen reduziert werden soll. Die Fläche an der Rüttenscheider Str., die bebaut werden soll, ist ein divers genutzter Ort von Spaziergänger*innen, Fahrradfahrer*innen, Sporttreibenden und Menschen aus der Nachbarschaft mit Hunden. Hier treffen sich nicht nur Kinder und Jugendliche sondern der Platz wird auch für den einzigen Outdoor- Flohmarkt in Rüttenscheid, einmal im Jahr während der Gruga- Kirmes, genutzt. Das Freiraum enorm wichtig ist, merken wir insbesondere jetzt, in der Corona Krise. Was soll der Stadtteil Ihrer Meinung nach, tun, wenn selbst diese freie Fläche, die die letzte ihrer Art ist, bebaut wurde? Sie gehen wahrscheinlich davon aus, dass das Projekt finanzielle Mehrwerte für die Stadt hat. Haben Sie jedoch auf der anderen Seite einmal Hochrechnungen angestellt welche enormen Kosten auf die Gesellschaft und somit auch auf die Stadt Essen zukommen, wenn Menschen aufgrund von Belastungen durch einen immer vollen und lauter werdenden Stadtteil, durch den Wegfall von lieb gewonnen Traditionen wie dem Flohmarkt, durch den Wegfall der Rad- und Joggingstrecke, durch fehlende Kindergartenplätze usw. immer belasteter werden? Ich bitte Sie um Nennung entsprechender Berechnungen bzw. Analysen. Neben soziomedizinischen Problematiken wie den genannten, die zu psychischen Erkrankungen führen können, ist es unlängst bekannt, dass Rüttenscheider Luft nicht besser wird durch noch mehr motorisierten Verkehr- auch hier ist eine Erhöhung an Atemwegserkrankungen zu erwarten. Auch um dem Verkehrskollaps in Rüttenscheid entgegenzuwirken hat die Stadt Essen in diesem Jahr einiges getan! Nicht nur die Umsetzung von Radwegen sondern auch der Ratsbeschluss zum Fahrradentscheid am 26.08. 2020 haben bei mir Hoffnungen auf einen grünen, radfreundlichen Stadtteil geweckt. Warum sollte durch das Bauvorhaben nun, an einer der prominentesten Stellen der Rü, der Radweg durch eine Bebauung abgeschnitten werden? Der Radentscheid steht auch für durchgängige Radwege, um eine wirkliche Alternative zu motorisierten Fahrzeugen bieten zu können. Welche Alternative sehen Sie für die vielen Radpendler*innen? Neben dem Wunsch das Freie zu genießen bzw. Flächen zu haben, auf denen Mensch einfach sein kann und dies vor allem während einer Pandemie, haben Freiflächen wichtige Funktionen in der Klimaawandelanpassung einer Stadt. Ich möchte meine Bedenken äußern und sie bitten zu erklären, wie sie den eigentlichen Plan, den Versiegelungsgrad des Stadtteils zu minimieren, mit dem Bauvorhaben in Einklang bringen. Die bisher genannten Argumente reichen nicht aus, die Klimaanalyse der Stadt Essen zeigt eindeutig, dass eine weitere Bebauung Rüttenscheids zu Ungunsten aller ist. Wie wollen Sie Hitzestress begegnen, was passiert bei Starkregen und wie wollen sie die Luftqualität verbessern? Final möchte ich nochmal darauf hinweisen, dass sie das soziale Klima nicht verbessern, wenn sie

noch mehr Menschen in Rüttenscheid zusammenzwängen. Ich hoffe, dass von politischer Seite die Aufarbeitung des Sachverhaltes im Sinne der Bürger*innen passiert. Sie fragen ja gerade über den digitalen Weg, sie werden jedoch auch auf den Straßen Rüttenscheids niemanden finden, der daran Interesse hat seinen Stadtteil implodieren zu sehen. Ich erhoffe mir Antworten und ein eindeutiges Veto gegen das Bauvorhaben.

59) Nach Durchsicht von Planentwurf und Begründung bin ich als Stadtplaner davon überzeugt, dass dieses Hopf-Projekt Teil einer für den Stadtteil Rüttenscheid verhängnisvollen Wohnentwicklungsstrategie ist:

- Wohnungsbau ohne ganzheitlich die Folgen zu bedenken
- Wohnungsbau ohne die erforderlichen Infrastrukturen
- Wohnungsbau auf Kosten von Bürger/innen und Klima.

Der Planungsamtsleiter Graf äußerte mir gegenüber kürzlich, dass in die in Rüttenscheid aktuell anstehenden Planverfahren etwa 1.200 Wohneinheiten betragen. Für die Verkehrserzeugung geht man erfahrungsgemäß von etwa 5 täglichen Kfz-Fahrten pro (Familien-)Wohnung aus, das lässt für Rüttenscheid etwa 6.000 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Tag erwarten. Wie soll dieser (fließende und ruhende) Verkehr bewältigt werden? Dazu liegen keinerlei Konzepte vor, die über die nächste Kreuzung hinausgehen und den Stadtteil insgesamt betreffen.

Der Stadtrat hat 2019 einen Beschluss zum Modal-Split getroffen, bei dessen Umsetzung der Kfz-Verkehr in Essen bis 2035 um 55 % abnehmen soll. Gleichzeitig konterkariert jedoch die verfehlte Wohnentwicklungsstrategie dieses Ziel, indem zwangsläufig (mangels örtlicher Infrastrukturen im Nahbereich) mehr Autoverkehr erzeugt wird.

Im Plangebiet „Rüttenscheider Straße/Wittekindstraße“ sind gemäß Begründung 15.500 m² BGF für Wohnen, 6.000 m² BGF für Gewerbe und 800 m² BGF für Einzelhandel beabsichtigt. Das bedeutet etwa 150 Wohnungen für > 300 Personen und ca. 250 Arbeitsplätze. Die Verkehrserzeugung aus diesem Gebiet allein beträgt ca. 1.000 Kfz-Fahrten pro Tag. Wie soll diese Belastung bewältigt werden, wenn die Rüttenscheider Straße zur echten Fahrradstraße wird und der Verkehr auf der Alfredstraße wegen zu hoher NO₂-Belastung reduziert werden soll? Offenbar arbeiten bei der Stadt Essen die für Verkehr und Wohnungsbau zuständigen Dezernate gegen- statt miteinander! Der Satz in der Begründung: „die öffentlichen Straßen können das zusätzliche Verkehrsaufkommen unproblematisch aufnehmen“ verkennt die Realität wie auch die Ziele für den Verkehr in Essen.

Ferner sollen 235 Stellplätze in Tiefgaragen entstehen, davon 100 für Gewerbe und 135 für das Wohnen. Es ist von der Entwicklung hochpreisiger Wohnungen auszugehen, dann werden die künftigen Familien erwartungsgemäß über zwei Autos verfügen – müssen, mangels örtlicher Infrastrukturen im Nahbereich. Wo bleibt der Zweitwagen (der besser verdienenden Familien)? In der näheren Umgebung herrscht bereits heute ein Parkplatzmangel und Parksuchverkehr, der sich mit dem Neubauprojekt erheblich verschärfen wird. Die Bewohner des gesamten Stadtteilbereichs werden unter dieser Entwicklung leiden.

Ferner sind nach der Stellplatzsatzung ca. 450 Fahrradstellplätze erforderlich, wo sollen die entstehen? Bisher gibt es dazu keine Lösung in den Plänen. Wenn der Beschluss des Rates zum Modal-Split ernst genommen wird, darf hier höchstens ein autofreies Quartier entstehen! Statt Tiefgaragen für Autos sollten dann ebenerdige Fahrradabstellanlagen entstehen. Wie erfolgreiche Beispiele aus anderen Städten (z.B. Freiburg-Vauban, Bremen-Alte Neustadt, Hamburg-Saarlandstraße, Münster-

Gartensiedlung Weißenburg) zeigen, funktionieren autofreie Quartiere und können auch nachfragegerecht sein.

Es gibt schon heute nicht genügend Grundschul- und Kitaplätze in Rüttenscheid.

Die Politik ist momentan bemüht, den Bedarf der heutigen Stadtteilbevölkerung zu decken, doch reicht das bei weitem nicht aus für die geplanten 1.200

Neubauwohnungen im Stadtteil! Die Folge für die zuziehenden Familien ist zwangsläufig, dass sie mit Elterntaxi ihre Kinder zu den Infrastruktureinrichtungen bringen müssen, die außerhalb des Nahbereichs liegen. Und auch Sporteinrichtungen werden aus Rüttenscheid verdrängt.

Wenn die künftige Autoflotte in der Tiefgarage aufgeladen werden soll, wird (mangels erneuerbarer Energien an diesem Standort) der Strom z.B. aus dem Kohlekraftwerk Datteln IV geliefert – von Klimaschutz keine Spur! Wo bleiben die Solar- und Windenergie in dem Projekt? Warum überlegt man nicht, benachbarte Messeparkplätze mit Photovoltaikanlagen zu überstellen? Das würde das Budget des Investors nicht einmal belasten, der Strom könnte für den Eigenbedarf des Neubauprojekts verwendet werden.

Der ÖPNV wird in der Begründung als gut bezeichnet, obwohl die nächsten U-Haltestellen Flora- und Martinstraße von der Mitte des Plangebiets 540 bzw. 580 m entfernt sind. In der städtischen Stellplatzsatzung ist der Standort nur in der 3. ÖPNV-Qualitätskategorie eingeordnet, weil die Buslinie 142 hier eine Haltestelle hat. Aber wer will denn von hier mit dem Bus nach Haarzopf oder Rellinghausen fahren? Wichtig für den Standort wäre eine gute ÖPNV-Verbindung im Einzugsbereich von höchstens 300 m Fußweg auf Rüttenscheider oder Alfredstraße, mit dem Ziel Hbf/City. Das zeigt: auch die ÖPNV-Anbindung dieses Standorts ist unzureichend.

Insgesamt stelle ich fest: Die Voraussetzungen für ein solches Wohnungsbauprojekt an diesem Standort sind heute nicht gegeben. Ohne Infrastrukturentwicklung und Verkehrswende sind solche Projekte nicht zu verantworten, große Stadtentwicklungsprojekte sollten in Essen nur in bedarfs-, umwelt- und klimagerechter Form möglich werden. Die Stadt muss zuerst ihre Hausaufgaben machen bezüglich Klimaschutz, Verkehrswende und Infrastrukturausbau, bevor sie weiter große Wohnungsbauprojekte auf die Reise schickt. Die Stadt muss erst mit einem integrierten Stadtteilkonzept die Folgen der Entwicklungsprojekte in Rüttenscheid untersuchen und Lösungen entwickeln. Dazu gehören auch zwingend Beurteilungsgrundlagen wie Verkehrs-, Lärm-, Klima- und Artenschutzgutachten sowie ein Energiekonzept.

Daher halte ich ein Moratorium von mindestens 5 Jahren für unumgänglich! Und dann sollte ein Konzept auf den Tisch gelegt werden, das dem Stadtteil Verbesserungen bringt.

Stellungnahme zu § 34 BauGB an der Nordseite der Wittekindstraße

Anlass: Herr RA Kapteina hat am 27.10.2020 in einer Bürgeranhörung behauptet, im Bereich des Bebauungsplanentwurfs „Rüttenscheider Straße / Wittekindstraße“ bestehe ein Baurecht nach § 34 BauGB („im Zusammenhang bebauter Ortsteil“).

Stellungnahme:

1. Städtebaulicher Bestand:

Die Nordseite der Wittekindstraße östlich der Rüttenscheider Straße ist auf einer Länge von 247 m unbebaut. Erstes Haus auf der Nordseite – von der Rüttenscheider Straße aus – ist das viergeschossige Bürogebäude Wittekindstraße 1. Südlich der Wittekindstraße besteht in Höhe des Plangebiets eine geschlossene

Straßenrandbebauung mit überwiegend dreigeschossiger Wohnbebauung. Im Plangebiet besteht kein rechtskräftiger Bebauungsplan.

2. Liegt hier ein im Zusammenhang bebauter Ortsteil vor?

Dafür sind zwei Voraussetzungen erforderlich: Das Vorliegen eines Ortsteils und ein Bebauungszusammenhang. Die erste Voraussetzung des Ortsteils dürfte hier zweifelsfrei erfüllt sein. Das zweite Merkmal „im Zusammenhang bebaut“ erfordert eine „tatsächlich aufeinanderfolgende eben zusammenhängende Bebauung“ (BVerwG 6.11.1968 – 4 C 2.66 u.a.m.). Dabei ist auf die tatsächlich vorhandene Bebauung abzustellen.

Südlich der Wittekindstraße besteht zweifellos eine zusammenhängende Bebauung, nördlich der Wittekindstraße auf 250 m Länge zweifellos nicht.

Nach der Rechtsprechung kommt Straßen, die ausschließlich einseitig bebaut sind, in der Regel eine trennende Wirkung zwischen Innen- und Außenbereich zu (BVerwG 16.2.1988 – 4 B 19.88), was hier vorliegt. Grundsätzlich endet der im Zusammenhang bebaute Ortsteil mit der letzten Bebauung; das ist hier nördlich der Wittekindstraße (von Osten gesehen) das Haus Wittekindstraße 1. Von der Rüttenscheider Straße aus gesehen beginnt eine zusammenhängende Bebauung erst ca. 130 m östlich des Plangebiets.

3. Liegt hier eine Baulücke vor?

Daraus stellt sich die Frage, ob und inwieweit der Bebauungszusammenhang durch eine Baulücke oder eine unbebaute Freifläche unterbrochen wird. Dabei ist ausschlaggebend, ob die Bebauung den Eindruck der Geschlossenheit vermittelt und die Umgebung das Vorhabengrundstück soweit prägt, dass hieraus Merkmale für die Zulässigkeitsbeurteilung entnommen werden können.

Beides erscheint hier nicht gegeben: Die Nordseite der Wittekindstraße ist erstens auf einer Länge von 250 m völlig offen und nicht baulich geprägt. Und zweitens sind hier hinreichende Merkmale für die Zulässigkeitsbeurteilung nicht gegeben, weil die Fläche mit ihrer Größe von 250 x 80 m zu „einer von der Umgebung unabhängigen gesonderten städtebaulichen Entwicklung und Beplanung fähig ist“ (BVerwG 30.6.2015 – 4 C 5.14 usw.).

Eine Baulücke liegt hier nicht vor. Es gibt keine Rechtsprechung, die einer Unterbrechung des Siedlungszusammenhangs von 250 m die Qualität einer Baulücke zusprach. Auch stellen unbebaute Flächen von 10.000 m² keine Baulücken dar; im Siedlungsflächenmonitoring NRW werden Baulücken bis zu einer Größe von 2.000 m² begrenzt.

60) Zum B-Plan Nr. 7/17, S. 16, 1.3. Erschließung:

Original-Text: Es ist davon auszugehen, dass die das Plangebiet umgebenden öffentlichen Straßen das zusätzliche Verkehrsaufkommen voraussichtlich unproblematisch aufnehmen können.

Zum B-Plan Nr. 7/17 S. 17, 2.2 Verkehr:

Original-Text: Planungsbedingt wird künftig das Verkehrsaufkommen im Umfeld des Planungsgebietes zunehmen. Es wird davon ausgegangen, dass auch das neu entstehende Verkehrsaufkommen über die umliegenden Hauptverkehrsstraßen leistungsgerecht abgewickelt werden kann.

Kritische Stellungnahme:

Beide Behauptungen sind unglaubwürdig. Eine fundierte Begründung Ihrer Erwartung fehlt völlig.

Antrag:

Nach meinem Kenntnisstand ist das Amt 61 nach der kürzlich erfolgten Änderung des Dezernatzuschnittes für Verkehrsfragen nicht mehr zuständig. Die verkehrlichen

Zuständigkeiten sind auf das Amt 66 verlagert worden. Dies muss deshalb in die weiteren Planungsschritte einbezogen werden.

Es existiert kein Gutachten über Verkehrsfragen im Planungsbereich. Deshalb beantrage ich die Erstellung eines umfangreichen Gutachtens über alle (Fuß, Rad, MIV) Verkehrsarten, einschließlich des Ruhenden Verkehrs im Planungsbereich.

B-Plan Nr. 7/17, S.10, 3.3 Fußgänger und Radverkehr

Original-Text: Das Plangebiet kann über die vorhandenen straßenbegleitenden Gehwege der umliegenden Straßen an die anschließenden Siedlungsgebiete sowie bestehenden Angebote des Einzelhandels – speziell an der Rüttenscheider Str. – angebunden werden.

Über den Grugaradweg besteht zudem eine gut ausgebaute Anbindung des Plangebietes für Fußgänger und Radfahrer.

Kritische Stellungnahme:

Der Grugaradweg ist der meistbenutzte in Essen. Er stellt, auch für Rad fahrende Berufspendler, die schnellste Verbindung zwischen der Ruhr in Steele und dem zum Teil bereits fertiggestellten Radschnellweg R 1 dar.

Die bisherigen planerischen Aussagen gehen von einer Verschwenkung des bestehenden Radweges südlich der Baumaßnahme mit Untertunnelung zwischen die meterhohe Westseite des Girardethauses und die 5 bis 7-geschossige Ostseite des Bauprojektes vor.

Eine gemischte/gemeinsame Nutzung von Radfahrern und Fußverkehr ist auf diesem in Teilbereichen lediglich 5 m breiten Radweg vorgesehen. Vorgeschrieben sind jedoch nach dem gültigen Regelwerk zusätzlich ein Trennstreifen von knapp 1 m und ein getrennter eigener Fußweg von mindestens 2,50 m, ggf. auch 3 m.

Das widerspricht den Vorgaben des am 26. August vom Rat der Stadt Essen angenommenen Bürgerbegehrens Radentscheid Essen! Dort heißt es:

Originaltext: ... Das Haupttrouten- und Ergänzungsnetz der Stadt Essen wird unterbrechungsfrei, vom Fußverkehr getrennt und durchgängig beleuchtet ausgebaut. Planung und Ausbau erfolgen gemäß den jeweils gültigen Regelwerken, insbesondere den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

- 61) Die Vorstellung des Vorhabens Bebauungsplan Nr. 7/17 durch den Mitarbeiter der Stadtplanung/Bauverwaltung hat nicht nur bei mir den Eindruck einer Verkaufsveranstaltung pro Investor hinterlassen. Das streut um so mehr Misstrauen, was auch an der Resonanz des Publikum deutlich rauszuhören war. Dessen Bedenken und Einwendungen waren vielfältig, sie werden sicherlich von verschiedensten Seiten inhaltlich zwecks Berücksichtigung vorgetragen. Die Planungsdarstellungen waren nette Animationen, hinterlegt mit den 3 wichtigen Angaben zum Maß der baulichen Nutzung -und viel Grün. Es wurden keine Straßenabwicklungen gezeigt. Sich ausschließlich mit einer Angabe zu Geschossigkeit zu outen ist kein probates Mittel zum Beleg der Einfügarkeit des Vorhaben, was seine Höhenentwicklung angeht. Oder enthebt die Aufstellung eines B-Planes für die Umsetzung eines Investorenprojektes von dem städtebaulichen Grundsatz der Einfügung in die Umgebungsbebauung, bekannt aus § 34 BauGB? Gelten dann andere Regeln, die das städtebaulich gewachsene Umfeld in Grund und Boden stampfen dürfen? Aus dem Grunde fordere ich zusätzlich die Festlegung von NN-Höhen für die Attiken der letzten Vollgeschosse, wie auch für die Attiken der Staffelgeschosse der jeweiligen Baukörper mit Höhenbezug zur deren unmittelbaren Umgebungsbebauungen (ausgenommen Rü 199).

Als Referenzobjekt ist in keinem Fall das Gebäude Rü 199 heranzuziehen, denn: Es stammt bekanntlich aus der Feder des selben Investors.

Das Zustandekommen der planungsrechtlichen Zulässigkeit ist nicht nachvollziehbar. Die Einfügung dieses Gebäudes in die Umgebungsbebauung ist gleich Null (s. Luftbild). Diese Sorge der Bürger, dass für die Höhenentwicklung der geplanten Baukörper im B-Plangebiet 7/17 erneut die gleiche Großzügigkeit des Stadtplanungsamtes an den Tag gelegt wird, ist deshalb nicht unberechtigt.

Das Zustandekommen eines Beschlusses zum Verzicht auf jegliches Sachverständigengutachtens im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeit dieses geplanten Bauprojektes wirft Rätsel auf.

Bedenken werden seit Bekanntwerden um das Vorhaben vorgetragen. Und dabei geht es nicht um Befindlichkeiten Einzelner, sondern um öffentliches Interesse, um die Gesundheit der Menschen des weiteren Wohnumfeldes. Warum wird dieses Begehren städtischerseits dermaßen missachtet? Es kann nicht die Aussage eines Umweltbüros ausreichen, in der die Bedenken zerstreut werden.

Es bedarf des Nachweise zu Lasten des Investors. Das kann nur im Sinne der Verantwortung der Stadt Essen sein und im Interesse der betroffenen Bürger. Aus dem Grunde fordere ich ein umfangreiches Sachverständigengutachten zur Untersuchung der Verträglichkeit dieses Objektes nicht nur unter dem Gesichtspunkt ggf. beeinträchtigter Frischluftschneisen. Dazu gehören auch: Simulationen zu veränderten Bedingungen durch den geplanten Baukörper in Sachen Stadteil-Klima, Nachtabkühlung, Rodung des Baumbestandes, Zunahme der Verkehrsbelastung, Auswirkung der entstehenden Stellplatzdefizite auf das gesamte Stadtteilumfeld.

Es muss politischer Wille sein, Bürgerbegehren, die in solcher Dichte und Sorge vorgetragen werden, auf inhaltlich Substanzielles zu überprüfen.

Mandatschaltübernahme verpflichtet zur Vertretung u. a. der politischen, gesellschaftlichen und gesundheitlichen Rechte der Wähler. Die Verwaltung hat auf Anweisung zu folgen.

62) Zum Bebauungsplan Nr. 7/17 Rüttenscheiderstr. /Wittekindstr. - Meine Meinung dazu:

Es sollte so wenig wie möglich zugebaut werden. Beton speichert Wärme.

In den Tropennächten konnte man auf P2 angenehmen Wind spüren zwischen den Wohnstraßen stand die Hitze.

Können Wasserflächen zur Abkühlung eingeplant werden, Wasserläufe an Wänden....?

Wir brauchen jeden Baum! Am Rand der Wittekindstraße sollten große Bäume erhalten bleiben (Raum für Wurzelwerk).

Eine lockere offene Gestaltung würde auch Raum für die Rampe an der Wittekindstraße lassen. Sie wird von vielen Bürgern genutzt. Durch die anderen neuen Vorhaben wird es mehr werden.

Geht es nicht darum, eine Lösung zu finden, in denen Bürgerbelange vor maximale Bebauung steht?

Warum nicht das Dach am Kopfgebäude für alle Bürger öffnen? Rüttenscheid von oben für alle. So etwas hat Rüttenscheid noch nicht.

Sollte man alternative Wohnformen (wie leben die Menschen in Zukunft) in die Planung miteinbeziehen. Was ist ein zeitgerechter Wohnungsschnitt? Werden sich neue Formen von Wohngemeinschaften bilden?

Gerade durch die Corona Epidemie wird sich einiges verändern!

Die Hinteren Gebäude sollten den Blick auf das Girardethaus nicht versperren.

Wenn alle beschlossenen Bauvorhaben im Umfeld abgeschlossen und bewohnt sind, wird das Auswirkungen auch auf den Verkehr haben. Die Alfredstr. hat jetzt schon die schlechteste Luftqualität. Wie soll eine intelligente Ampelschaltung das alles kompensieren?

Zu Messezeiten war zu lesen: „360000 Besucher und andauernde Hup-Konzerte - am Samstag Verkehrschaos in Rüttenscheid“. Wie wird das zukünftig gehen?

Über die Kreuzung Martinstr./Rüttenscheiderstr. stand in der Presse: "Diese Grünphase schaffen nur Sprinter" Die grüne Ampelphase reicht den Fußgängern nicht. Sie wird für die Autos benötigt. Nun kommen die zukünftigen Bewohner der Henri Dunant Straße, Rübogen, Paasgelände... an dem Knotenpunkt zusammen. Das Stück der Wittekindstraße zwischen der Rüttenscheider und Ursulastraße sollte man so gestalten, dass möglichst viele Autos die Durchfahrt über die RÜ meiden. Die Aus und Zufahrt der Parkplätze ausschließlich in Richtung Alfredstraße planen. Das im Herzen Rüttenscheids gelegene Grundstück betrifft uns alle und darf nicht als Finanzobjekt ausgeschlachtet werden. Weniger ist mehr!

63) Hiermit nehmen wir im Namen der zur o.g. Sache Stellung:

Am 10.07.2019 hat der Rat der Stadt Essen zum Klimaschutz u.a. folgendes beschlossen:

Der Rat der Stadt

unter 1. stellt fest, dass der Weltklimarat (IPCC) im Sonderbericht 2018 die Notwendigkeit erklärt, globale Treibhausgasemissionen bis weit vor 2030 zu reduzieren, um die Erwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu beschränken. Dies ist nur mit ehrgeizigen Maßnahmen der nationalen und subnationalen Ebenen, der Zivilgesellschaft und dem Privatsektor erreichbar.

unter 2. erkennt die bisherigen Anstrengungen der Stadt Essen für eine bessere Klimapolitik an, wie sie unter anderem im Zusammenhang mit der erfolgreichen Bewerbung als „Grüne Hauptstadt Europas“ umfassend dargestellt wurde. Er stellt aber gleichzeitig fest, dass ein weiteres Engagement zur Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 Grad notwendig ist.

unter 7. Als Teil der Klimapolitik setzt die Stadt Essen auf nachhaltiges Bauen. Dies gilt für den Hoch- und Tiefbau.

Weiterhin steht im ebenfalls zum Klimaschutz beschlossenen Antrag der GroKo: "Der Klimaschutz ist eines der prioritären Ziele für Essen als lebenswerte und zukunftsfähige

Großstadt." Außerdem hat der Rat am 26.08.2020 das „Aktionsprogramm Klimaschutz 2020“ beschlossen mit dem Ziel der Klimaneutralität 2050.

Diese Ziele können NICHT durch das Bauprojekt Nr. 7/17 erreicht werden und widersprechen damit den Ratsbeschlüssen, da:

1. Keine Vorgaben hinsichtlich ökologischem Bauen berücksichtigt werden (die Verwendung von Zement und Tiefbau erhöhen den CO₂-Ausstoß wesentlich).
2. Keine Vorgaben zur Verwendung von erneuerbaren Energien bzw. zur Energieversorgung gemacht werden.
3. Ein Bauvorhaben dieser Größenordnung die Emissionen durch weiteren Autoverkehr in diesem Stadtteil weiterhin erhöhen wird. Das Ziel des Modalsplits und der Reduktion des MIV auf 25 % wird gerade an dieser Stelle ad absurdum geführt, da die Alfredstraße bereits eine der überlasteten Straßen Essens ist und dort hohe Summen investiert werden, diese eigentlich von Emissionen zu befreien, die Rüttenscheider Straße eine der Zugangsstraßen und eigentlich Fahrradstraße ist. Ein ehrliches Verkehrskonzept ist in diesem Stadtteil nicht zu erkennen.

4. Die Vernichtung des vorhandenen Baumbestands der alten Platanen vor Ort sowie der Böschungsbegrünung nicht wiederhergestellt werden kann. Eine Fassaden/Dachbegrünung kann die Wirkung nicht ausgleichen, ein Wurzeln großer Bäume kann durch den Bau von Tiefgaragen ebenfalls nicht geplant werden. Die Ziele von „mehr grün als grau“ der Grünen Hauptstadt Essen werden nicht berücksichtigt. Bäume, als die dringend benötigten funktionierenden CO₂-Speicher, natürlichen Klimaanlage, Lebensräume und Erholungsspenden, bleiben trotz ihrer Bedeutung in Zeiten des Klimawandels nach wie vor das schwächste Glied in der Kette der Stadtentwicklung.

5. Weitere Flächen werden versiegelt und stehen dem Aktionsplan Bienen- und Insektenschutz entgegen. Die Begrünung des Bauvorhabens in den Architektenplänen sind zum Teil falsch und erzeugen ein irreführendes Bild für den Betrachter.

6. Durch das beschleunigte Verfahren in diesem Vorhaben werden die Umwelt- und Klimaschutzaspekte zudem nicht prioritär, sondern lediglich peripher berücksichtigt. Zusätzlich werden die Ergebnisse der Klimanalyse von 2002 (die zudem von der Homepage der Stadt Essen genommen und den Bürger:innen nur noch über Umwege zur Verfügung stehen) nicht berücksichtigt. Dort geht klar hervor, dass das Bauvorhaben in der roten Klimazone steht und Rüttenscheid nicht weiter versiegelt, sondern entsiegelt werden muss, um eine weitere innerstädtische Aufheizung zu vermeiden. Der aktuelle Erkenntnis- und Wissensstand der FIS-Klimafolgenanpassung (FachInformationsSystem) wird bei der Planung nicht berücksichtigt, angepeilte Zielgrößen der Flächenversiegelung werden bereits im Bestand untererfüllt. (s. Screenshot) Diese Ergebnisse sind noch VOR den Hitzesommern dieses Jahrzehnts entstanden. Der Zustand heute sollte dementsprechend noch gravierender sein. Vor jeder weiteren Planung sollten also die Ergebnisse der neuen Klimanalyse, die 2021 veröffentlicht werden sollen, abgewartet werden. Der Zusammenhang zwischen Versiegelung und Erhitzung ist ausreichend erforscht.

Insgesamt stellen wir fest, dass die Stadt Essen kein Gesamtkonzept für eine Zukunftsstadt hat. Denn die Lebensqualität einer lebens- und liebenswerten Stadt hat sie nicht im Blick. Stadtplanung muss ein integriertes Konzept beinhalten und nicht nur das reine Bauen von Wohnungen verfolgen. Dazu gehören die Anbindung an den ÖPNV, Kitas und Schulen, aber vor allem auch Flächen mit Aufenthaltsqualität wie Grünflächen, Bewegen, spielen und Sport treiben, auch zum Feste feiern.

Das Zukunftsinstitut gibt klare Hinweise, wie die Metropole von morgen für die Menschen aussehen sollte: <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/metropolen-von-morgen-gesunde-staedte/> Dort steht als Ziel einer Stadt wie Essen als Priorität: Kühlung und Gesundheit. Die Stadt darf nicht aus dem Blick verlieren, wieviel neues Bauen, wieviel mehr Wohnraum die Menschen in einem Stadtteil „aushalten“ können. Das gilt auch für andere Stadtteile gleichermaßen. An dieser Stelle wird die Chance verpasst, eine Fläche für die Bedürfnisse der Anwohner:innen zu gestalten und die Stadt vor weiterer Erhitzung zu schützen und aktiv Klimawandelanpassung durch mehr Grün und mehr „Wasser in der Stadt von morgen“ zu betreiben. Ein herausragender Satz des Bürgerforums soll als Denkanstoß und Abschluss dienen:

„Die Folgen (von Bauvorhaben) werden sozialisiert, die Gewinne privatisiert.“
Die Politik kann und muss auf Bauvorhaben Einfluss nehmen für die Stadt Essen von morgen. Rechtliche Analysen zur nicht zwingend notwendigen Bebauung und die

Situation der Fahrrad- und Fußgänger werden Ihnen von anderen Initiativen zugearbeitet.

- 64) Bezüglich des im Betreff erwähnten Bauvorhabens, möchte ich -jenseits aller baurechtlicher, climatechnischer und verkehrsorganisatorischer Vorbehalte, Eines zu bedenken geben und Ihnen die folgende Contemplatio zu Allerheiligen an's Herz legen.

Alain de Botton rät uns, angesichts eines jeden Bauvorhabens zu folgender Reflexion:

"Wir schulden es den Feldern, dass unsere Häuser dem Vergleich mit jenem jungfräulichen Land standhalten, das ihnen weichen musste. Wir schulden es den Würmern und den Bäumen, dass die Gebäude, durch die sie vertrieben wurden, uns auf höchste und klügste Weise Glück versprechen."

Gut, nun ist die betreffende Liegenschaft nicht unbedingt als komplett 'jungfräulich' zu bezeichnen und ähnelt teils eher einer Wüstenei, nichtsdestotrotz wird sie im FIS-Klimafolgenanpassung doch zum Teil als Wald geführt, was eine Betrachtung aus vorhergehend beschriebener Sicht nun doch statthaft erscheinen lässt.

Darüberhinaus wusste Le Corbusier bereits vor über 50 Jahren das Folgende:

"Wir dürfen nie vergessen, dass über das Schicksal der Städte in den Rathäusern entschieden wird"

Daher bitte ich Sie, als Exekutivkraft eines parlamentarisch-demokratisch mandatierten Repräsentationsorgans, beheimatet im RAT-haus der Stadt Essen und somit als Beauftragter des Souveräns, nämlich benannt als die Bürgerschaft dieser Stadt um eine amtsinterne Rückberatung obigen und zukünftiger baulicher Sachverhalte, bezogen auf die Zukunftsfähigkeit ihrer planerischen und gestalterischen Grundlagen und der hieraus resultierenden Generationenverantwortung.

Bitte gehen Sie und alle an der Bauleit-, der Entwurfs- sowie der Ausführungsplanung Beteiligten noch einmal in sich, denn Sie wissen ebenso gut wie ich, dass ein Entwurf immer eine Geschichte erzählt und die in obigem Planentwurf erzählte Geschichte ist keine besonders spannende..., die beteiligten Architekt:innen haben sicherlich Besseres und Beeindruckenderes zu erzählen, wenn der Bauherr/Investor sie denn nur liesse...

Den Bürger:innen dieser Stadt eine gute und zukunftsfähige Geschichte zu erzählen, hierfür Sorge zu tragen ist Aufgabe städtischer Amtsaufsicht, bitte... walten Sie Ihres Amtes.

- 65) 1. Widerspruch zur Bedarfsberechnung

Die Neubebauung muss sich am realen Bedarf orientieren. Ich bitte darum, die aktuellsten vorliegenden Bevölkerungsprognosen als Maßgabe zu verwenden. Diese liegen deutlich unter der verwendeten Prognose von 2018. Corona-bedingt verminderte Migrationsströme führen deutschlandweit seit Anfang des Jahres 2020 zu weiter sinkenden Prognosen.

Fünf weitere große Bauvorhaben in Rüttenscheid in direktem Umfeld (ca. 1km Umkreis) decken diesen Bedarf im Stadtteil bereits ab.

2. Widerspruch zum Verfahren

Für das gewählte Verfahren wird die betroffene Freifläche als Baulücke eingestuft, um hier im Sinne einer im Bebauungszusammenhang zu bebauenden Fläche Baurecht zu schaffen. Jedoch handelt es sich nach einschlägigen Urteilen des BVerwG bei dieser Fläche nicht um eine Baulücke, wie sie etwa auch in den

„Entwicklungszielen“ der Begründung vom: 24.04.2018 explizit genannt wird: „
Stärkung durch Schließung einer Baulücke.“

Im folgenden eine Zusammenschau der relevanten Urteile, wonach diese Freifläche
eindeutig nicht als Baulücke definiert werden kann.

- Eine unbebaute Fläche ist deshalb nur als »Baulücke« Teil des
Bebauungszusammenhangs, wenn sie von der angrenzenden zusammenhängenden
Bebauung so stark geprägt wird, dass die Errichtung eines Gebäudes auf dieser
Fläche als zwanglose Fortsetzung der vorhandenen Bebauung erscheint (BVerwG
1990b und 2015a).

- Mit ansteigender Größe der unbebauten Fläche wird die Annahme einer Baulücke
immer weniger wahrscheinlich (BVerwG 1990b und 2015a). Die Größe eines
Baugrundstücks von über 3.000 m² spricht gegen die Annahme einer Baulücke (VG
München 2017).

- Das Bundesverwaltungsgericht hat bei einem 130 m langen unbebauten
Grundstück eine Baulücke noch für möglich gehalten (BVerwG 1991). (Hier deutlich
länger)

Entgegen der mündlichen Äußerung des Fachanwaltes Herrn Kapteina bei der
Veranstaltung zum Bauvorhaben am 27.10.2020, 18:00h, besteht hier aktuell per se
kein Baurecht. Ich fordere Sie hiermit auf, im Sinne der folgenden Einwände kein
neues Baurecht zu schaffen, sondern statt dessen ein integriertes
Entwicklungskonzept für den Stadtteil und dessen Freiflächen auf den Weg zu
bringen.

3. Anwendung der Leitbilder, Ziele und Strategien der Doppelten Innenentwicklung
Warum werden die vom BfN / BMU an die Kommunen gerichteten
Handlungsempfehlungen zur Doppelten Innenentwicklung bei der Maßnahme nicht
berücksichtigt? Vgl:

https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/planung/siedlung/Dokumente/DOPI_Brosch.pdf

4. Bedenken zum Verkehr

4.1. MIV

Ein Verkehrsgutachten liegt bisher nicht vor. Die Fahrradstraße Rüttenscheider
Straße, aktuell bereits heute im Widerspruch zur VwV zu StVO, sprich regelwidrig
angelegt, weil ganz offensichtlich mehr Kfz- als Radverkehr vorherrscht. Wenn
prognostiziert 200 Pkw zusätzlich zweimal täglich über die Fahrradstraße fahren
würden, würde das Problem unlösbar. Auf der B224 besteht ein ebenso großer
Zielkonflikt zwischen einem weiteren eklatanten Zuwachs an Ziel- und
Quellverkehren und der erforderlichen Reduktion der NOx-Werte. Aktuell durch die
umweltsensitive Ampelschaltung. Beide Maßnahmen aus dem Vergleich mit der
DHU stehen dabei im Fokus.

4.2. Rad- und Fußverkehr

Die in den Plänen ersatzlos überbaute Rampe von der Wittekindstraße in der
Verlängerung der Ursulastraße, ist eine Radhauptverbindung im bestehenden
Radverkehrsnetz der Stadt Essen. Sie stellt zudem eine Verbindung zweier
elementarer Radhauptverbindungen dar. Die Fahrradachse B (Rü) ist Teil des
überregionalen Radwegenetzes des RVR, die „Grugatrasse“, der meist befahrene
Radweg in Essen.

a) Für die „Grugatrasse“ werden durch den RVR aktuell Möglichkeiten eines
Förderzugangs für ein sog. „Upgrade“ (u.a. durchgehende Asphaltdecke) mit der
zuständigen Bezirksregierung und dem Ministerium sondiert.

Die durch den B-Plan geplante Kappung des vorhandenen Knotenpunkts (vgl. auch
RVR Knotenpunktsystem) steht den Möglichkeiten einer Förderung ggf. im Wege.

b) Die durch den B-Plan geplante Kappung des Knotenpunkts steht zudem im Widerspruch zum folgenden Ratsbeschluss vom 26.08.2020, TOP 13.

„Der Rat der Stadt Essen beschließt mehrheitlich [...] Antrag 0876/2020 der Fraktionen von SPD, CDU und GRÜNEN gemäß Anlage 2 zu dieser Niederschrift. „Der Rat der Stadt Essen schließt sich dem Bürger*innenbegehren „RadEntscheid“ vollumfänglich an und beschließt, die folgenden sieben Ziele für den Radverkehr in den nächsten neun Jahren umzusetzen:

1. Durchgängiges Netz für den Alltagsradverkehr ausbauen: Das Radhaupttrouten- und Ergänzungsnetz der Stadt Essen wird unterbrechungsfrei, vom Fußverkehr getrennt und durchgängig beleuchtet ausgebaut. Planung und Ausbau erfolgen gemäß den jeweils gültigen Regelwerken, insbesondere den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Ab 2022 werden jährlich zehn Kilometer dieses Netzes auf den o. g. Standard gebracht. Lücken im Radhaupttroutennetz werden dabei priorisiert.“

Im Beschluss steht in Ziel 1 der unterbrechungsfreie Ausbau des Radhaupttroutennetzes an erster Stelle. Der mit dem B-Plan vorgesehene Rückbau und somit eine Unterbrechung im Radhaupttroutennetz steht diesem Ratsbeschluss wörtlich entgegen.

c) Der in den Plänen umverlegte Radweg „Grugrassse“ entspricht mit geplanten 5,0m nicht den aktuellen Regelwerken. Insbesondere die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist nach aktuellen Regelwerken bei der Verkehrsmenge nicht zulässig. Die Mindestbreite für die erforderliche getrennte Führung beträgt 6,80 Meter.

5. Bedenken zu den klimatischen Auswirkungen

Bereits in der 2002 veröffentlichten Klimaanalyse der Stadt Essen liegt das gesamte Gebiet des projektierten B-Plans in der Sanierungszone I in der in rot markierten Klimazone „Innenstadtklima“.

Erläuterung aus der Karte Synthetische Klimafunktionskarte M 1:20.000 der Klimaanalyse für den Bereich P2: „sehr starke Wärmeinseln“ / „verringertes Luftaustausch“ / „bioklimatische und lufthygienische Belastungen“

Die Karte „KLIMAANALYSE STADT ESSEN Planungshinweise“ in M 1:40.000 zeigt fast gesamte Rüttenscheid in „Sanierungszone I“ mit der folgenden Erläuterung: „Durch dichte Bebauung und starke Versiegelung erhöhte bioklimatische Belastung. Emissionen vor allem durch Kfz Verkehr und Hausbrand. [...]. Die Sanierungszone I weist die höchste Handlungs- und Planungspriorität auf.“

Konkrete Maßnahmen gem. Legende: „Keine weitere Verdichtung: die erhöhte klimatische und lufthygienische Belastung lässt keine weitere Bebauung zu.“ Ein Auszug aus den Planungshinweisen für den Stadtbezirk II, Innenstadtklima (S. 108) „Die Versiegelung sollte [...] reduziert werden.“

„Förderung und Schaffung von Klimaoasen in Form von Parkanlagen“

„Senkung Kfz-relevanter Emissionen im Bereich der Alfredstraße“

Seit 2002 haben wir in den Jahren 2003, 2019 und 2020 die heißesten und trockensten Sommer erlebt. Diese sind in der o.g. Studie nicht mit berücksichtigt. Die Übersterblichkeit aufgrund von Hitze im August 2020 war eklatant und ist deutlich an den Sterbefällen des Statistischen Bundesamtes abzulesen.

Warum nun werden alle o.g. Ergebnisse, insb. die aus der von der Stadt Essen beauftragten Studie missachtet? Ich fordere die Stadt Essen auf, diese wissenschaftlichen Erkenntnisse zu berücksichtigen und entsprechend zu handeln.

6. Natur und Umwelt

Etwa 45 vitale und ortsbildprägende Großbäume müssten gefällt werden. Das steht ebenfalls den Planungshinweisen aus der Klimaanalyse diametral entgegen. Die

Erfahrung der letzten Wochen hat zudem gezeigt, wie nur ein einziger zu fällender Baum auf der Rüttenscheider Straße zu massiver Kritik an einer Baumaßnahme (hier Fahrradstraßenachse B) führte. Was an Protesten zu erwarten ist, wenn hier tatsächlich 45 Großbäume fallen sollen, ist schwer vorstellbar. Der Abstand zum Naturdenkmal Platane ist m.E. in den Plandarstellungen deutlich zu gering bemessen. Wird hier ein Baumgutachter eingeschaltet?

Ein Ersatz dieser erdverbundenen Bäume durch technische Aufbauten in Form von intensiver Dachbegrünung ist aufgrund des sog. Blumentopfeffektes nicht gegeben.

7. Überlastung der sozialen Infrastrukturen

Den bereits o.g. weiteren Wohnungsbauvorhaben in Rüttenscheid steht kein Ausbau von sozialen Infrastrukturen gegenüber. Hier ist ein deutliches Defizit zu erwarten.

Aus den genannten Gründen bin ich gegen die Aufstellung des o.g.

Bebauungsplanes, weil er für den Stadtteil Rüttenscheid unzumutbare

Auswirkungen auf die Umwelt, das Klima, den Verkehr und die Überlastung der sozialen Infrastrukturen bewirken würde.

- 66) Der Messeparkplatz um den es in dem Bauvorhaben 7/17 geht, wurde schon 2002 als klimatisch bedenklich begutachtet. Damals gab es die Idee diese Fläche zu begrünen, um das Stadtklima in Rüttenscheid etwas aufzufrischen. Warum hat man sich jetzt dagegen entschieden? Das Umweltministerium Nordrhein-Westfalen hat im Jahr 2011 das Handbuch „Stadtklima“ herausgegeben, welches einen Leitfaden für gezielte Umbaumaßnahmen der Städte zur Anpassung an den Klimawandel ist. Ich frage mich, ob diese Fläche hinsichtlich der stadtklimatischen Auswirkungen und einem doch sicherlich möglichen positiven Potentials überhaupt untersucht worden ist. Mit schwindenden städtischen Freiflächen und dem Klimawandel im Nacken, können wir es uns nicht leisten, einen Schritt in die falsche Richtung zu gehen. Essen als ehemals „grüne Hauptstadt“ sollte sich dem Nachhaltigkeits- und Umweltgedanken besonders bewusst sein und ich fände es sehr gut, wenn bei jeglichen Bauvorhaben klimapositive Potentiale so gut es geht genutzt würden! Diese Fläche einfach weiter zu versiegeln, kann nicht im Sinne eines weitblickenden Stadtklima-Konzeptes sein. Es klingt eher wie ein Rückschritt, wenn man bedenkt, dass der Klimawandel in Zukunft grade in Städten für Hitze und mikroklimatische Extrem-Ereignisse führen wird. Ich würde mir wünschen, dass Umwelt- und stadtkulturelle Interessen unbedingt näher erörtert und berücksichtigt werden, bevor ein Bauvorhaben umgesetzt wird.
- 67) Bereits in der umstrittenen WDR-Dokumentation "Essen zu durchqueren" aus dem Jahr 1983 wird Rüttenscheid als ein "Asphaltviertel fast ganz ohne Grünflächen" beschrieben, die Rüttenscheider Straße sei "ein Nadelöhr mit unerträglicher Verkehrsbelastung, verpesteter Luft und ständigem Stau" (etwa ab Minute 6 des Films). Inzwischen wurden Kirschbäume gepflanzt, die "Rü" (etwas halbherzig) zur Fahrradstraße umgewandelt, aber zugleich wurde baulich die weitere Verdichtung des Stadtteils vorangetrieben. Mit dem geplanten Bauvorhaben an der Rüttenscheider Straße/Wittekindstraße soll nun ein weiteres Projekt realisiert werden, das in der Konsequenz erhebliche Zusatzbelastungen mit sich bringen wird und dem Quartier zugleich die Chancen für eine zukunftsorientierte, klimagerechte und den Bürgerwünschen entsprechende Freiflächenentwicklung nimmt. Hiergegen erhebe ich erhebliche Bedenken und verweise im Übrigen auf die von verschiedenen Initiativen in der Öffentlichen Diskussion am 27. Oktober 2020 vorgetragenen Argumente. Aus meiner Sicht war es ein großer Fehler der Stadt Essen, dass sie das frühere Bahngelände nicht im gesamten Umfang übernahm. Es wäre sehr

wünschenswert, wenn sich die Stadt Essen zukünftig durch den möglichst umfangreichen Erwerb von Grundstücken neuen Spielraum für eine von ihr selbst gesteuerte Stadtentwicklung verschaffen würde. In diesem Zusammenhang könnte beispielsweise die systematische Bodenpolitik der Stadt Ulm und deren Baulandstrategie eine Orientierung bieten.

- 68) Wie Ihnen bekannt sein sollte, hat 2011 das Umweltministerium Nordrhein-Westfalen mit dem Handbuch „Stadtklima“ einen Leitfaden für gezielte Umbaumaßnahmen der Städte zur Anpassung an den Klimawandel herausgegeben. Ein essentieller Punkt darin war, nicht nur Umzubauen, sondern auch frei stehende Flächen auf ihr Potential als frischluftproduzierende Gebiete oder als Verbinder dieser, zu untersuchen und abzuwägen ob sie überhaupt zur Bebauung frei gegeben werden. Essen liegt bereits jetzt in einer problematischen Klimazone. Besonders Rüttenscheid heizt sich in den Sommermonaten extrem auf. Regnet es dann endlich, kann dieser nicht richtig Abfließen und es kommt zu Rinnsalen und vereinzelt zu Überschwemmungen der Straßen und Keller. Dies lässt sich wohl problemlos auf die gesamte Stadt ausweiten und muss flächendeckend angegangen werden. Es bedarf Entsiegelung, durchdachter Begrünung von Flächen und Häusern und für Frischluftzufuhr sorgender Freiflächen. Bereits 2002 galt das Areal Messeparkplatz als ein klimatischer Sanierungsfall. Bereits damals hätte die Fläche begrünt werden sollen um ein weiteres Aufheizen Rüttenscheids entgegenzuwirken. Daher kann ich einem Bebauungsvorhaben von Gebäuden in einer Gebäudeausrichtung die Frischluftzufuhr verhindert, welche versiegeln und Wohnraum für Besserverdiener und Büroräume schaffen, nur widersprechen. Betrachtet man zudem den momentan geplanten Komplex in seinem Stadtgefüge, sehe ich an dieser Stelle ein weiteres Problem: das Verkehrsnetz wird durch weitere private PKWs überlastet werden. Das macht den Stadtteil weniger lebenswert, geht mit vergangenen Maßnahmen nicht einher und verfehlt das angestrebte Vorhaben den städtischen Verkehr nachhaltig umzugestalten. Die anliegende Rüttenscheider Straße ist jetzt Fahrradstraße und kann dem zu erwartenden zusätzlichen Autoverkehr der neuen Anwohner nicht gerecht werden und soll es auch nicht. Wie geht die Stadt mit diesem aufkommenden Problem um? Werden dann etwa noch weitere größere versiegelnde Straßen für den Autoverkehr benötigt? Dann muss wiederum noch mehr Grün hin um den exponentiell steigenden klimatischen Auswirkungen entgegenzuwirken! Hinzu kommt, dass der im Plan für die Radtrasse vorgesehener Weg viel zu schmal ist und sich meiner Meinung nach nicht mit dem Gehweg zusammenschließen lässt. Der geplante öffentliche Platz an der Rüttenscheider Straße ist meiner Meinung zu klein und kommt der hohe Nachfrage an öffentlichen Aufenthaltsmöglichkeiten in der Stadt nicht nach. Die Interessenlage am Bauvorhaben ist zu einseitig. Hier zielt der Investor auf Gewinne aus hohen Mieten die sich nur Besserverdiener und Betriebe und Firmen, die einen hohen Gewinn verzeichnen, leisten werden können. Dass es das Ziel des Investors ist, ist nachzuvollziehen, dass es das Ziel der Stadt ist, ist nicht zu verantworten! Falls etwas gebaut werden sollte, dann sind es ökologisch arbeitende heterogenere Systeme aus mindestens 50 Prozent sozial-Wohnungen und ein belebter öffentlicher Bereich für Gastronomie, Start Ups, Veranstaltungen, Ausstellungsmöglichkeiten mit Außenbereich, eigenem Garten und Beeten, einer Dachterrasse, Solaranlagen und ein eignes Regenwasser- Rückgewinnungssystem: eine Oase im städtischen und bebauten Rüttenscheid. Mit direkter Anbindung an die hoch frequentierte Radtrasse wäre es ein Ort der Zusammenkunft, wo Radfahrer, Anwohner und Touristen einkehren, ein Konzert genießen und zur Ruhe kommen

können. Auch für den Erhalt des jährlich stattfindenden Flohmarktes appelliere ich an dieser Stelle! Jede moderne Stadt hat mindestens einen namenhaften. Essen hat nur diesen einen. Ein Highlight des Ruhrgebiets könnte diese Fläche werden, die der grünen Hauptstadt gerecht wird und zukunftsweisend für die ganze Region ist! Oder sie bleibt wie sie ist, etwas mehr begrünt und entsiegelt, weiterhin als Parkplatz für die Messe dienend und kann von allen frei gestaltet werden. Das Bebauungsvorhaben Nr. 7/17 „Rüttenscheider Straße/Wittekindstraße“ welches von der Stadt Essen mitgetragen wird, ist weder sozial, noch ökologisch nachhaltig noch gemeinschaftlich ökonomisch. Die Stadt Essen, die Politik, sollte nach wissenschaftlichen Erkenntnissen nachhaltig handeln, ihre Bürger gemeinschaftlich mitnehmen und ihre Stadt für die Zukunft fit machen. Jetzt sollte sie in klimagerechte Maßnahmen investieren und bei neuen Bauvorhaben klimagerechte Vorgaben machen. Daher fordere ich eine erweiterte Klima- und Umweltprüfung für den Standort Messeparkplatz.

69) Wie Nr. 68)

70) Der geplante Bebauungsplan wird u.a. mit dem Anlass begründet, dass „Gemäß Wohnungsnachfrageanalyse Essen 2025+ der InWIS Forschung & Beratung Bochum mit Stand vom Januar 2018 gehen die aktuellsten Bevölkerungsprognosen des statistischen Landesamtes und der Stadt Essen davon aus, dass sich das Bevölkerungswachstum Essens künftig fortsetzen wird. Daraus folgt, dass in Essen bis zum Jahr 2030 rund 16.500 zusätzliche Wohnungen benötigt werden.“ Die grundlegende Basis für den genannten Anlass ist nicht mehr aktuell und geht von falschen Annahmen aus. So wurde in der Sitzung des Ausschuss für Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Essen, vom 11.12.2019, in einer Beschlussvorlage der Verwaltung (1731) bereits eine geänderte Prognose benannt: „Für diese dargestellte Bedarfsberechnung war seinerzeit die städtische Bevölkerungsvorausberechnung aus dem Jahr 2015 (mit Stichtag 01.01.2015) maßgeblich. Die Bevölkerungsvorausberechnung aus 2015 geht von einem Bevölkerungswachstum bis 2030 auf 598.000 Personen aus. Demgegenüber kommt die neue Bevölkerungsvorausberechnung aus 2019, bei gleichem Zeithorizont bis 2030 zu dem Ergebnis von 592.000 Personen. Für diese Diskrepanz ist neben einer veränderten Bevölkerungszusammensetzung und aktuelleren Werten im Hinblick auf den Flüchtlingszuzug nach Essen vor allem eine abweichende Methodik maßgeblich. In der städtischen Bevölkerungsvorausberechnung von 2015 wurden seinerzeit in Bau befindliche bzw. geplante Neubaugebiete berücksichtigt. Diese wurden mit einem Potenzial von ca. 3.000 aus anderen Städten nach Essen zuziehenden Personen bemessen, die in den 598.000 Einwohnern bis 2030 inkludiert wurden. Demgegenüber wurde in der Bevölkerungsvorausberechnung von 2019 bewusst eine andere Methodik gewählt. Im Rahmen der Bevölkerungsvorausberechnung aus 2019 hat eine separate Ermittlung des Wachstumspotenzials durch Neubautätigkeiten (+5.000 Personen) stattgefunden. Dieser Wert wurde aber bewusst nicht in das Ergebnis von 592.000 Personen inkludiert. Diese 5.000 Personen, die durch Neubautätigkeiten potenziell nach Essen zuziehen, sind also zuzüglich der 592.000 Personen (= 597.000 Personen) zu verstehen.“ Diese Konklusio ist insofern nicht korrekt, dass die Bevölkerungsvorausberechnung 2019 zu der Aussage kommt, dass nur durch eine Realisierung der neuen Wohnbaueinheiten ein Zuwachs von +5.000 Einwohner erzielt würde, jedoch nicht, dass ein zu erwartender Zuwachs auch ohne die neuen Wohneinheiten zu erwarten

sei. Das sind grundsätzlich unterschiedliche Auffassungen aus ein und der selben Institution-der Stadt Essen.

In der jüngeren Vergangenheit wurden in Essen bereits zahlreiche, auch große Neubauprojekte realisiert, die bereits einen erheblichen Teil des auf offenbar fragwürdige Weise neu ermittelten Wohnbauflächenbedarfes abdecken. Die genannte Zahl von 5.000 Personen, die zum Stand 2019 durch Neubautätigkeiten potenziell nach Essen zuziehen, können natürlich nicht in die Begründung für wiederum zusätzliche Neubaugebiete herangezogen werden. Demnach geht eine wesentliche Begründung für den B-Plan von falschen, nicht aktuellen Prognosezahlen aus. Stattdessen sind im Bezirk II die laut InWIS-Studie erforderlichen neuen WE-Bedarfe mit den bereits realisierten oder in Realisierung befindlichen 1.200 WE bereits mehr als gedeckt. Eine sich aus dem dargestellten Bedarf möglicherweise ergebende Begründung für eine maximal zu realisierende Anzahl neuer Wohneinheiten in einem geplanten Baugebiet, kann nicht aufrecht erhalten werden. Vielmehr ergibt sich die Notwendigkeit aber auch die Chance, neue Wohnbaugebiete im Einklang mit stadtökologischen Entwicklungszielen zu errichten. Bereits aus diesem Grunde ist der B-Plan, weil er falsche Zielsetzungen verfolgt abzulehnen.

Verfahren

Zuvorderst ist zu bemängeln, dass durch die Ausgestaltung des Entwurfes zum Bebauungsplan und die enge Abgrenzung des Bebauungsplangebietes der Sinn eines von der Stadt Essen, zum Wohle der Allgemeinheit aufgelegten Bebauungsplanes nach § 13a BauGB nicht gesetzeskonform erkennbar ist. Die enge Begrenzung auf und die reine Gestaltung der in privatem Besitz befindlichen Flächen mutet eher einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan an, der alleine zum Wohle und dem Interesse des Investors folgend aufgestellt wird. An dieser Stelle sollte sich der Bebauungsplan auf das gesamte Areal des Parkplatzes P2, bis zur Veronikastraße beziehen, da die hier vorgesehene Bebauung räumliche und funktionale Einflüsse auf dieses Areal ausübt.

Aus dem Hinweis in der Begründung, dass die Planstraße nördlich der geplanten Bebauung später hin bis zur Veronikastraße entwickelt werden kann, ergibt sich ja sogar ein Ansatz, dass der Aufsteller des Bebauungsplanes die gesamte Flächenentwicklung dabei im Sinn hat. Somit sollte aber die alleinige Planung der Planstraße keine präjudizierende Wirkung auf den übrigen Bereich der Flächen (östlich der geplanten Bebauung) ausüben, ohne dass diese Flächen, die tatsächlich dem Wohle der Allgemeinheit dienen gleichfalls beplant werden.

Als Besteller bzw. Aufsteller des Bebauungsplanes muss die Stadt Essen viel mehr die langfristige Entwicklung der Gesamtfläche durch eine städtebauliche Zielsetzung im Bebauungsplan im Sinn haben. Bei einer derartigen Zielsetzung müssen natürlich die Belange der Messe und des privaten Investors angemessen berücksichtigt werden, jedoch dürfen diese an einer derart öffentlich exponierten Fläche im Vordergrund stehen. Hier ist vielmehr ein Interessenausgleich als Maßgabe für einen neu zu entwickelnden Bebauungsplan in den Vordergrund zu stellen. Daher lehne ich den hier als „vorhabenbezogenen Bebauungsplan“ anmutenden Plan vom Grundsatz her ab.

Umweltauswirkungen

Die Baumaßnahme wirkt sich durch einen vollständigen Verlust des gesamten, auf der zu bebauenden Fläche vorhandenen Großbaumbestand negativ auf folgende Faktoren aus:

- Stadtklima
- Biotop- und Artenschutz

- Freizeit- und Erholungswert von Grün- und Freiflächen

Insbesondere in einem Bereich, der im Klimaatlas der Stadt Essen als Innenstadtklimatop ausgewiesen ist, reicht die Nicht-Verschlechterung der klimatischen Bedingungen nicht aus, um den Folgen des Klimawandels im bebauten Umfeld entgegenzuwirken. Hier sollte vielmehr eine Verbesserung des kritischen Klimatops im Focus der Entwicklung stehen. Die geplanten geringmächtigen und kleinflächigen Grünflächen sowie die mutmaßlich nur kleinkronigen Bäume sind auch in Summe keineswegs geeignet, um die wegfallenden Klimafunktionen der zu fällenden Großbäume auszugleichen. Dies hat auch jüngst, am 25.06.2020 Frau Umweltdezernentin Raskob in einem Radiointerview (WDR) benannt. Frau Raskob sprach auch davon, dass insbesondere durch die jüngsten Erfahrungen der Corona-Pandemie die Bedeutung von Stadtgrün enorm an Bedeutung gewonnen hat. Ziel sei es, seitens der Stadt Essen, im Geiste der Grünen-Hauptstadt 2017 für mehr Grün- und Freiflächen zu sorgen und vorhandene zu erhalten. Dieses Ziel würde durch die Baumaßnahmen konterkariert.

Aus den oben genannten zahlreichen Gründen lehne ich die gesamte Baumaßnahme in dieser Form ab und fordere die Stadt Essen auf, eine langfristig tragfähige Gesamtplanung für das Areal von der Rüttenscheider Brücke bis zur Veronikastraße bzw. bis zum Heizkraftwerk aufzulegen und die Öffentlichkeit während des Planungsprozesses teilhaben zu lassen.

- 71) Guten Tag, man staunt nicht schlecht. In der Nähe eines der schönsten Ecken Essens, dem Grugapark, soll der Radweg unter der Erde geführt werden. Sehr unattraktiv für alle Beteiligten. Kein schönes Zeichen für die Kinder dieser Stadt denen wir zeigen wollen das man mit dem Rad besser und schöner voran kommt, vor allem mit Blick auf den Modalsplit 4x25%. Man staunt nicht schlecht. Die Rüttenscheider Straße ist eng und funktionierte nur für wenige Teilnehmer jemals gut. Jetzt ist sie Fahrradstraße und der Verkehrsfluss alles andere als optimal. Zufrieden sind nicht viele. Hätte man doch konsequent die Autos weggelassen, die Straße würde sehr aufgewertet werden. Mehr Wohnraum und damit mehr Verkehr auf der selben Straße - das macht doch keinen Sinn. Man staunt nicht schlecht. Eine Großbaustelle inmitten dieser verkehrstechnischen Problemzone. Unglaublich. Man staunt nicht schlecht. Klimaneutrale Gebäude, Null- oder Positivenergiehäuser, Bausubstanz als Bestandteil von Kreislaufsystemen (Cradle-to-Cradle) - all das soll nicht beachtet werden. In Zeiten des Klimawandels die Bäume da rauszunehmen ohne ähnliche Kapazitäten an aufwertenden Maßnahmen einzusetzen. Es ist alles schwer nachvollziehbar. So viele Bürger hatten gute Argumente bei der öffentlichen Anhörung. Sie strafen sie ab für ihr Engagement und sie vertreiben und vergraulen die Menschen die unsere Stadt ausmachen wenn sie den Dialog zulassen um ihn am Ende zu ignorieren. Es braucht ein Gesamtkonzept, einen Konsens zwischen Stadt, Bürgerschaft und Bauträger. All das ist mir unverständlich. Diese Stadt ist unser Lebensraum. Wir müssen ihn gemeinsam gestalten und erleben können. Das Vorhaben ist so nicht tragbar und trägt zur Spaltung der Stadtgesellschaft bei. Dass muss so nicht sein. Noch können Sie einschreiten. Herzlichen Dank für Ihre Arbeit und Mühe.
- 72) Als unmittelbare Anwohner seit mehr als 70 Jahren (Herthastr.) betrifft uns das Bauvorhaben unmittelbar. Auch ohne die zusätzliche Bebauung versäumt es die Stadt bereits heute und dauerhaft, die Ordnung (ruhender Verkehr, Emissionen durch Gaststättenbetriebe weit über die gesetzlich zulässigen Zeiten hinaus), sicherzustellen. So wird die Herthastr. täglich doppelreihig beparkt, die Ausfahrt aus

den Garagenhöfen wird erheblichst behindert. Was soll erst werden, wenn hunderte von zusätzlichen Bürgern auf dem Giradetgelände ihr neues Zuhause finden? Wir sehen in dem Konzept nicht, dass hier mit der neuen Bebauung gleichzeitig für die notwendigen Regelungen gesorgt wird (Anwohnerparken, Überwachung der Einhaltung der Nachtruhe etc.). Weiterhin kann es doch nicht sein, dass man nur noch auf langen und auch gefährlichen Umwegen zur Gruga gelangt, das behindert uns als Senioren ungemein u.a. bei unserem täglichen Spaziergang und beim Kirchgang. Und es kann nicht sein, dass die Zufahrten zu und Abfahrten aus den Tiefgaragen ausschließlichh über die Wittekindstraße erfolgen sollen - warum nicht auch über den P2? Wir protestieren gegen diese rücksichtslose und unzumutbare Bebauungs- und Verkehrsführungsplanung! Eine Bebauung mit 4 Baukörpern und 7 Geschossen geht nicht, das ist einfach zu viel! Wir erwarten auch, dass wir das Gelände weiterhin zu Fuß durchqueren können, ein öffentlicher Weg den Zugang zum unteren Teil des Giradcenters (u.a. Arztbesuche) ermöglicht. Wir protestieren dagegen, dass Ihre Planungen die Auswirkungen auf das Umfeld keineswegs berücksichtigen und auch keinerlei Lösungsansätze zu sehen sind. Bitte überdenken Sie die Bebauungsplanung komplett und berücksichtigen Sie die Bedürfnisse von uns „Alteingesessenen Anwohnern“.

73) Wie Nr. 72)

74) Ich lehne das Bauvorhaben der Hopf Gruppe auf dem Messeparkplatz ab. Ich wohne selber in Essen und bin daran interessiert, dass sich die Stadtentwicklung in eine für alle BürgerInnen positive Richtung bewegt. Aus den folgenden Gründen halte ich das Bauvorhaben für falsch: 1. Wohnungsbedarf: ^[L]_[SEP]Es werden in Essen Wohnungen benötigt. Hier geht es aber um sozialen Wohnungsbau und nicht um hochpreisige Wohnungen in Rüttenscheid. Der Bau dieser Wohnungen dient nicht den Essener BürgerInnen sondern nur alleine dem Investor. 2. Verkehr: ^[L]_[SEP]Das erhöhte Park- und Verkehrsaufkommen durch PKW wird nicht genügend berücksichtigt. Die Belange von Rad- und Fußgängerverkehr werden mit Füßen getreten. 3. Klima und Umweltschutz: Eine große Freifläche auf der 40 große, alte Bäume stehen soll komplett zugebaut werden. Durch die dann fehlende Beschattung wird die Erhöhung der innerstädtischen Temperatur billigend in Kauf genommen. Durch die Bebauung wird eine Frischluftschneise zerstört.

75) Hier in Rüttenscheid, gibt es jetzt schon zu wenig Parkplätze. Ich bin in Rüttenscheid groß geworden und bin der Meinung das Rüttenscheid nicht mehr das ist, was es einmal war. Laßt uns etwas Luft zum Leben, und Baut nicht alles zu.

76) Positiv bewerte ich, dass nicht direkt an die Rüttenscheider Straße ein hohes gebäude gesetzt wird, sondern an der Ecke eine Art Platz entsteht. Ich bemängel aber, dass die Bebauung entlang der Witteringstraße viel zu hoch und zu dicht ist. Jahrzehntlang war dies eine luftige Fläche, deren neuer Charakter durch die Bauhöhe zu sehr verändert wird. Die geplante Bebauung sollte zwei Stockwerke niedriger sein und viel Grün auf den Dächern erhalten. Der Radweg muss - wenn er funktionieren soll - mind. 4,5m breit sein PLUS getrenntem, zusätzlichen Fußweg von mind. 3,5m. Sonst sind Konflikte wieder vorgegeben, siehe bestehende Fahrradtrassen. Die Straße für den Fzg.- Verkehr zum Messeparkplatz sollte sich doch nirgends mit dem Radweg kreuzen, wie soll das gelöst werden?

- 77) Tief enttäuscht muss ich feststellen, dass die Stadt Essen hier einmal mehr stadtplanerisch ihre Zukunft im wahrsten Sinne des Wortes "verbauen" möchte. Nahezu sämtliche Anstrengungen, die notwendig sind um eine Stadt zukunftsfähig machen, werden mit diesem Projekt konterkariert: - Mobilitätswende - Erhalt und Schaffung von öffentlichen (dezidiert nicht-privaten) Räumen und Treffpunkten - fußgänger- und fahrradfreundliche Verkehrsplanung - Quartiersmanagement mit bedarfsgerechter Infrastruktur Als Anwohner bin ich von allen angesprochenen Problematiken direkt betroffen: - Öffentlicher Erholungsraum: Die Freifläche dient im eng bebauten Rüttenscheid unzähligen Anwohnern und meiner Familie als freie und leicht zugängliche Naherholungsfläche. Die fehlende Bebauung ist das Alleinstellungsmerkmal für diese dringend notwendige und attraktive Freifläche, vgl. Tempelhofer Feld in Berlin. Wo sonst in einem eng bebauten Stadtteil wie Rüttenscheid können Kinder unter realen Bedingungen ungefährdet Fahrradfahren (lernen)? - Verkehrsüberlastung: Meine Kinder und ich leiden schon jetzt tagtäglich unter der gesundheitlichen Gefährdung (Abgase sowie individuelles Fahrverhalten) durch den privilegierten Autoverkehr, der sich durch die Bebauung insbesondere an den hochkritischen Stellen (Rü/Martinstr/Franziskastr/Wittekindstr) weiter intensivieren würde. - Angstraum: Unterbrechung einer der wichtigsten Verkehrsverbindungen Essens für Berufsradpendler und Freizeitradfahrer durch aktives Schaffen eines Angstraumes: Durch die Überbauung der Trasse wird diese extremst wichtige mobile Ost-West-Lebensader für einen Großteil der Bevölkerung (Kinder, Frauen, Alte) nur noch zu bestimmten Zeiten nutzbar sein. Lichteinlässe in der Decke werden daran nicht im Geringsten etwas ändern. Die Rückwärtsgewandtheit insbesondere bei diesem Punkt hinterlässt mich sprachlos. - Infrastruktur: In einem funktionierenden, attraktiven Quartier sind die Wege so kurz, dass fast alles zu Fuß oder per Rad zu erledigen ist. Schon jetzt gibt es in Rüttenscheid zu wenig Kita-, Tagesmutter- und Schulplätze. Durch eine weitere Bebauung wird die Situation weiter verschärft und zu noch mehr (Auto-)Verkehr führen. Auch wird mehr Parkraum benötigt werden, der schon jetzt nicht vorhanden ist. Gegen eine stadtplanerisch und infrastrukturell voll durchdachte Verdichtung meines Quartiers unter der Prämisse von Schaffung sozialen Wohnraums und Erhaltung/Erhöhung der generellen Lebensqualität habe ich nichts einzuwenden. Ich wende mich aber gegen eine partikularinteressen- und investorengetriebene Bebauung, die sich nicht nur kurzfristig und direkt gegen die Mehrzahl der Anwohner richtet, sondern auch den Anforderungen an eine zukunftsträchtige Stadtplanung diametral widerspricht. Warum kann man mit so einem Projekt eigentlich nicht andere Stadtteile aufwerten, die an einem geeigneten Platz von so einem Vorhaben profitieren würden? Ich bitte hiermit alle Beteiligten die Entscheidung im Sinne einer auch in Zukunft lebenswerten Stadt Essen zu überdenken und fordere die politischen Entscheidungsträger auf zu handeln!
- 78) Ich bin als direkt betroffene Mieterin der Wittekindstraße in mehrfacher Hinsicht gegen den geplanten Neubau auf dem Areal des Messeparkplatzes. Dieses geplante „Raumschiff“ sprengt alle Dimensionen in Rüttenscheid - einem Stadtteil, der unter anderem wegen seiner historisch gewachsenen kleinteiligen Struktur so attraktiv für seine Bewohner und Besucher ist. 1. Maßstab: Ich halte den Bau schlicht für zu groß. Mit 7 (!) geplanten Stockwerken wird er sich nicht ins Umfeld einfügen (und der überdimensionierte Eckbau Rüttenscheider/Wittekindstraße ist da kein stimmiger Maßstab) sowie alles im Umfeld überragen, den historischen Bau des Girardet-Hauses einkesseln und den Bewohnern der bestehenden Häuser in der

Wittekindstraße und Umgebung Licht und Luft nehmen. 2. Verkehr: Der Lärm der Fahrzeuge von Anwohnern und Gewerbetreibenden des neu geplanten Areals sowie von deren Besuchern wird sich für die Bewohner/innen des Viertels und insbesondere der Wittekindstraße vervielfachen, da diese quasi als Zufahrtsstraße für Gewerbe und Bewohner ein Vielfaches an Verkehr tragen werden muss. 1000 zusätzliche Fahrten pro Tag – auf der Fahrradstraße Rü und den überlasteten Straßen der Umgebung ... Ich kann bestätigen, dass es jetzt schon hoch hergeht dort im Berufsverkehr. Wie sollen ein Mehr an motorisiertem Verkehr und ein Mehr (hoffentlich) an Radfahrenden sowie Fußgängern hier noch friedlich koexistieren? Es droht ein Verkehrskollaps in Rüttenscheid. 3. Klima: Das Fällen der großen Bäume entlang der Wittekindstraße sollte verboten werden. Diese sind nicht nur schön, sondern sie erfüllen eine wertvolle Funktion als Schattenspender, Luftreiniger und Hitzekühler im Sommer. Verschwinden sie zugunsten einer Pro-Forma-Dachbegrünung wird das gesamte Viertel noch mehr unter der Hitze leiden. Eine Neupflanzung von Bäumen wäre ja leider aufgrund der Tiefgaragen nicht möglich. Dazu kommt, dass der geplante Bau an der engsten Stelle des Messeparkplatzes die Belüftung des Viertels empfindlich stört. Das Baufeld liegt in der roten Klimazone: Hier muss MEHR Grün geschaffen werden, wenn die Stadt ihre Verantwortung für die Bürgerinnen und Bürger ernst nimmt, nicht klimaregulierendes Grün vernichtet. 4. „Überbespaßung“: Das Viertel ist bei Essenern und Besuchern als Ausgehviertel beliebt. Damit das auch so bleibt, sollte man es nicht finanziell und atmosphärisch ausbluten. Wir brauchen nicht noch mehr Systemgastronomie und Investorenarchitektur, die dann ein entsprechendes Publikum anziehen. Eine nachhaltige Entwicklung mit zufriedenen Bürgern, die am Ort konsumieren, tut Rüttenscheid erheblich besser. 5. Neubauboom vs Bedarf: Rüttenscheid ist beliebt und es ist verständlich, dass deshalb viele Menschen hier leben möchten. Die großen Neubauprojekte wie zum Beispiel Henri-Dunant-Straße, Rü-Bogen etc. wurden aber ohne Verkehrskonzept in eine schon überdehnte Infrastruktur eingefügt. Gleichzeitig ist für Essen insgesamt kein Bedarf an zusätzlichen neuen Wohnungen zu verzeichnen. 6. Baustelle: Dass eine derartige Großbaustelle Anlieger – Privatleute, Gastronomie, Handel und Gewerbe – erheblich in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt, soll hier nur der Vollständigkeit halber aufgeführt sein. Es käme einer lärmenden, dreckigen Zumutung gleich. Das geplante Großprojekt auf dem Messeparkplatz ist also Ausdruck einer willentlichen Fehlplanung. Planerinnen und Planer, Entscheiderinnen und Entscheider, bitte stoppen Sie diese Planung umgehend. Sie ist nicht im Sinne der Bürgerinnen und Bürger – und sie widerspricht den Prinzipien einer modernen, nachhaltigen und klimafreundlichen Stadtentwicklung. Rüttenscheid lebt – sorgen Sie dafür, dass das so bleibt.

- 79) Anbei übersende ich Ihnen meine Einwände und Stellungnahmen zum Bauvorhaben auf P2. Einen Einwand habe ich nochmals extra für Sie formuliert: Dieser Einwand richtet sich weniger an die Verwaltung als vielmehr an die Politik. Wenn ein Verwaltungschef, Oberbürgermeister und Aufsichtsratsvorsitzender der Messe Essen, Thomas Kufen, im Juli 2019 einen Grundstückstausch auf besagter Fläche zugunsten des Investors vornimmt, dann kann man es in dem Moment als gut gemeinte, lukrative Profitentscheidung für die Stadt ansehen. Wie jedoch bereits in der von Herrn Stefan Holthoff-Pförtner geführten Ruhrkonferenz erarbeitet, „sind Grün- und Freiräume in verdichteten Räumen Voraussetzung für eine hohe Lebensqualität und bilden einen wichtigen Standortfaktor. Wir setzen uns dafür ein, gemeinsam eine Vision für die Grüne Infrastruktur im Ruhrgebiet zu entwickeln...“ (Auszug aus Ergebnissen der Ruhrkonferenz vom 14.01.2019, Quelle:

www.umwelt.nrw.de/presse/detail/news/2019-01-14-themenforum-zur-ruhr-konferenz-umweltministerium-will-gruene-infrastruktur-in-der-metropolregion-ruhr-staerken/)

Es ist den BürgerInnen jedoch nicht zu vermitteln, wenn ein Verwaltungschef, Oberbürgermeister und Aufsichtsratsvorsitzender der Messe Essen Jahre später, nach einer Vielzahl von Protesten, hier Zitat aus der WAZ vom 20.09.18 zum Forum mit über 150 BürgerInnen:

„Die Rüttenscheider sind es leid, etwas von Politik und Stadtverwaltung vorgesetzt zu bekommen. Das Großprojekt der Hopf-Gruppe auf dem Messeparkplatz vor dem Girardethaus ist ein Baustein des Unmutes.“

Widerständen, s Petition: <https://www.openpetition.de/petition/online/gegen-aktuell-geplanten-standort-des-bauvorhabens-auf-dem-messeparkplatz-in-ruettenscheid> und unzähligen sachlichen und fachlichen Argumenten seiner BürgerInnen, welche mehrheitlich bei der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung am 27.10.2020 gegen jegliche Bebauung geäußert wurden (Tonmitschnitte erhältlich beim Planungsamt), die hervorragenden Kontakte der Stadt und Politik zum Investor, der u.a. bereits das Bauvorhaben RÜ 199 realisierte, nicht dazu nutzt, um diese offensichtliche Fehlentscheidung/ -planung zu revidieren und sich für die Lebensqualität und Attraktivität seiner Stadt, für seine BürgerInnen und letzten Endes auch einen wie o.g. wichtigen Standortfaktor einzusetzen. Die juristische Definition der „Lückenbebauung“ ist hierbei auch nochmals zu prüfen.

Wenn eine Fläche getauscht werden kann, kann sie auch zurückgetauscht werden! Eine Neuverhandlung durch politische Vermittlung und mit politischem Willen, wie am Ostermannplatz 2019 geschehen, ist hier das Gebot der Stunde!1. Anlass der Planung unter Punkt 2. laut öffentlicher Vorlage 0633 vom 27.04.2018, Zitat: „Gemäß Wohnungsnachfrageanalyse Essen 2025+ der InWIS Forschung & Beratung Bochum vom September 2017 und der prognostizierten Haushaltsentwicklung und den Ersatzbedarfen im Wohnungsbestand entsteht für den Zeitraum 31.12.2014 bis 2030 ein Gesamtbedarf in Höhe von 17.888 Wohnungen.“ Die o.g.

Wohnungsnachfrageanalyse ist veraltet. Für Essen wird laut aktuellster Bevölkerungsprognose des Essener Amtes für Statistik aus 07.2019 ein Bevölkerungswachstum von insgesamt 1.600 bis zum Jahr 2030 prognostiziert, s. u.a. Seite 13:

media.essen.de/media/wwwessende/aemter/12/beitraege_zur_stadtforschung/Bevoelkerungsvorausberechnung_bis_2030.pdf Ein Wohnungsbedarf von 17.888

Wohnungen ist daher völlig überzogen und vor allem falsch. Die Planungsgrundlage für den Beschlussvorschlag für das Bauvorhaben ist daher vom Grunde her falsch und daher nicht als Entscheidungsgrundlage für den Beschluss vom 19.09.2019 geeignet. Die korrigierte, aktuelle Bevölkerungsprognose der Stadt Essen lag bereits Monate vor diesem Beschluss vor und war in Verwaltung, Politik und Gesellschaft hinreichend bekannt: Das Ergebnis dieser Prognose wurde im Juli 2019 in der Presse der Öffentlichkeit bekannt gegeben. Auch die politischen Fraktionen wurden im August 2019 schriftlich darüber informiert. 1.1 Warum wurde die aktuelle Bevölkerungsprognose der Stadt Essen aus 2019 für die Wohnbedarfsberechnung als Planungsanlass in der Vorlage 0633 für den Beschluss vom 19.09.2019 weder berücksichtigt noch korrigiert? 1.2 Sind Vorlagen, die aufgrund falscher und veralteter Fakten beruhen gültig? 1.3 Ist ein Beschluss, der auf Grundlage falscher und veralteter Fakten gefasst wurde gültig? 1.4 Wie ist in dem Falle umzugehen, wenn der Planungsanlass obsolet ist? 1.5 Wann wird das Planungsamt der Stadt Essen den Wohnraumbedarf an die aktuellen Bevölkerungsprognosen des Essener Amtes für Statistik aus 2019 anpassen? 1.6 Wann wird die Wohnbedarfsberechnung

korrigiert? 1.7 Ab wann wird die korrigierte Wohnbedarfsberechnung für Vorlagen als Entscheidungsgrundlage der Politik berücksichtigt und vorgelegt? Der entscheidende Planungsanlass für die Vorlage für den Beschluss vom 19.09.2019 beruht auf falschen Fakten, die in ihrem Ausmaß als Entscheidungsgrundlage für Beschlüsse, wie in diesem Falle, gravierende Folgen haben. Ein Beschluss auf dieser Grundlage ist daher nicht gültig. 2. Anlass der Planung unter Punkt 2. laut öffentlicher Vorlage 0633 vom 27.04.2018, Zitat: „Die integrierte Lage des Plangebietes und die Möglichkeit einer Anbindung an die vorhandene Infrastruktur bilden gute Voraussetzungen für die Entwicklung des Plangebietes im Innenbereich.“ Auch das Planungsziel „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ ist veraltet. Spätestens seit der wissenschaftlichen Analyse der Stadt Essen aus dem Jahr 2014 wird für eine zukunftsfähige stadtplanerische Entwicklung die „doppelte Innenentwicklung“ empfohlen, s. u.a. Seite 69: media.essen.de/media/wwwessende/bilder/aemter/ordner_gha/gha_dokumente/Strategie-_u_Massnahmenkonzept_Klimaanpassung_web.pdf 2.1. Wann wird dieses veraltete Planungsziel korrigiert? 2.3. Wann wird das Planungsamt das planerische Ziel der „doppelten Innenentwicklung“ als Planungsgrundlage verankern? 2.2. Wann erfährt die Politik von diesem zeitgemäßen Stadtentwicklungsziel? 2.4. Sind Vorlagen für Entscheidungsgrundlagen, die aufgrund von Informationen entstanden sind, die bereits zum Zeitpunkt der Erstellung der Entscheidungsgrundlage veraltet sind, gültig? 2.5. Ist ein Beschluss, der auf Grundlage veralteter Informationen gefasst wurde gültig? Auch dieser o.g. Planungs-Anlass in o.g. Vorlage war daher bereits im Jahre 2019 nicht mehr zeitgemäß bzw. veraltet und eignet sich auch hier nicht als Entscheidungsgrundlage. Ein Beschluss auf dieser Grundlage ist daher nicht gültig. 3. Laut Auszug aus der Niederschrift des Ausschusses für Stadtentwicklung und Stadtplanung vom 19.09.2019, Seite 3: Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Stadtplanung beschließt: 1. Der Bebauungsplan Nr. 7/17 "Rüttenscheider Straße/Wittekindstraße" soll im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB aufgestellt werden. 2. Für den Bebauungsplan "Rüttenscheider Straße/Wittekindstraße" ist die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen. Dieser Beschluss lässt außer Acht und ignoriert die seit fast 20 Jahren bestehende Planungshinweise der aktuellsten Klimaaanalyse der Stadt Essen aus dem Jahre 2002. Diese sehen für Rüttenscheid folgendes vor:

- Nutzungsabhängige Senkung des Versiegelungsgrades zur langfristigen Reduktion thermischer Belastungen der verdichteten Wohngebiete unterhalb von 60%. Ein stärkeres Zusammenwachsen mit der Innenstadt ist zu unterbinden.
- Erhöhung des Grünvolumens durch Parkanlagen (Klimaoasen), alleearartige Bepflanzung breiter Straßenschluchten sowie strahlungsoffener Plätze (natürliche Schattenspendler) innerhalb der Grundfiziträume (Rüttenscheid)
- Senkung bodennaher Emissionen durch den Kfz-Verkehr.
- Anbindung isolierter Park- und Grünflächen des nördlichen Stadtbezirks an die südlichen und südöstlichen Klimaausgleichsräume durch rauigkeitsarme Grünverbundsysteme.

3.1. Warum wurde in der o.g. Vorlage 0633 vom 27.04.2018 nicht auf diese o.g. Planungshinweise aus der aktuellsten Klimaaanalyse der Stadt Essen hingewiesen? 3.2. Wie will die Verwaltung die entsprechenden Planungsziele aus der Klimaaanalyse unter Berücksichtigung des o.g. Bauvorhabens erreichen? Der o.g. Beschluss widerspricht den vor fast 20 Jahren festgestellten Planungshinweisen der Stadt Essen. Bis heute wurden diese Planungshinweise ignoriert. Im Gegenteil: Es sind über 1.200 neue Wohneinheiten seither in dem Stadtteil entstanden. Diese Stadt-teil-Planung ist nicht nur im Widerspruch zu den Planungshinweisen, sie hat auch zur Folge, dass die bereits damalige, desolate Ausgangslage (s. Klimaaanalyse

Seite 106 und 107) für den Stadtteil und die hier lebenden Menschen deutlich verschlechtert wurde. Auch schon aus diesem Grunde ist es unumgänglich die letzte, große Freifläche des Stadtteils gänzlich zu erhalten, um wenigstens hier noch einen Ausgleich für die Stadt-teil-Fehlplanung der letzten 2 Jahrzehnte zu schaffen. Die Fläche ist dafür zu entsiegeln und begrünen. 4. Für die betreffende, zu bebauende Fläche wird in o.g. Klimaanalyse explizit folgender Planungshinweis ganz konkret gegeben, s. Seite 107: „Die nach Süden verlaufenden Bahntrassen sind hinsichtlich ihres Entwicklungspotentials zum Ausbau als Luftleitbahnen zu untersuchen.“ 4.1. Wann hat diese Untersuchung stattgefunden? 4.2. Was ist das Ergebnis? 4.3. Sollte diese Untersuchung nach fast 20 Jahren nicht stattgefunden haben: Warum nicht? 4.4. Sollte diese Untersuchung nicht stattgefunden haben: Wann wird diese durchgeführt? 4.5. Warum wurde in der o.g. Vorlage O633 vom 27.04.2018 nicht auf diesen Planungshinweis aus der Klimaanalyse hingewiesen? 4.6. Wird das Planungsamt in Zukunft bei seinen Vorlagen für Bebauungspläne die Ergebnisse der aktuellen (und zukünftigen) Klimaanalyse der Stadt Essen in der Planungs-Argumentation für entsprechende Vorlagen berücksichtigen? 4.7. Wenn nein, warum nicht? 5. Laut o.g. Klimaanalyse wird eine Erhöhung des Grünvolumens im Stadtteil empfohlen. Laut Bebauungsplan fallen für das geplante Bauvorhaben über 40 Platanen und ein stark begrünter Hang mit altem Baumbestand zum Opfer. 5.1. Wie ist das in Einklang zu bringen mit den Planungshinweisen der o.g. Klimaanalyse? 6. Laut Bebauungsplan ist nach Realisierung des Bauvorhabens ein beidseitig befahrbarer Radweg von 5 Metern geplant, der gleichzeitig mit Fußgängern genutzt werden soll. Laut Ratsbeschluss vom 26.08.2020: https://ris.essen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZZyLWygysqjZPZbyfw4bBIALH3F_xSOTKaQ4EKXshwilit/Beschlusstext_1177-2020-SPD-CDU_-oeffentlich-_Rat_der_Stadt_Essen_26.08.2020.pdf Ziel Nr. 5 des Radentscheides unter <https://radentscheid-essen.de/unsere-ziele/> sieht folgendes vor: Geh- und Radwege sind räumlich voneinander getrennt, min. durch 30 cm taktile Streifen. Radwege sind durchgängig, sicher und zügig befahrbar. Ihre Führung ist unterbrechungsfrei. Der vorliegende Bebauungsplan verstößt gegen alle vier o.g. Vorgaben des Zieles Nr. 5. Die Planung widerspricht daher der aktuellen Verkehrspolitik. Außerdem verriegelt die Bebauung den Zugang von der Wittekindstr. zur Fahrradstraße. Da es sich hier um ein Fahrrad-Hautroutennetz handelt ist dies nicht zulässig. 7. Maximalverdichtung - Acht Wohnbauprojekte von Großinvestoren mit insgesamt ca. 1.200 neu zu erwartenden Wohnungen werden bereits jetzt in dem Stadtteil Rüttenscheid realisiert/stehen kurz vor der Realisierung. In Punkto „Verdichtung“ ist der Stadtteil damit bereits am Rande seiner Belastungsgrenze. Gerade im Bezug auf die klimatischen Herausforderungen der Zukunft sind größere Freiflächen zum Luftaustausch, wie hier das Gelände des Messeparkplatzes, daher zu erhalten. (s. Ergebnisse der Ruhrkonferenz vom 14.01.2019) 8. Infrastruktur - Es wäre unverantwortlich bereits jetzt, die letzten freien Flächen des Stadtteils weiter mit Wohnbebauung zu verplanen, solange nicht geklärt ist, ob die infrastrukturelle Situation in dem Stadtteil den Bedarfen der EinwohnerInnen deckt, wie z.B. ob u.a. ein neues Schulgebäude in dem Stadtteil notwendig ist. (s. Feuerwachen-Umzug liegt auf Eis. In: WAZ vom 11.01.2019) . Zitat aus der WAZ vom 26.01.2019 zu "Neuer Geburtenrekord im Krupp-Krankenhaus": "Die Anzahl der Kinder in Rüttenscheid wächst, wie eine Anfrage beim städtischen Amt für Statistik ergab. (...)Nicht zuletzt durch die Neubauprojekte wird mit einem weiteren Anstieg (der Anzahl von Kindern, Anmerkung der Autorin) gerechnet." Sind alle Flächen verkauft/verplant, werden die für die EinwohnerInnen im Stadtteil - hier im Besonderen junge Familien - notwendigen, infrastrukturellen Bedarfe nicht mehr zu

decken sein. Mit verheerenden Folgen für die dort lebenden Menschen. 9. Klimatische/gesundheitliche Folgen - Wie unter Seite 12, Punkt 8 im Bebauungsplan 7/17 „Rüttenscheider Str./ Wittekindstr.“ (ris.essen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZZQkeah2kbi5xPs6nUip35033bYX68cqkrkH85EjwA/Anlage1-_Begrueundung.pdf) vermerkt, verursachen dichte Bebauung und starke Versiegelung ausgeprägte Wärmeinseln mit eingeschränkten Luftaustauschbedingungen und erhöhte bioklimatische Belastungen. Die Bäume sowie die Freifläche für Luftaustausch sind daher ausnahmslos zu erhalten. Das Bauvorhaben steht damit auch im eindeutigen Widerspruch zum eigenen Bebauungsplan. 10. Bäume - Laut Bebauungsplan müsste für das Bauvorhaben eine große Zahl von auch alten Bäumen gefällt werden, die wichtige auch klimatische Funktionen haben. Ein bloßer Flächenausgleich durch Grünflächen und Dachbegrünungen, wie im Bebauungsplan geplant, wird dem nicht gerecht. 11. Fahrradweg - Die Beschneidung und Minimalverkleinerung der viel befahrenen Fahrrad-Trasse in dem Bereich des Bauvorhabens hin zu einem notdürftigen Fahrradweg ist nicht akzeptabel! Laut einer Studie des Bundesumweltministeriums haben 90 Prozent der Deutschen eine Sehnsucht nach einem Leben, in dem man nicht so stark auf das Auto angewiesen ist. (s. Holch, Christine: Bitte wenden! In: Chrismon 01.2019) Die geplante Verkleinerung und damit Beschneidung des Fahrradweges ist nicht mehr zeitgemäß. 12. Verkehr - Durch die geplante Bebauung an diesem Standort wäre eine weitere Zunahme des Autoverkehrs in dem ohnehin bereits durch Autos überlasteten Stadtteil zu erwarten. Ein (zukunftsorientiertes und -fähiges) Verkehrskonzept fehlt gänzlich. Nach dem Modell der 25% Ziele der Stadt Essen zur Grünen Hauptstadt Europas ist ein komplett neues Verkehrskonzept notwendig. Die betroffene Fahrradtrasse ist dabei ein wichtiger Baustein. 13. Wegebeziehungen - Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes ist eine wichtige Verbindungsachse zwischen Rüttenscheid-Nord und -Süd. Wichtige Wegebeziehungen würden durch das dortige Bauvorhaben abgeschnitten, wie z.B. der Bauriegel von der Wittekindstr. zur Trasse. (s. Masterplan für P2-Flächen gefordert. In: WAZ, 10.01.2019) 14. Parken - Trotz der im Bauvorhaben geplanten Parkplätze entstünde in dem bereits jetzt dicht zugewinkelten Stadtteil ein zusätzlicher Parkplatzbedarf, z. B. durch zu erwartende BesucherInnen, der die Straßen und Parkplatzsituation für die dort lebende Bevölkerung weiter belastet würde. 15. Verlust an Attraktivität über die Stadtteilgrenzen hinaus - Auf dem Gelände des Messeparkplatzes finden alljährlich Veranstaltungen für die dort lebende Bevölkerung und über die Grenzen des Stadtteils hinaus, u.a. für alle EssenerInnen statt, wie z.B. das Sommerfest der Gruga. Durch eine Bebauung in Mitten des Parkplatzgeländes wären solche, für die BürgerInnen dieser Stadt bereichernde Festivitäten nicht mehr möglich. Der Stadtteil würde an Attraktivität verlieren. 16. Die juristische Definition von Lückenbebauung ist hier nochmal zu prüfen. Trifft für die genannte Fläche diese Definition überhaupt zu? Des Weiteren möchte ich Ihnen die Information nicht vorenthalten, dass 320 weitere Einwände von BürgerInnen hier zu finden sind: <https://www.openpetition.de/petition/kommentare/gegen-aktuell-geplanten-standort-des-bauvorhabens-auf-dem-messeparkplatz-in-ruettenscheid> Dieser Einwand richtet sich weniger an die Verwaltung als vielmehr an die Politik. Wenn ein Verwaltungschef, Oberbürgermeister und Aufsichtsratsvorsitzender der Messe Essen, Thomas Kufen, im Juli 2019 einen Grundstückstausch auf besagter Fläche zugunsten des Investors vornimmt, dann kann man es in dem Moment als gut gemeinte, lukrative Profitentscheidung für die Stadt ansehen. Wie jedoch bereits in der von Herrn Stefan Holthoff-Pförtner geführten Ruhrkonferenz erarbeitet, „sind

Grün- und Freiräume in verdichteten Räumen Voraussetzung für eine hohe Lebensqualität und bilden einen wichtigen Standortfaktor. Wir setzen uns dafür ein, gemeinsam eine Vision für die Grüne Infrastruktur im Ruhrgebiet zu entwickeln..." (Auszug aus Ergebnissen der Ruhrkonferenz vom 14.01.2019, Quelle: www.umwelt.nrw.de/presse/detail/news/2019-01-14-themenforum-zur-ruhr-konferenz-umweltministerium-will-gruene-infrastruktur-in-der-metropolregion-ruhr-staerken/) Es ist den BürgerInnen jedoch nicht zu vermitteln, wenn ein Verwaltungschef, Oberbürgermeister und Aufsichtsratsvorsitzender der Messe Essen Jahre später, nach einer Vielzahl von Protesten, hier Zitat aus der WAZ vom 20.09.18 zum Forum mit über 150 BürgerInnen: „Die Rüttenscheider sind es leid, etwas von Politik und Stadtverwaltung vorgesetzt zu bekommen. Das Großprojekt der Hopf-Gruppe auf dem Messeparkplatz vor dem Girardethaus ist ein Baustein des Unmutes.“ Widerständen, s Petition: <https://www.openpetition.de/petition/online/gegen-aktuell-geplanten-standort-des-bauvorhabens-auf-dem-messeparkplatz-in-ruettenscheid> und unzähligen sachlichen und fachlichen Argumenten seiner BürgerInnen, welche mehrheitlich bei der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung am 27.10.2020 geäußert wurden (Tonmitschnitte erhältlich beim Planungsamt), die hervorragenden Kontakte der Stadt und Politik zum Investor, der u.a. bereits das Bauvorhaben RÜ 199 realisierte, nicht dazu nutzt, um diese offensichtliche Fehlentscheidung, -planung zu revidieren und sich für die Lebensqualität und Attraktivität seiner Stadt, für seine BürgerInnen und letzten Endes auch einen wie o.g. wichtigen Standortfaktor einzusetzen. Die juristische Definition der „Lückenbebauung“ ist hierbei auch nochmals zu prüfen. Wenn eine Fläche getauscht werden kann, kann sie auch zurückgetauscht werden! Neuverhandlung durch politische Vermittlung und mit politischem Willen, wie am Ostermannplatz 2019 ist hier das Gebot der Stunde!

- 80) Als unmittelbaren Anwohner (Herthastr.) betrifft mich das Bauvorhaben unmittelbar. Auch ohne die zusätzliche Bebauung versäumt es die Stadt bereits heute und dauerhaft, die Ordnung (ruhender Verkehr, Emissionen durch Gaststättebetriebe weit über die gesetzlich zulässigen Zeiten hinaus), sicherzustellen. So wird die Herthastr. täglich doppelreihig beparkt, die Ausfahrt aus den Garagenhöfen wird erheblichst behindert. Was soll erst werden, wenn hunderte von zusätzlichen Bürgern auf dem Giradetgelände ihr neues Zuhause finden. Ich sehe in dem Konzept nicht, dass hier mit der neuen Bebauung gleichzeitig für die notwendigen Regelungen gesorgt wird (Anwohnerparken, Überwachung der Einhaltung der Nachtruhe etc.). Weiterhin kann es doch nicht sein, dass man nur noch auf langen und auch gefährlichen Umwegen auf den Grugaradweg gelangt (das führt Ihre Fahrradpolitik ad absurdum), dass die Zufahrten zu und Abfahrten aus den Tiefgaragen ausschließlich über die Wittekindstraße erfolgen sollen. Warum nicht auch über die Veronikastrasse? Hat der Investor die Planung nach seinen Wünschen aufgestellt und Sie diese übernommen? So sieht es jedenfalls aus, denn die Bewohner der neuen Wohnungen sowie die der bereits vom Investor errichteten Wohnungen schneiden bzgl. der Belästigungen doch deutlich besser ab resp. werden weitgehend verschont. Ich erwarte auch, dass ich das Gelände weiterhin durchqueren kann, ein öffentlicher Weg den Zugang zum unteren Teil des Giradecenters (u.a. Sportstudio) ermöglicht. Wie gesagt, Ihre mir bisher bekannten Planungen berücksichtigen die Auswirkungen auf das Umfeld keineswegs und beinhalten auch keinerlei Lösungsansätze. Mir geht es nicht um die grundsätzliche Frage der Bebauung. Mir geht es um eine integrierte Planung. Bitte berücksichtigen Sie das.

- 81) Bezüglich des Bauvorhabens habe ich folgende Einwände: 1) Schon jetzt fehlen in Rüttenscheid Grundschulplätze, besonders im offenen Ganztagsbereich. Ebenfalls werden jetzt schon dringend weitere Kitaplätze benötigt. Der Bau einer Vielzahl neuer Wohnungen wird dieses ohnehin schon drängende Problem noch weiter verschärfen. Ein einseitiges Wachsen von Wohnbebauung ohne gleichzeitige Entwicklung der nötigen Infrastruktur, halte ich für unverantwortlich, zumal damit gleichzeitig mögliche Flächen für Schulen und Kitas weiter zugebaut werden. Ich fordere sie auf ihrer Verantwortung für die Gesamtplanung unseres Stadtteils gerecht zu werden! 2) Der Messeparkplatz soll in ihrer jetzigen Planung nur durch den schluchtähnlichen Geh-/Radweg mit der Messe verbunden sein. Schon jetzt ist dies der meistbefahrene Radweg Essens. Zu Messezeiten und besonders bei Veranstaltungen in der Grugahalle ist die Straße mit Menschen überflutet. Ich kann mir beim besten Willen nicht vorstellen, was passiert wenn sich diese Menschenmassen durch das enge Nadelöhr des Radwegtunnels quetschen müssen. Abgesehen davon, dass dann dort kein Fahrrad mehr fahren kann, halte ich dies auch für unverantwortlich und gefährlich. Besonders in Erinnerung an das Drama der Love Parade in Duisburg.
- 82) Die Bebauung und den letzten großen Veranstaltungsplatz in Essen weg zu nehmen wäre keine gute Idee. Soll der größte Flohmarkt NRWs dann in Mülheim stattfinden? Ein Aushängeschild für Essen. Viele andere Veranstaltungen im Jahr können gar nicht mehr in Essen statt finden. Dieses Jahr wurde der Platz für Sport mit Abstand regelmäßig genutzt. Menschen haben sich dort getroffen und konnten das mit zum, weil der Mindestabstand eingehalten werden konnte. Kinder lernen dort Fahrradfahren oder spielen dort mit ihrem ferngesteuerten Auto. Der Platz findet vielfältige Nutzung und stellt ein immenser Verlust auf vielen Ebenen da. Bitte überdenken Sie Ihre Entscheidung noch einmal.
- 83) Ich lehne die Bebauung des Parkplatzes P 2 (Messeparkplatz) mit Nachdruck ab.
Begründung :
1. Die Klimaanalyse der Stadt Essen 2002 halte ich, da offenbar bereits 2002 belastbare zukunftsgerichtete Erkenntnisse zu Klimaproblemen vorlagen, für zunehmend relevant.
 2. Hier wird auch auf das Umweltverträglichkeitsgesetz verwiesen. Es wäre zu prüfen, ob das UVPG hier anwendbar ist.
 3. In 6.4 und 6.5 werden „Stadtklimatische Leitbilder“ und „Umweltrelevante Umweltziele“ detailliert beschrieben : „Mit zunehmender baulicher Verdichtung zeigt sich eine deutliche Verschlechterung der bioklimatischen Verhältnisse“
Seite 80 : „Erhöhung den Grünvolumens“ / 6.5 : Begrenzung des Siedlungsgrades / Beschränkung auf 60 % / Sicherung bestehender Freiflächen / Seite 105 : Probleme und Empfehlungen Stadtbezirk II : Auf der beiliegenden Plankarte ist der Stadtbezirk II rot gekennzeichnet als „Stadtklimatische Sanierungszone mit höchster Sanierungs- und Planungspriorität“
 4. „Handbuch Stadtklima“ vom Ministerium für Umwelt usw NRW :
H 5 : Freiflächen erhalten und schaffen / Freiflächen entsiegeln
H 6 : Parkanlagen erhalten und schaffen
H 11: Halten und Erschaffen von Freiflächen
H 16: Erhalten und Schaffen von Luftleitbahnen
 5. „Urbane Flächen nachhaltig gestalten“ (Schrift vom Deutschen Wetterdienst)
 6. Es liegen zudem, unabhängig von vorgenannten Veröffentlichungen,eine Vielzahl von belastbaren wissenschaftlichen Stellungnahmen und Empfehlungen vor,die auf

die derzeitige Situation anwendbar sind und sogar in Teilen aus dem Hause „Stadt Essen“ stammen. Umso merkwürdiger ist es, dass die Entscheider ganz offensichtlich die eigenen Zielsetzungen ignorieren und ihre Zustimmung sogar noch begründen „da ist juristisch nix zu machen“. Das impliziert die Frage, ob beim Planungs- und Entscheidungsprozess alles mit rechten Dingen zugegangen ist und ob bei der Bedienung eines prominenten Investors die eigenen obenbeschriebenen Zielsetzungen keine Anwendung finden.

Vielleicht sollte sich „Transparency International“ dieser Frage mal annehmen. Wenn alles in Ordnung ist, was ich eigentlich hoffe, ist die Frage vom Tisch. Dann sollte auch niemand vor einer Recherche bangen müssen...

7. Insgesamt halte ich es für zulässig, zu fragen :

- Wer profitiert eigentlich von der geplanten Baumaßnahme? Die Bürger oder der Investor ?
- Zu wessen Lasten gehen die Nachteile der geplanten Baumaßnahme ?
- Sind sich die Entscheider Ihrer Verantwortung für das Gemeinwohl der Bürger und der Relevanz der Baumaßnahme für Klima, Umwelt, Verkehr und Wohnverdichtung in diesem Stadtteil überhaupt bewusst oder wird die Entscheidungsverantwortung formaljuristisch (oder im Rahmen der Parteidisziplin) verdrängt ?

- 84) Ich möchte meine Einwände gegen die Bebauung der Flächen in Rüttenscheid auf dem Messeparkplatz erheben. Die Verkehrssituation, auch in den kleineren Straßen innerhalb der Wohnviertel, ist schon jetzt an der Belastungsgrenze des Erträglichen. Wie stark wird die Frequenz steigen, wenn die zahlreichen Bewohner des Neubaokomplexes an ihre Arbeitsplätze, zu Schulen und Kindergärten, zum Einkaufen usw. fahren werden. Zumal Kindergärten und Grundschulen im Viertel "ausgebucht" sind. Eltern ihre Kinder nicht zu Fuß, sondern quer durch den Stadtteil mit dem Auto an ihr Ziel bringen. Die Infrastruktur des Stadtteils/ Stadt Essen ist nicht vorbereitet auf eine massiver Erhöhung der Bewohnerzahl. Es gibt kein Verkehrskonzept, das alle Teilnehmer auf den Straßen gleichberechtigte Teilnahme sichert. Der Autoverkehr wird vorrangig behandelt, Zweiräder und Fußgängern nachrangig. Die Nutzung der Straßen ist teilweise jetzt schon gefährlich für Radfahrer. Die Preise für den ÖPNV sind nicht attraktiv. Es gibt leider keine Kombination, die flexibel das Ausleihen von Auto, Rad und das Fahren mit ÖPNV verbindet. Ich wohne und arbeite an der Paulinenstraße – eine Querverbindung zwischen Süd- und Nordvierteln. Der Autoverkehr (PKW/LKW/Busse) fließt ständig und ununterbrochen ganz selbstverständlich entlang der gesamten Straßenführung. Als Fußgänger hingegen kann ich die Straße nicht gefahrlos überqueren, sondern muss die in unregelmäßigen Abständen installierten Ampeln nutzen. Erwachsenen fällt es leichter, bis zur nächsten Ampel zu gehen, Kindern nicht. Eine Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit würde sicher schon helfen, die Gefahren für Fußgänger zu verringern. Fahrzeuge parken am Straßenrand. Radwege gibt es nicht. Die Straßenoberfläche ist durchzogen von Schlaglöchern. Das Radfahren ist ein echtes Risiko. Ich bin sicher, an anderen Straßen in Rüttenscheid ist die Situation ähnlich. Die Situation wird verschärft durch die massive Erhöhung der Bewohner.
- 85) Ich widerspreche dem Entwurf des Bebauungsplans aus folgenden Gründen: 1. Für eine sinnvolle Nutzung und Bebauung der Fläche ist eine Betrachtung der gesamten Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs insbesondere auch in Richtung Osten nötig. Ich bin nicht generell gegen eine Bebauung, jedoch scheint mir dieses herauspicken einer Teilfläche ohne Berücksichtigung und Entscheidung zu den Umgebungsflächen als „Auftragsarbeit“ für den Investor und nicht um das optimale

für die Bürger der Stadt Essen zu entscheiden. Die Informationsveranstaltung am 27.10. hat deutlich gemacht: Es gibt noch kein Verkehrsgutachten, das die vielen Fußgänger- und Fahrradströme bedenkt. Es wird keine Anbindung der neuen Süd-Nord-Achse der Rüttenscheider Str für den Radverkehr zum viel genutzten Radweg an der Gruga geben und damit der Radverkehr unattraktiver gemacht. Unter der Brücke entsteht durch Schlucht und Tunnel ein Angstraum, durch den ich meine Kinder auch Tagsüber nicht mehr gern fahren lasse. Der alte Baumbestand entlang des Radwegs und an der Böschung ermöglicht den Bürgern zur Zeit eine Naherholungszone zum Spaziergehen und joggen. Diese öffentliche Naherholungsraum entfällt ersatzlos bei der jetzigen Planung. Die im Planungsentwurf dargestellten Grünflächen inkl. Spielplatz sind privat und daher nicht öffentlich nutzbar. Auch die durch die Überdeckung geplante Fläche eignet sich nicht für z.B. für Sport sondern sieht vermutlich eine Nutzung durch Gastronomie vor und entfällt damit auch als öffentliche Naherholungsgebiet. Deshalb wünsche ich einen Bebauungsplan der die Gesamtfläche berücksichtigt und einen Mehrwert für die Öffentlichkeit und nicht nur für die Gastronomie und den Investor schafft.

- 86) Ich möchte hiermit der Bebauung des Messeparkplatzes deutlich widersprechen und Ihre Stellungnahme erbitten. Deutschland, das Land NRW und auch die Stadt Essen sehen sich der Umsetzung der 17 Globalen Nachhaltigkeitszielen (SDGs) verpflichtet. Das Land NRW hat erst letzten Monat die bereits 2017 verabschiedete Nachhaltigkeitsstrategie überarbeitet, sie schließt an die bundesweit umzusetzende Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung an. Die Bebauung des Messeparkplatzes steht insbesondere dem SDG 11 entgegen: „Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig zu gestalten“, dabei insbesondere dem Ziel des Landes NRW, die Flächeninanspruchnahme zu reduzieren (S. 55 der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes NRW) und einen angemessenen Beitrag zu leisten zu einer Senkung der neuen Flächeninanspruchnahme für Siedlung und Verkehr auf 30 ha/Tag bis 2030 (ebd. S.82). Bereits 2002 wurden in der Klimaanalyse der Stadt Essen/ Umweltamt folgende Planungshinweise gegeben (siehe S. 105): - Den „Versiegelungsgrad zur langfristigen Reduktion thermischer Belastung der verdichteten Wohngebiete unterhalb von 60%“ nutzungsabhängig zu senken. „Ein stärkeres Zusammenwachsen mit der Innenstadt ist zu unterbinden.“ - Das „Grünvolumen (...) durch strahlungsoffene Plätze (natürliche Schattenspendler) innerhalb der Gründefiziträume (Rüttenscheid)“ zu erhöhen. Ich möchte Sie als politische Vertreter*innen bitten, diese völkerrechtlich bindenden Ziele und amtlichen Hinweise ernst zu nehmen. Ich bitte um Stellungnahme, welche Gründe höhergestellt sind, um diese Ziele und Hinweise zu vernachlässigen. Das Bauvorhaben an diesem Standort erhöht den Versiegelungsgrad und verringert das sowieso schon geringe sog. „Grünvolumen“ in Rüttenscheid. Alten Baumbestand durch Neupflanzungen (an anderer Stelle) zu ersetzen ist nicht ausreichend und zielführend; einen einzelnen (geschützten) Baum stehen zu lassen, wenn heute sogar Bestseller-Autoren darüber schreiben, dass Bäume miteinander kommunizieren und eine Gemeinschaft bilden (siehe z.B. bei P. Wohlleben), ist meines Erachtens sehr viel zu kurz gedacht. Gerade während der Corona-Pandemie wurde deutlich, dass Freiflächen und kostenlose Bewegungs/ Aufenthaltsräume im Freien in Rüttenscheid sehr knapp sind. Der Messeparkplatz war und ist ein Ort, den die im Stadtteil lebende Bevölkerung für Freizeit-Aktivitäten im Freien nutzt(e): Spazieren, Hunde ausführen, Sport – alles mit ausreichend Abstand! Meines Wissens gab es dort keine größeren Auseinandersetzungen mit der Polizei (im Gegensatz

umfangreichen Zugangskontrollen z.B. am Haumannplatz). Mit der Bebauung des Standorts würde diese „Ausweichfläche“ für die Bevölkerung verloren gehen (zusätzlich zum Wegfall bedeutender Großveranstaltungen, die den Stadtteil attraktiv halten). Ich bitte Sie um Stellungnahme, wo solche Freiflächen für die Bevölkerung (neu) entstehen sollen. Außerdem bitte ich Sie, darzustellen, wohin die große Zahl an Radfahrer*innen ausweichen sollen, wenn die Fahrradtrasse verlegt wird. Schon jetzt ist der Verlauf des Weges im Bereich der Rüttenscheider Brücke und Messeparkplatzes in Hoch-Zeiten von Berufs-Fahrradverkehr und Wochenend-Ausflüglern eng, unübersichtlich und gefährlich. Viele Radfahrer*innen weichen bereits jetzt auf die freie Parkplatzfläche aus, statt auf dem ausgewiesenen Radweg zu bleiben. Meines Erachtens wäre es sinnvoll, darüber nachzudenken, die Nutzbarkeit dieses Radwegs und der damit verbundene Beitrag der Essener Bürger*innen zur Entlastung des Autoverkehrs und zur Reduktion von Abgasen (und damit wiederum zu Klimaschutzmaßnahmen des Landes und des Bundes) zu fördern, statt noch mehr zu beeinträchtigen. Ich bitte Sie als meine politische Vertreter*innen gegen den Bebauungsplan zu stimmen!

- 87) Dieses Bauvorhaben ist nicht bis zum Ende durchdacht. Wir brauchen nicht noch mehr Wohnraum in Ballungsgebieten, wo die entsprechende Infrastruktur wie Kitas, Schulen etc. fehlt. Ausserdem entfällt ein wichtiger Baustein des Erholungswertes in der Stadt.
- 88) Ich wohne in der Herthastr. und habe aktuell 3 Bauprojekte vor meiner Haustür (Herthastr. 28+31,Rü-Bogen). Mit den 3 anderen Bauprojekten Vivawest ex.Conrad/Paas&Cie und P2, komme ich auf 599 Wohneinheiten/704 Stellplätze. Der Gewerbebetrieb, Kitas, Messebetrieb, Kunden nicht einberechnet. Ich kann nicht erkennen, bei dem ohnehin schon angespanntem Verkehrsaufkommen, dass bei Planung/Zustimmung in Summe der Bauprojekte darauf geachtet wurde. Verkehrsuntersuchung zur allen Bauvorhaben wurden angedacht, aber im Ansatz nicht umgesetzt. In der Begründung P2 Nr.7/17 heißt es lapidar, "Verkehrsaufkommen voraussichtlich unproblematisch aufnehmen können" Nach dem Motto wird schon klappen! Auch bei jeder anderen Begründung ist das Verkehrsaufkommen ein Thema, aber nie in der Gesamtsituation. Gerade zu Coronazeiten hat sich herausgestellt, wie elementar wichtig Freiflächen für Bürgerrinnen und Bürger sind. Der Parkplatz ist in dieser Zeit noch mehr als sonst genutzt worden. Der Wegfall der Rampe (Ursulastr./Wittekindstr./Naturdenkmal) als Zubringer für Fußgänger, Radfahrer und Ablasspuffer der Messe, ist nicht akzeptabel. Die Zubringeralternative, Walpurgisstr./Wittekind,/Unterführung 224, ist bereits jetzt zu Stoßzeiten völlig ausgelastet und gefährlich! Bitte handeln sie im Sinne der Bürger, der Natur und nicht im Sinne des Kapitals.
- 89) Wir wohnen nun mehr als 12 Jahre im Girardetviertel . Seit dem sind wir vom permanenten Baulärm umgeben. Und seit diesem Sommer kommt auch noch ein 24stündige Schallübertragung der A52 dazu, die uns den Schlaf und die Erholungsphasen auf der Terrasse nimmt. Auslöser muss das 1. Neubaugebiet an der Wittekindstrasse sein und deren Lärmschutzwand. Wir als Bürger werden von den Bauherren und deren Profitgier einfach nicht Ernst genommen und überstimmt. Und was heißt , es werden noch 16.500 Wohnungen gebraucht in den nächsten Jahren? Können die Verantwortlichen hellsehen, dann bitte denkt an das Klima, denn das hat Vorrang und nicht die Eurozeichen in den Augen der Bauherren.

90) Hiermit möchte ich mich gegen den aktuell geplanten Standort des Bauvorhabens auf dem Messeparkplatz in Rüttenscheid aussprechen und Sie bitten, sich gegen den Bebauungsplan zu entscheiden.

In Rüttenscheid wurden in den letzten Jahren viele Bauvorhaben umgesetzt, z.B. BelleRü (Veronikastr. ehem. van Eupen), Baumstraße, Henri 3 (ehem. Straßen NRW), Wittekind-/Walpurgisstr. (ehem. Holz Conrad), Parc Dunant (ehem. PH), RüBogen (Gleis Wittekind-/Gummertstr), PARK DU SUD Manfred-/Ursulastr. (vorm. Paas). Problematisch dabei ist, dass oft eine Umwandlung von gewerblicher zu Wohnnutzung vorgenommen wurde. Dies führt zu einer Veränderung des Viertels, gefolgt von Mangel an Infrastruktur (Kitas und Schulen platzen jetzt schon aus allen Nähten), Parkplatzknappheit, Verkehrskollaps. Besonders schlimm finde ich in Zeiten des Klimawandels, dass in Essen nicht gesehen wird, dass man noch Möglichkeiten des Gegensteuerns hätte: Begrünung, Durchlüftung - "grüne Lungen" schaffen!. Zum Abschluss noch zu erwähnen, dass die Fahrradrouten (gerade erst in Erweiterung) schon wieder unterbrochen werden, keine größeren Feste (z.B der beliebte Flohmarkt) mehr stattfinden könnten.

Nehmen Sie diese Zeilen als meinen schärfsten Protest gegen ein weiteres Bauvorhaben und tun Sie etwas - im doppelten Sinne - für das Klima in unserer Stadt!

91) Widerspruch gegen die parallel durchgeführten Verfahren

- Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 298 „Girardetstraße“ sowie
 - Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 7/17 „Rüttenscheider Str./Wittekindstr“
- Hiermit möchte ich Widerspruch einlegen gegen die beiden oben benannten Verfahren. Ich sehe verschiedene Punkten nicht berücksichtigt. Außerdem bitte ich um Beantwortung verschiedener Fragen:

A. Grundsätzliches

Die Bundesregierung hat auf den intensiv diskutierten Klimawandel und der gewachsenen Erkenntnis der auch ökonomischen Vorteilhaftigkeit einer präventiven Klimaschutzpolitik mit einem umfangreichen integrierten Energie- und Klimaprogramm reagiert und damit die Vorreiterrolle Deutschlands im internationalen Klimaschutz unterstrichen.

Die Novellierung des BauGB von 2011, die zugleich einen der 39 Einzelpunkte des Eckpunktepapiers der Bundesregierung vom 6. Juni 2011 darstellte, formuliert als Planungsgrundsatz, dass durch Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung dem Klimawandel Rechnung zu tragen ist. Dieser Planungsgrundsatz ist in der Abwägung gem. § 1 Abs. 7 BauGB entsprechend zu berücksichtigen.

Auch die Stadt Essen verfolgt schon seit vielen Jahren aktiv eine nachhaltige Energie- und Klimaschutzstrategie. Mit dem Ratsbeschluss am 27.02.2008 hat die Stadt Essen ihre Zielsetzung bekräftigt, den Klimaschutz in Essen zu verstärken, um die übergeordneten Zielsetzungen adäquat zu unterstützen.

Das Vorsorgeprinzip sieht allgemein vor, dass im Sinne der Vorsorge Einwirkungen, die schädlich oder lästig werden könnten, frühzeitig zu begrenzen sind. Hierzu gehört sowohl die Vermeidung von neuen Belastungszonen durch eine angemessene Planung, also auch die Optimierung bereits vorhandener Strukturen.

Bebauungspläne unterliegen grundsätzlich dem "Verbesserungsgebot" - das Bebauungsplan-Gebiet soll gegenüber dem vorherigen Zustand in einen besseren, funktionsfähigen, nachhaltigen Zustand versetzt werden.

Wie ist der Stand für ein „Freiraumentwicklungskonzept“ in Essen? Wäre die Inanspruchnahme des Freiraumes auch möglich, wenn Essen eines hätte? Wie wären dann die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes auszugleichen? Neben den

quantitativen Instrumenten des Freiraumschutzes ist aber auch die Steigerung der Freiraumqualität ein wichtiges Handlungsfeld.

Wie soll in Essen die sogenannte „Doppelte Innenentwicklung“ umgesetzt werden? Also die Entwicklung der Stadt in ihrem Bestand, nicht nur im Sinne einer baulichen Verdichtung zu betreiben, sondern den Blick zugleich auch auf die Erhaltung, Weiterentwicklung und Qualifizierung des urbanen Grüns zu richten. Beides muss als Einheit konzeptionell zusammengeführt werden.

Schon im Jahr 2002 wird der Bereich, für den jetzt ein Bebauungsplan aufgestellt werden soll, in der Klima-Analyse der Stadt Essen als Sanierungszone I eingeordnet. Zitat: „Die Sanierungszone I kennzeichnet Klimatope höchster thermisch-bioklimatischer und/oder immissionsklimatischer Belastungspotentiale, die insbesondere in Verbindung mit einer sensiblen wohnbaulichen Nutzung den akuten Handlungsbedarf für städtebauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität begründen. Die Sanierungszone I weist die höchste Handlungs- und Planungspriorität auf.“

In den bislang zur Verfügung stehenden Unterlagen zur Aufstellung des Bebauungsplans ist nicht erkennbar, dass diese Einordnung Berücksichtigung findet.

- Stattdessen wird ein Bebauungsplan nach §13 a BauGB aufgestellt, der eine Umweltprüfung nicht vorsieht.

- Mit der Einführung eines „Urbanen Gebietes“ nach BauNV wird ein weiteres Instrument angewendet, um eine möglichst große Bodenfläche zu versiegeln und Lärmschutzanforderungen herab zu setzen.

§ 1 Abs.5 BauGB umschreibt als Planungsleitlinien die allgemeinen Ziele und Grundsätze der Bauleitplanung, die in den Abwägungsvorgang durch die Gemeinde einzustellen sind. Zitat: „Die Bauleitpläne sollen hiernach zu einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung führen, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.“

- Zu welchem Zeitpunkt und in welcher Form wird die Verwaltung diese Grundsätze umsetzen?

- Wie und in welcher Form werden bei der Aufstellung dieses Bebauungsplanes die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abgewogen?

- Mit welchen Instrumenten ist sichergestellt, dass „öffentliche“ Interessen und Interessen des Investors ausgewogen betrachtet und berücksichtigt werden?

B. Beteiligung der Öffentlichkeit

nach § 3 Bundesbaugesetz, Zitat: „(1) 1Die Öffentlichkeit ist möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebiets in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten; ihr ist Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben. 2. Auch Kinder und Jugendliche sind Teil der Öffentlichkeit im Sinne des Satzes 1.“

- Die Begründung zur Aufhebung datiert vom: 27.04.2018. Jetzt findet eine „Diskussion“ mit Bürgerinnen und Bürgern statt. Kann da von „Frühzeitigkeit“ gesprochen werden?

- Es sind nur 14 Tage für Einwände vorgesehen. Ist das eine angemessene Zeitspanne? Vor allem jetzt unter Corona-Bedingungen?

- Sind Fridays for Future als Kinder und Jugendliche eingebunden worden? Andere Jugendorganisationen?

- Bei der jetzt durchgeführten Zweiteilung der Diskussionsveranstaltung können Bürgerinnen und Bürger nicht alle vorgetragenen Argumentationen mitbekommen. Ist das zulässig? Wird es eine Veröffentlichung der Aufzeichnung des Abends geben, damit alle Argumente allen Interessierten zur Verfügung stehen?

C. Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 298 „Girardetstraße“

- Welche Rechtsgrundlage gibt es dafür, dass „durch die Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 298 die Möglichkeiten für eine bauliche Nutzung der Fläche auf den Zulässigkeitsrahmen des § 34 BauGB zurückgeführt werden“?
- Wenn, Zitat „mit der Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 298 keine zusätzlichen Umweltauswirkungen verbunden sind“ – Wie kommt es dann dazu, dass „im weiteren Verfahren gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt und ein Umweltbericht erstellt wird“?
- Zu welchem Zeitpunkt wird diese Umweltprüfung durchgeführt? Welchen Umfang wird sie haben?
- Welche Rechtsgrundlage gibt es dafür, dass „parallel zur Aufhebung des Bebauungsplanes Nr. 298 südlich an den Planbereich angrenzend das Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 7/17 „Rüttenscheider Straße / Wittekindstraße“ durchgeführt wird“?
- Gibt es im Plangebiet weitere Bebauungspläne? Welche Haben sie Auswirkungen auf das B-Plan-Gebiet? Wenn ja, welche?

D. Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 7/17 „Rüttenscheider Straße/Wittekindstraße“

Der Bebauungsplan Nr. 7/17 „Rüttenscheider Straße / Wittekindstraße“ sieht in einem erheblichen Umfang wohnbauliche Nutzungen vor.

- Sie soll im Zuge einer Festsetzung eines „Urbanen Gebietes“ planungsrechtlich ermöglicht werden.

- Der Bebauungsplan soll im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt werden.

1. Vor dem Hintergrund, dass es sich bei der zu bebauenden Fläche um eine der letzten Freiflächen im Ortsteil handelt, sind da die richtigen Planungsinstrumente und -wege gewählt worden? Welche Alternativen gibt es in der Vorgehensweise?

2. Bei einer Komplett-Überbauung des Grundstücks (vollständige Versiegelung des Bodens), wie sie hier geplant ist, darf wohl zu Recht bezweifelt werden, ob von dem Bauvorhaben nicht schädliche Auswirkungen auf die Umgebung ausgehen. Eher steht zu erwarten, dass es zu „Erhebliche Umweltauswirkungen“ kommen wird, die u.U. auch als Eingriffe zu bewerten sind und einen Ausgleich nach sich ziehen. Die EU sieht eine Verpflichtung zur Begründung, wenn keine UVP durchgeführt wird und Transparenz.

3. Woran genau ist erkennbar, dass keine „Verbindliche Bauleitplanung“ für den jetzt zur Bebauung anstehenden Bereich besteht?

4. Wie soll der überregional bedeutsame Radweg geführt und gestaltet werden, um keine Verschlechterungen für Radfahrende und Fußgänger:innen nach sich zu ziehen?

5. Wie sieht die Verwaltung das Vorsorgegebot für die Bevölkerung berücksichtigt?

6. Es werden hier größere Gebäudekomplexe vorgesehen. Werden Windgutachten zur Vermeidung von Düseneffekten und Schadstoffakkumulation durch Wirbelbildung eingeholt werden?

7. Die Klima Analyse spricht für das Gebiet von einem „Gründefizitraum“. Die vorgelegten Planungen sehen die Entfernung zahlreicher vorhandenen Bäume vor.

Wie ist das mit der Essener Baumschutzsatzung und dem Vorsorgeprinzip in Einklang zu bringen?

8. In den vergangenen Jahren sind in Rüttenscheid zahlreiche Bauvorhaben umgesetzt worden. Wie hoch ist aktuell der Versiegelungsgrad im Stadtteil? Um wie viel Prozent erhöht sich der Versiegelungsgrad Rüttenscheids durch den neuen B-Plan?

9. Das Modell ENVI-met ermöglicht, die Auswirkungen und die Effizienz von Planungsvorhaben zu beurteilen und zu optimieren. unter <http://www.envi-met.com> kann es frei aus dem Internet bezogen werden. Wurde es für die Planung angewendet?

Schon im Jahr 2002 setzt die Klima-Analyse als Planungshinweise für das Gebiet fest, Zitat: „Keine weitere Verdichtung: Die erhöhte klimatische/lufthygienische Belastung lässt keine weitere Bebauung zu.“

Bitte setzen Sie diese Planungshinweise nach nunmehr 20 Jahren zum Wohle der Essener Bevölkerung um.

92) Erhaltung des Naturdenkmals:

Auszug aus der Essener Naturdenkmalverordnung: Die Essener Naturdenkmalverordnung legt bestimmte Vorschriften fest, die dem Schutz der Naturdenkmale dienen sollen. Wörtlich heißt es da: „Die Beseitigung eines Naturdenkmals sowie alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung, Veränderung oder nachhaltigen Störung eines Naturdenkmals oder seiner geschützten Umgebung führen können, sind verboten. Hierzu zählen insbesondere a) die Errichtung baulicher Anlagen, auch wenn diese keiner Baugenehmigung oder Bauanzeige bedürfen b) das Aufstellen von Buden, Verkaufsständen, Verkaufswagen, Wohnwagen, Zelten, Bänken und Warenautomaten c) das Errichten und Anbringen von Werbeanlagen, Bildern, Schildern oder Beschriftungen, soweit sie nicht ausschließlich auf die Schutzanweisung hinweisen d) die Anlage von Lagerplätzen, das Lagern oder Ablagern landschaftsfremder Stoffe e) das Aufschütten, Abgraben oder die anderweitige Veränderung der Bodengestalt f) der Bau oder die Änderung von Frei- und Rohrleitungen, Zäunen oder anderen Einfriedungen g) Entwässerungs- oder andere die Oberflächenwasserverhältnisse verändernde Maßnahmen.

Siehe ebenfalls den Anhang aus dem Bundesnaturschutzgesetz §28

Ich bezweifle, dass der Abstand von dem Baum zu den Häusern groß genug ist, um eine Zerstörung zu verhindern. Außerdem würde ein Zugang zu den Tiefgaragen in der direkten Nähe des Baumes das Wurzelwerk zerstören. Ich bitte das zu überprüfen. Ich würde bei einer Zerstörung des Naturdenkmals nicht zögern, eine Klage gegen sie anzustrengen.

93) Ich möchte mich nachdrücklich gegen das geplante Bauvorhaben auf dem Messeparkplatz in Rüttenscheid aussprechen und Sie bitten, sich gegen den Bebauungsplan zu entscheiden.

In Rüttenscheid wurden in den letzten Jahren mehr Bauvorhaben umgesetzt als ein Stadtteil dieser Größe verkraften kann. z.B. BelleRü (Veronikastr. ehem. van Eupen), Baumstraße, Henri 3 (ehem. Straßen NRW), Wittekind-/Walpurgisstr. (ehem. Holz Conrad), Parc Dunant (ehem. PH), Rübogen (Gleis Wittekind-/Gummertstr), PARK DU SUD Manfred-/Ursulastr. (vorm. Paas). Problematisch dabei ist, dass oft eine Umwandlung von gewerblicher zu Wohnnutzung vorgenommen wurde. Dies führt zu einer Veränderung des Viertels, gefolgt von Verschlimmerung des schon seit

längerem bestehenden Mangels an Infrastruktur (Kinas und Schulen platzen aus allen Nähten).

Parkplatzknappheit und Verkehrskollaps führen zu einer zunehmend aggressiven Stimmung im Rüttenscheider Verkehrsraum. Besonders schlimm finde ich in Zeiten des Klimawandels, dass in Essen als "grüner Hauptstadt" nur der kurzfristige Profit im Zentrum der Entscheidung zu stehen scheint. Keine Spur einer visionären Stadtplanung: Begrünung, Durchlüftung - "grüne Lungen" schaffen, um auch für Nachfolgende eine lebenswerte Stadt zu hinterlassen.

Zum Abschluss ist noch zu erwähnen, dass die Fahrradrouten (gerade erst in Erweiterung) schon wieder unterbrochen werden, keine größeren Feste (z.B. der beliebte Flohmarkt) mehr stattfinden könnten.

Nehmen Sie diese Zeilen als meinen schärfsten Protest gegen ein weiteres Bauvorhaben und tun Sie etwas - im doppelten Sinne - für das Klima in unserer Stadt!

- 94) Ich erhebe hiermit Einspruch gegen den Bebauungsplan 7/17 „Rüttenscheider Straße/Wittekindstraße“ und fordere Sie auf, diesen abzulehnen.
Begründung: Mit dem geplanten Bauvorhaben wird Rüttenscheid „erstickt“. Aufgrund der konsequenten Versiegelung durch die bereits vorhandene dichte Bebauung ist die Frischluftzufuhr – insbesondere im Sommer – schon jetzt bedenklich. Ein weiterer Häuserkomplex würde die Luftschneise zwischen den Häuserreihen erheblich verschmälern und die Frischluftzufuhr weiter verschlechtern. Dieser Umstand wurde bereits von Fachleuten (Wetteramt) öffentlich benannt bzw. bestätigt und mit den Bürgern diskutiert. Es ist also allen bekannt, dass unsere essentielle Lebensgrundlage Atemluft wesentlich durch zusätzliche Bebauung verschlechtert würde. Und hinzu kommt: Außer dem einzigen denkmalgeschützten Baum ist geplant, alle anderen großen Bäume vor Ort, die zur Sauerstoffversorgung wesentlich beitragen, zu fällen. Nett gemeint, aber letztlich nur ein Alibi – die Maßnahme zum „Ausgleich“: Eine Neupflanzung von kleinen Gewächsen schafft über viele Jahre keine gleichwertige Kompensation der Sauerstoffmenge der alten Bäume und ist inakzeptabel.
Im Bebauungsplan Nr. 7/17 „Rüttenscheider Straße/Wittekindstraße“, Anlage 1 zur Vorlage 0633/2018/6B heißt es:
„... Der Planbereich liegt im Übergangsbereich vom Stadtklima im Süden und Innenstadtklima im Norden. Die dichte Bebauung und starke Versiegelung verursachen ausgeprägte Wärmeinseln mit eingeschränkten Luftaustauschbedingungen und erhöhte bioklimatische Belastungen ...“
In Anbetracht der mit dem Klimawandel einhergehenden steigenden Temperaturen und der von allen Bürgern und Politikern anzustrebenden CO₂-Klimaneutralität ist es unverantwortlich, mit dieser Bebauung weitere „Wärmeinseln“ zu erschaffen, die die Gesundheit der Bürger zusätzlich gefährden.
Ich bitte um Würdigung dieses Einwands und hoffe, dass im demokratischen Prozess der Bebauungsplan abgelehnt wird.
- 95) Der Messeparkplatz sollte für die Messe, Karneval Umzüge und Freiluftveranstaltungen erhalten bleiben. Ich bin dagegen, daß weitere freie Flächen bebaut werden. Siehe Herthastraße - Krupp Krankenhaus, oder Walpurgistal - Henry Parc Dunant. Es darf nicht sein, daß jeder freie Platz gegen den Willen der Bürger zugebaut wird, nur weil einige wenige von den Neubauten profitieren.

96) Zum geplanten Bauvorhaben auf dem Messeparkplatz 2 in Rüttenscheid habe ich Einwände.

Generell halte ich eine moderate Wohnbebauung auf der verdichteten und industriell belasteten Fläche des P2 für keine schlechte Idee, habe aber Einwände gegen eine profitorientierte Maximalausnutzung wie sie die Planungsvorlage vorsieht, ausgerechnet an der engsten Stelle der Fläche. Die Beschreibung des Projektes in der Planungsvorlage kann man nur als euphemistisch wenn nicht gar als unrealistisch bezeichnen, besonders was den Grünanteil betrifft.

Am meisten stört mich, dass der zukünftige Wohnungsbedarf in Essen (vermutlich bewusst) zu hoch eingeschätzt wird. Die Stadt setzt auf eine längst überholte Wohnungsnachfrageanalyse, das sogenannte „InWIS-Gutachten“, das unter dem Eindruck des Flüchtlingszustroms bis 2030 einen Bedarf von bis zu 16.000 Wohnungen für das Stadtgebiet prognostizierte. Es gibt eine eigene Schätzung des Amtes für Statistik, Stadtforschung und Wahlen der Stadt Essen vom 23.07.2019, die zu dem Ergebnis kommt, dass das prognostizierte Bevölkerungswachstum durch Zuzug und Migration die Sterberate in Essen nicht kompensieren wird. Nachzulesen unter (1). Warum vertraut die Stadt Essen nicht ihren eigenen aktuellen Zahlen, sondern zieht für die Begründung des Bauvorhabens am Messeparkplatz 2 ein längst veraltetes Gutachten aus dem Jahre 2018 heran? Vermutlich wird das Wachstum bedingt durch die aktuelle Pandemie eher noch geringer ausfallen als prognostiziert.

Meine Einwände gegen die geplante Bebauung begründen sich wie folgt.

Ökologisch

- die vorgesehene Bebauung stellt in ihrer Massivität eine weitere Querverriegelung für den Luftaustausch dar, die bei zu erwartenden heißen Sommern zu Aufheizung und Luftstau mit negativen Folgen für die Gesundheit der durch Messeverkehr und Alfredstrasse bereits gebeutelten Anwohner und die zukünftigen Bewohner einhergeht.
- Die für das Stadtteilklima auf der baumarmen Rüttenscheider Strasse so wichtigen ca.40 Jahre alten Plantanen sowie der Grünstreifen zur Wittekindstrasse sollen dem Bauvorhaben komplett zum Opfer fallen. Die vorgesehene Dach-/Fassadenbegrünung kann den Verlust an Grün über Jahre hinweg genauso wenig kompensieren wie eine Neupflanzung auf einer Ausgleichsfläche. Hier ist eine Ausgleichsfläche in angemessener Größe und Nähe in Form eines kleinen Parks zum Bauprojekt mit einer ökologisch wertvollen Bepflanzung (d.h. klimaresiliente, tiefwurzelnde Bäume) zum Ausgleich für die wegfallenden Platanen zu fordern.
- Im Bereich des Bauvorhabens findet nahezu eine Komplettversiegelung des Bodens statt mit Verlust von Versickerungsflächen. Dies wird bei vermehrt zu erwartenden Starkregenfällen zum Problem werden.

Stadtplanerisch

- Das geplante bis zu 7-geschossige Bauvorhaben stellt sowohl stilistisch als auch in seiner Größenordnung eine nicht ortstypische Bebauung der überwiegend mit 2 bis maximal 4-geschossigen Häusern bebauten Rüttenscheider Strasse dar und damit einen Fremdkörper. Es ist zu erwarten, dass sich auch die Lichtverhältnisse in den angrenzenden Wohnhäusern zum Nachteil verändern werden. Hier sollte die Bauhöhe des geplanten Komplexes auf höchstens 5 Geschosse an der Rü abfallend zum verbleibenden Messeparkplatz auf 3 Geschosse begrenzt werden.
- Die geplante Bebauung hat nicht die Deckung des Bedarfes an familiengerechten sowie kleinen Wohneinheiten für ein- bis zwei-Personenhaushalte zum Ziel sondern ist mit der Schaffung von großflächigen Wohnungen (100 bis 150 WE auf einer Gesamtwohnfläche von 15000 qm, d.h.

durchschnittliche Wohnungsgröße zwischen 100 und 150 qm) einer kaufkräftigen Klientel und damit Investoreninteressen geschuldet. Da diese Klientel im Hinblick auf die dortigen Immobilienpreise vermutlich auch aus Düsseldorf abgezogen werden soll, ist außerdem mit einer weiteren Zunahme des Pendlerverkehrs auf Alfredstrasse und A 52 zu rechnen.

- Die Schaffung von weiteren Gewerbe- und Gastronomieflächen ist bei aktuell bereits sichtbaren Leerständen auf der Rü und in den umgrenzenden Stadtteilen und insbesondere der verödeten Innenstadt nicht sinnvoll und wird vermutlich auch nicht von allen ortsansässigen Gewerbetreibenden begrüßt werden. Weitere Discounter und Bäckereiketten werten die Rü nicht auf, die Dichte an „nicht störendem“ Gewerbe ist bereits hoch. Von der Attraktivität vollversiegelter Freiflächen mit Minimalbegrünung als Aufenthaltsraum kann sich jeder ein Bild anhand des neuen Cranachzentrums machen.

- Durch einen nicht am Bedarf orientierten Wohnbau wird zukünftiger Leerstand in anderen Stadtteilen und Nachbargemeinden generiert. Es macht keinen Sinn, nur weil Rüttenscheid beliebt ist, dort bis zum Exzeß zu verdichten, während anderenorts ein Überhang an Wohnraum entsteht.

Eine Maximalbebauung in der geplanten Form ist aus den oben angeführten Gründen (unvollständig es fehlen noch soziale Belange wie Schulen, Kitas, Altenheime Pflegeeinrichtung) für die Anwohner klar eine Belastung. Da aber eine Bebauung aufgrund der herrschenden Eigentumsverhältnisse vermutlich nicht zu verhindern ist, sollte die Stadt im Interesse ihrer Bürger auf eine möglichst soziale und umweltverträgliche Umsetzung der Bebauung hinwirken. Es geht schlechterdings nicht an, dass Investoren ihre Projekte ohne Rücksicht auf die Anwohner durchsetzen und dabei noch Rückendeckung durch die Politik erhalten. Außerdem erwarte ich von der Stadt Essen eine Bilanzierung und Offenlegung der entstehenden Kosten in Form einer Kosten Nutzen Analyse, d.h. welche Kosten entstehen der Stadt durch die Baumaßnahmen bzw. welche zusätzlichen Steuereinnahmen sind aktuell und zukünftig zu erwarten (es ist für eine Kommune nicht egal, ob überwiegend Transferleistungsempfänger oder Steuerzahler angezogen werden). Wer übernimmt die Kosten für die Zuwegung, die Verlegung der Radtrasse, die Ausgleichsflächen, den Vorplatz, den Bau neuer Schulen und Kita's?

(1) Amt für Statistik, Stadtforschung und Wahlen: Bevölkerungszahl der Stadt Essen wächst bis 2030 leicht an 23.07.2019

Das Amt für Statistik, Stadtforschung und Wahlen hat den Bericht zur Bevölkerungsvoraus-berechnung bis 2030 veröffentlicht. Dieser stützt sich auf Annahmen über die zukünftige Bevölkerungsentwicklung, also die zu erwartenden Geburten, Sterbefälle und Wanderungsbewegungen.

Es wird angenommen, dass

- die Geburtenzahl weiterhin hoch bleibt, bis 2030 jedoch leicht abnimmt.
- die Lebenserwartung bis 2030 weiter steigen wird (+1,4 Jahre bei Männern, +1,9 Jahre bei Frauen).
- es weiterhin Wanderungsgewinne geben wird. Dies bedeutet, dass mehr Personen nach Essen ziehen als in andere Städte fortziehen. Allerdings wird erwartet, dass die Wanderungsgewinne bis 2030 abnehmen werden (2019: +1.800 bis 2030: +1.300). Die Bevölkerungsprognose des Landesamts für Statistik IT.NRW, die im Dezember 2018 vorgelegt wurde, hat für Ende 2030 eine Bevölkerungszahl von 605.700 vorausberechnet. Die hier unterstellten Wanderungsgewinne (2018: +3.600 bis 2030: +2.400) wurden jedoch vom Amt für Statistik, Stadtforschung und Wahlen als deutlich zu hoch eingeschätzt. Diese Einschätzung hat sich durch die

inzwischen tatsächlichen ermittelten Wanderungszahlen für das Jahr 2018 mit einem Wanderungsgewinn in Höhe von +1.900 bestätigt.

Herausgeber: Stadt Essen, Presse- und Kommunikationsamt

- In dem Bericht werden die Annahmen, die der Bevölkerungsvorausberechnung zugrunde liegen, weiter ausgeführt. Die Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung für verschiedene Altersgruppen werden für die Stadt Essen insgesamt sowie für die Stadtbezirke in Tabellenform zur Verfügung gestellt und grafisch aufbereitet.
- Wenn die zu Grunde gelegten Annahmen für die Prognose eintreffen, ist damit zu rechnen, dass die Bevölkerungszahl der Stadt Essen bis 2030 auf rund 592.000 (+1.600) ansteigen wird. Zusätzlich besteht ein Wachstumspotenzial in Höhe von rund +5.000 Personen, wenn alle bis 2030 geplanten Neubautätigkeiten realisiert und die Neubauten bezogen werden.

- 97) Das geplante Vorhaben würde dem Stadtteil schaden und nicht verbessern und auf langfristige Sicht unattraktiv werden lassen. Die Straßen sind jetzt schon überfüllt, es gibt nicht genügend KiTas oder Schulen noch Einkaufsmöglichkeiten.

3. Sonstige Schreiben

- 98) Die Baukörper sind mind. zwei Vollgeschosse zu hoch geplant. Auch wenn die beiden Garagengeschossen formal wahrscheinlich keine Vollgeschosse sein werden, so stellt sich die Planung an der Nordseite doch neungeschossig dar. Eine Neungeschossigkeit findet sich nirgends in der Umgebungsbebauung! Ich sehe keine städtebaulichen Gründe für die Zulassung von sieben Vollgeschossen. Warum planen Sie sieben Vollgeschosse? Wie lautet hierfür die städtebauliche Begründung? Was spricht städtebaulich gegen die Festsetzung von vier oder fünf Geschossen?
- Forderung: Im B-Plan sollte die Gebäudehöhe festgelegt werden. Diese sollte sich an der Höhe der Bebauung an der Witteringstraße orientieren (allerdings nicht an der neuen Eckbebauung).
- Ich bitte Sie, mir die städtebaulichen Gründe für die geplante Anzahl der Vollgeschosse zu nennen.
- Die Verlegung der Fahrradtrasse ist eine städtebauliche Notlösung. Sie erhält gegenüber dem derzeitigen Verlauf zwei Abbiegungen, was ungünstig für die Befahrbarkeit ist. Dieser Punkt wäre als Manko nur innerhalb einer gelungenen Gesamtlösung tolerabel. Diese sehe ich hier nicht.
- Durch die Planung der Radtrasse und der Planstraße zwischen dem vorhandenen Giradethaus und der geplanten Bebauung wird bewusst ein städtebaulicher Raum geschaffen, der eine miese Aufenthaltsqualität hat. Er ist städtebaulich und architektonisch von geringem Wert und stellt sich als Abfallprodukt der Planung dar. Auf der einen Seite begrenzt das hohe Giradethaus diesen Raum, auf der anderen Seite die neungeschossige Planung. Zusätzlich ist noch eine Tunnelsituation geplant. Entschärfen lässt sich diese Situation nur durch eine weniger hohe Planung oder grundsätzliche Umplanung des Trassenverlaufs. Ich kann in dieser Planung nur eine Notlösung sehen und rege an, diese grundsätzlich neu zu denken.
- Die Planung einer Platzsituation begrüße ich grundsätzlich. Leider ist der Platz zu drei Seiten nicht gefasst, nach Süden nur zur Hälfte. Hierdurch entsteht städtebaulich keine ausgewogene Platzsituation. Günstiger wäre, den Platz in Richtung Norden bis zum Giradethaus auszudehnen (Verhandlung mit dem Eigentümer/ Wegfall oder Einbeziehung der dort vorh. Stellplätze). Damit würde das Giradethaus eine architektonisch gelungene Fassung des geplanten Platzes bieten.

Daher bitte ich darauf zu achten, dass dieser Platz mit urbanem Leben gefüllt wird und nicht im Zweifelsfall künftig als Parkplatz genutzt werden kann.

Der üblicherweise angewendete Stellplatzschlüssel von 1 STP/ WE ist zu knapp bemessen, zumal dieser gerade wg. der guten ÖPNV-Anbindung im Genehmigungsverfahren noch weiter reduziert werden darf. Daher muss hier ein Stellplatzschlüssel im B-Plan festgeschrieben werden (mind. 2 STP/ WE). Geschieht dies nicht wird der Parkdruck in der Umgebung größer.

Alternativvorschlag hierzu: Gerade der Stadtteil Rüttenscheid hat erhebliche Verkehrsprobleme aufgrund der hohen Verkehrsdichte. Aus diesem Grunde ist es falsch so weiter zu machen, wie bisher und weiter auf das Auto als hauptsächliches Fortbewegungsmittel zu setzen.

Gerade Rüttenscheid hat eine hervorragende Infrastruktur und beste ÖPNV-Anbindungen.

Es sollte hier einmal unkonventionell gedacht werden und überlegt werden, ob man nicht Wohnungen schafft, deren Nutzer keine Autos besitzen. In Köln beispielsweise gibt es eine solche Siedlung. Möglich wäre vielleicht die Allbau als Bauherr, die bei der Vermietung auf einen solchen Punkt achtet.

So etwas wäre innovativ, auch als nachhaltiger Gedanke im Zusammenhang mit der "Grünen Hauptstadt". Seien Sie mutig!

99) – 185) Darüber hinaus gingen **88 emails mit folgendem Inhalt** ein:

Hiermit widerspreche ich der geplanten Aufhebung des Bebauungsplans 298 „Girardetstr.“, gemäß Bekanntmachung vom 05.10.2020 im Amtsblatt der Stadt Essen Nr. 41/2020.

Ich bin gegen die Aufhebung des Bebauungsplanes 298 „Girardetstr.“, weil er nur erfolgen soll, um südlich angrenzend ein neues Wohngebiet an der Wittekindstraße zu errichten, das für den Stadtteil Rüttenscheid unzumutbare Auswirkungen auf die Umwelt, das Klima, den Verkehr und die Überlastung der sozialen Infrastrukturen bewirken würde. Der bestehende Bebauungsplan hat eine wichtige Funktion für die Sicherung von Arbeitsplätzen in Rüttenscheid; er hat sich nicht durch Realisierung seiner Zielsetzungen erübrigt.

Anlage 1: Faltblatt incl. Anmeldekarte zum zusätzlichen Workshop

Anlage 2: Ausstellungstafeln

Anlage 3: Präsentation