

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

Mit den folgenden Einwänden möchte ich Ihnen Entscheidungshilfen liefern, die Sie zu einer 2. Offenlage oder zur Einstellung des Verfahrens verwenden können.

1. Vorbelastungen des Stadtteils werden verschärft

Das dicht besiedelte Rüttenscheid hat massive Verkehrs- und Parkplatzprobleme, hohe Umwelt- und Klimabelastungen und einen erheblichen Mangel an wohnungsnahem Grün und Freiraum. Zu keinem dieser Probleme und Konflikte bietet der Bebauungsplan Maßnahmen für eine Verbesserung im Siedlungsraum Rüttenscheids – im Gegenteil verschärft das geplante Projekt die Verkehrssituation, bewirkt zusätzlichen Lärm und Luftschadstoffe, verdichtet weiter die Bebauung, vernichtet Baumbestand, verschärft den Mangel an Grün- und Freiflächen und verengt eine Belüftungsschneise in der hochbelasteten Hitzeinsel. Es macht perspektivisch keinen Sinn, den boomenden Stadtteil Rüttenscheid mit weiteren Investorenprojekten zu ersticken.

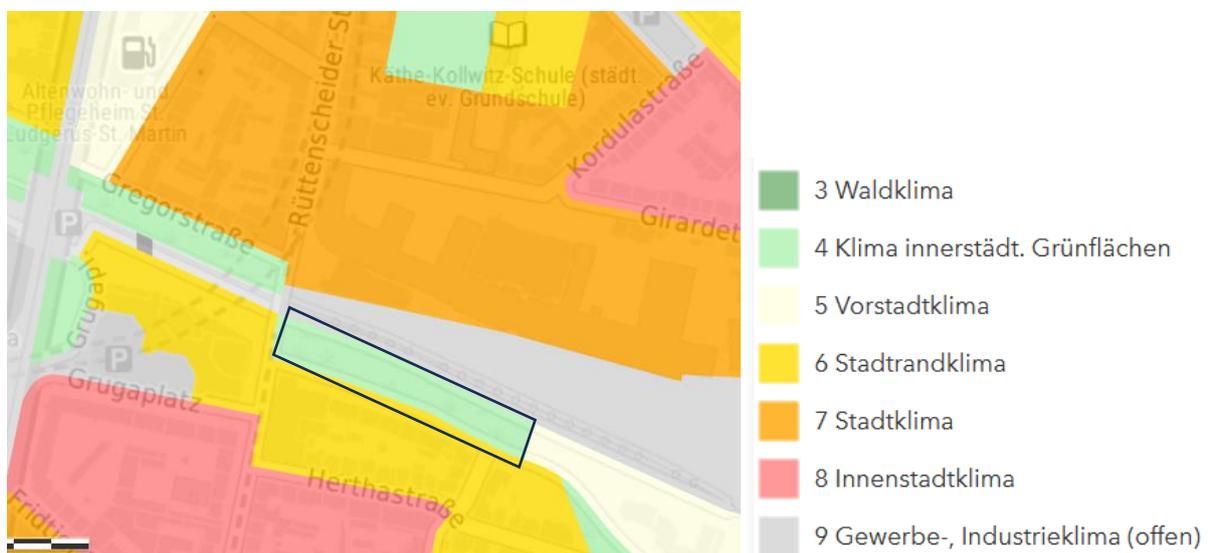
Auch beim Wohnungsbau wurden dem Stadtteil Rüttenscheid in den letzten Jahren erhebliche Anteile bis zu 57 % (im Jahr 2022) des gesamtstädtischen Wohnungsbaus zugemutet. In den letzten 6 Jahren wurden 17,3 % des gesamtstädtischen Wohnungsbaus in diesem einen Stadtteil (von 50) errichtet.

Mit den aktuell geplanten Projekten des Investors Hopf IEG & CO KG und dem nur 187 m entfernten Bürohochhaus der Zech-Gruppe sind an der Grugastrasse zwei kumulierende Vorhaben (im Sinne des UVPG) geplant, die hinsichtlich Verkehr, Immissionen, Klima und Grün zu Lasten des gesamten Stadtteils gehen.

2. Klimaauswirkungen werden beschönigt, der Klimawandel wird ignoriert

Das Lokalklimatische Fachgutachten von Simuplan bezieht sich nicht auf den Bebauungsplan, weist erhebliche Schwächen auf und ignoriert die Folgen des Klimawandels. Das Gutachten wurde 2019 erstellt, ist 5 Jahre alt und angesichts neuer Studien, Untersuchungen und Daten von LANUV, RVR und Stadt Essen (z.B. Klimaanalyse Essen 2022) nicht mehr aktuell.

Aktuelle Klimatopkarte LANUV mit Verortung des Plangebiets



Die „Synthetische Klimafunktionskarte“ des LANUV wird im Gutachten fehlerhaft dargestellt und ausgewertet: In den Karten wird das Plangebiet um ca. 50 % nach Osten erweitert, um den Eindruck heterogener Klimatope zu betonen. Die gutachterliche Aussage „Nördlich und südlich der Planung sind vor allem Vorstadt-, Stadt- und Innenstadtklimatope vorzufinden“ ist falsch, denn ein (bioklimatisch günstigeres) Vorstadtklima schließt sich nur südöstlich außerhalb des Plangebiets an.

Im Bereich des Messeparkplatzes nordöstlich des Plangebiets wird auf ein „Gewerbe- und Industrieklima (offen)“ hingewiesen; dies wird im Umweltbericht zum Bebauungsplan aber fälschlicherweise als Charakteristikum des Planungsraums dargestellt. Bei genauer Betrachtung der aktuellen Klimatopkarte des LANUV ist das Plangebiet als „Klima innerstädtischen Grünflächen“ dargestellt, nur die nördlich angrenzende Fläche des Messeparkplatzes ist ein „Gewerbe- und Industrieklima (offen)“.

Die Klimaanalysekarte nachts stellt im Plangebiet einen Kaltluftvolumenstrom dar, während die nördliche und südliche bebaute Umgebung eine mäßige Überwärmung aufweist. Trotzdem wird der Kaltluftstrom im Gutachten ignoriert: „Kaltluftbildung findet nur in den vegetationsreichen Bereichen, wie dem Grugapark, statt und kann von hier in die benachbarten Bereiche vordringen.“

Die heute etwa 80 m breite Zäsur zwischen den angrenzenden Baugrenzen des Girardetgebäudes und der Wittekindstraßen-Bebauung ist eine Belüftungsbahn, die jeder Besucher in den meisten Jahresstunden spüren kann. Durch das Vorhaben wird eine Einengung dieser Luftleitbahn auf ca. 20 m Breite reduziert und verliert damit seine Funktion, doch dies wird in dem Gutachten nicht explizit ausgeführt. Eine negative Auswirkung der Planung erschließt sich nur in der Gegenüberstellung von Istzustand („gut belüftet“) und Planzustand (Windgeschwindigkeiten „weniger als 50% des Freilandwertes“) der Windfeldsimulation. Die Argumentation von Gutachter und Stadt Essen hebt immer auf das Gefälle zwischen dem (höheren) Plangebiet und dem (tieferen) Grugapark ab, weshalb es kein Kaltluftabfluss in das Plangebiet gibt. Allerdings wird dabei verkannt, dass Kaltluftabflüsse nur in windschwachen Zeiten relevant sind; die Häufigkeit von Kalmen (Windstille) liegt gemäß Klimaatlas Essen bei 11 %. In den restlichen Jahresstunden bewegen sich die Luftmassen gemäß der Windverteilung vorwiegend in Belüftungsbahnen; diese wurden von Klimagutachtern ab einer Mindestbreite von ca. 50 m beobachtet. Durch das geplante Vorhaben wird diese Luftleitbahn auf ca. 20 m Breite reduziert und verliert damit seine Funktion. Gleichwohl wird vom Klimagutachter behauptet, dass „keine negativen bioklimatischen Auswirkungen aufgrund von Minderungen der Belüftung und der Frischluftzufuhr“ zu erwarten sind (S. 78).

Die gutachterliche Darstellung der Landnutzung im Plangebiet (Abb. 4.4) geht von Parks und Dachbegrünung aus, die im Bebauungsplan so nicht festgesetzt werden. Die damit berechneten Kaltluftsimulationen sind daher nicht valide.

Ferner fehlt eine Prognose der klimatischen Auswirkungen mindestens im nächsten Jahrzehnt, die Dynamik des Klimawandels wird nicht beachtet. Die zu erwartenden Klimaänderungen im Laufe des 21. Jahrhunderts, insbesondere der Anstieg der Häufigkeit und Intensität der extremen Wetterereignisse (z.B. Hitzewellen), können sich negativ auf die Gesundheit des Menschen auswirken. Das Ausmaß extremer Wetterereignisse wurde dabei bereits in der Vergangenheit deutlich, so sind in den drei Sommern 2018 bis 2020 in Deutschland mehr als 19.000 Menschen aufgrund der Hitze gestorben (Quellen: UBA+RKI+DWD 2023). Klimaforscher weisen in diesem Zusammenhang auf zu erwartende Verschiebungen der Klimatope durch die Erderhitzung hin: wo heute noch ein Vorstadtklima herrscht (z.B. am Kruppschen Krankenhaus südöstlich des Plangebiets), wird sich zukünftig ein bioklimatisch belastetes Stadtklima entwickeln. Wo heute noch ein Stadtklima herrscht, wie an der Wohnbebauung südlich des Plangebiets an der Wittekindstraße, wird zukünftig ein viel

stärker belastendes Innenstadtklima entstehen. Eine Beschreibung und Bewertung solcher lokalklimatischen Veränderungen durch den Klimawandel erfolgt in dem Gutachten nicht.

Da eine Prognose der Klimaentwicklung mindestens der nächsten 10 Jahre, im Klimagutachten wie im landschaftsplanerischen Fachbeitrag fehlt, kann die zusammenfassende Bewertung des Klimagutachtens „Nach der Planungsrealisierung sind somit keine bioklimatischen Beeinträchtigungen für die Anwohner in der Nachbarschaft zu erwarten“ nur als fachlich nicht zu vertretende Gefälligkeit gegenüber dem Investor bewertet werden.

Was das lokalklimatische Gutachten von Simuplan nicht leistet, ist jedoch teilweise der Klimaanalyse Essen (RVR 2022) zu entnehmen.

In den Planungshinweisen (S. 164ff.) wird der *Lastraum der hochverdichteten Innenstadt* beschrieben, der sich im geplanten Urbanen Gebiet einstellen wird: Der Lastraum der hochverdichteten Innenstadt ist durch eine dichte Bebauungsstruktur mit z.T. hohen Gebäuden, einen hohen Versiegelungsgrad und einen sehr geringen Grünflächenanteil geprägt.

Zu Rüttenscheid wird auf S. 197 ausgeführt: „In den hochverdichteten Bereichen von Rüttenscheid hingegen sorgen der hohe Versiegelungsgrad, der geringe Grünanteil innerhalb der Bebauung, das Fehlen öffentlicher Grün- und Parkanlagen im Norden des Stadtteils sowie die fehlende Kaltluftversorgung für erhöhte bioklimatische Belastungen und hohe bis sehr hohe nächtliche Wärmeinseleffekte... Daher sollte in Rüttenscheid keine weitere Bebauung und Versiegelung erfolgen.“

Mit dem geplanten Vorhaben werden die Planungshinweise der städtischen Klimaanalyse 2022 nicht umgesetzt, insbesondere die Senkung des Versiegelungsgrades zur langfristigen Reduktion thermischer Belastungen der verdichteten Wohngebiete. Zum Wohle der Menschen und ihrer Gesundheit sollte die nach Süden verlaufende Bahntrasse als Luftleitbahn erhalten werden; die heute etwa 80 m breite Zäsur zwischen den angrenzenden Baugrenzen des Girardetgebäudes und der Wittekindstraßen-Bebauung hat die Breite einer Luftleitbahn, wird jedoch durch die geplanten Vorhaben auf ca. 20 m Breite reduziert und verliert damit seine Funktion und das klimatische Potenzial als Luftleitbahn.

Damit stellen sich Fragen nach den **gesundheitlichen Auswirkungen der Planung**: Sind heute und künftig gesunde Wohnverhältnisse gegeben? Ist eine Verschärfung der erhöhten gesundheitlichen Risiken zulässig? Was rechtfertigt die Zurückstellung erhöhter gesundheitlicher oder potenziell tödlicher Risiken? Zur Klärung dieser Fragen ist m.E. zwingend eine gesundheitsbezogenes Klimagutachten erforderlich.

In der **Klimaanalyse Essen** ist auf S. 129 zu Klimakrise und Betroffenheitsanalyse nachzulesen:

„Die in Kapitel 8 beschriebenen zu erwartenden Klimaänderungen im Laufe des 21. Jahrhunderts, insbesondere der Anstieg der Häufigkeit und Intensität der extremen Wetterereignisse (z.B. Hitzewellen), können sich negativ auf die Gesundheit des Menschen auswirken. Aber nicht nur hohe Temperaturen, sondern auch eine Zunahme der Luftverschmutzung und der Luftallergene, ein Anstieg des bodennahen Ozons während Hitzeperioden sowie die Zunahme der UV-Strahlung durch eine Abnahme des stratosphärischen Ozons können klimawandelbedingte Gesundheitsrisiken darstellen. Neben einer Steigerung der Mortalitätsrate wirken sich derartige klimatische Belastungen ebenfalls nachteilig auf die Morbidität, die Leistungsfähigkeit und das allgemeine Wohlbefinden des Menschen aus. Insbesondere Personen mit Atemwegs- und Herz-Kreislaufvorerkrankungen, ältere Menschen und Kleinkinder sind betroffen. Daher gilt es, durch eine gezielte Anpassungsstrategie im Rahmen einer nachhaltigen Stadtplanung gesunde Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsbedingungen zu schaffen bzw. sicherzustellen, um die klimawandelbedingten Gesundheitsrisiken für die städtische Bevölkerung zu minimieren.“

Auf (S. 160ff.) wird dazu quantifiziert, dass in hochverdichteten Siedlungsstrukturen, unter anderem in Rüttenscheid, im RCP8.5-Szenario gegen Ende des Jahrhunderts im Mittel mit drastischen Erhöhungen bis zu 49 heißen Tagen > 30° und 18 Tropennächten im Jahr zu rechnen sei. Auf S. 138 ist zur Betroffenheit der Bevölkerung von sehr hohen Anfälligkeiten gegenüber Hitzebelastungen die Rede.

Wie sind die Auswirkungen einzuschätzen?

Die Wahrscheinlichkeit des Eintretens gesundheitsschädlicher Klimaveränderungen und negativer gesundheitlicher Auswirkungen auf vulnerable Bevölkerungsgruppen bis hin zu einer erhöhten Mortalität ist hoch.

Kann die Stadt die Klimabelange im Bebauungsplanverfahren abwägen?

- Wohngebiete müssen nach § 1 BauGB die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten und gesunde Wohnverhältnisse aufweisen, darauf ist eine geordnete städtebauliche Entwicklung auszurichten. Es stellt sich die Frage: Wo ist beim Klima die Schwelle, bis zu der ein Vorhaben den Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse noch entspricht? Hinweise bieten nach der Rechtsprechung die in § 136 BauGB festgelegten Kriterien der städtebaulichen Missstände.
- Städtebauliche Missstände liegen vor, wenn das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht oder das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.
- Liegen städtebauliche Missstände vor, ist der Grundsatz einer geordneten städtebaulichen Entwicklung verletzt, ein Bebauungsplan ist daher ohne Gegenmaßnahmen nicht zulässig! Eine Bewertung der Stadt Essen, da könne man nichts machen, ist fahrlässig. So wurde z.B. in der Vorlage 0755E1 vom 1.6.2022 ausgeführt: „Der Stadtteil Rüttenscheid ist insgesamt so dicht bebaut, dass eine klimatische Aufwertung nur in Verbindung mit Abrissen von Häusern geschehen kann.“ Das Denken der Verantwortlichen endet offenbar hier, sollte hier aber erst beginnen.
- Einfach so weitermachen ist unverantwortlich! Wenn in einigen Jahren wie vom RVR prognostiziert 49 Hitzetage im Jahr = 7 Wochen über 30° auftreten, wird es auch Phasen von 38-40 ° geben, in denen eine Übersterblichkeit von Alten, Kranken und Kindern zu erwarten ist. In solchen Hitzewellen werden öffentliche Kältestuben nicht ausreichen. Daher stellt sich die Frage: Was rechtfertigt heute die Zurückstellung künftig erhöhter gesundheitlicher oder gar lethaler Risiken? Ein profitables Wohn- und Geschäftshaus?

3. Verkehrsauswirkungen: Es kann noch viel mehr Autoverkehr entstehen

Zum Thema Verkehr wird in der Begründung behauptet, der Standort sei für (den ÖPNV und) den Kfz-Verkehr gut erschlossen. Tatsächlich ist der Standort i.W. von der Wittekind- und Rüttenscheider Straße erreichbar, beides Fahrradstraßen. Der Grugaplatz verbindet den Standort mit der Alfredstraße; hier wird ein Dauerstau prognostiziert, der Verdrängungseffekte auslöst. Diese negativen Verkehrs- und Immissionswirkungen im Verkehrsnetz des Stadtteils werden aber in der Begründung wissentlich beschönigt. Auch die ÖPNV-Anbindung des Standorts ist alles andere als optimal: Vom Plangebiet ist die U-Bahn-Haltestelle Martinstraße 575 m entfernt, die U-Bahn-

Haltestelle Florastraße 600 m, und die Haltestelle Messe-Ost/Gruga 450 m. Es fährt nur ein Bus nach Rellinghausen am Plangebiet vorbei – nur für Wenige interessant.

Untersuchungsgegenstand des Verkehrsgutachtens ist nicht der Bebauungsplan, sondern der Projektentwurf von HPP 2022 mit 7.000 m² gewerbliche BGF und 13.463 m² Wohn-Geschossfläche. Weil das Gutachten nicht auf den Angebotsbebauungsplan, sondern auf ein rechtlich nicht fixiertes Vorhaben zugeschnitten sind, liegen keine validen Beurteilungsgrundlagen für den Bebauungsplan vor. Wenn man in Betracht zieht, dass in dem MU der Umfang von Einzelhandel, Büros und Wohnungen nicht festgelegt ist und weitere Tiefgaragengeschosse dafür möglich sind, ist auch eine höhere Verkehrserzeugung zulässig als prognostiziert. Der Bebauungsplan ermöglicht zusätzliche Tiefgaragengeschosse für die Messe, den Investor oder Nachbarn. Die Verkehrserzeugung mit weniger Wohnen und mehr Büroflächen, die der Bebauungsplan zulässt, wäre viel höher als die prognostizierten jeweils 2.127 Kfz-Fahrten im Quell- und Zielverkehr. Damit sind **auf den umliegenden Straßen noch viel höhere Verkehrs-, Luft- und Lärmbelastungen möglich.**

Es erfolgt in dem Gutachten **keine Prognose, die diesen Namen verdient**, denn es gibt weder einen Prognosehorizont (es wäre mind. 2035 erforderlich) noch werden Annahmen über die generelle Entwicklung des Verkehrs getroffen (wie bei anderen Bebauungsplänen üblich). In anderen Verkehrsgutachten zu Bebauungsplänen in Essen wird oft von einer generellen Zunahme von 5-10 % ausgegangen. Die Verkehrsprognose ist auch wegen der Unsicherheit, ob dann noch Fahrradstraßen bestehen werden, nicht valide. Es ist nicht erkennbar, welcher Verkehr in 10 Jahren beispielsweise die Rüttenscheider Straße belasten wird. Die aktuelle Fahrradstraßenlösung auf der Rüttenscheider Straße ist ein Verkehrsversuch, der nicht rechtlich gesichert ist. Es kann auch alles ganz anders kommen.

Im Planfall 2 hat die Rüttenscheider zwischen Wittekind- und Martinstraße eine tägliche Belastung von 10.000 – 11.500 Kfz. Der Neuverkehr durch das geplante Projekt erzeugt hier 960 Kfz/d. Würde der Gutachter eine generelle Zunahme von 5 - 10 % ansetzen, würde dies in der Prognose 2035 eine Verkehrszunahme von etwa 1.500 - 2.000 Kfz bedeuten. Die Entlastungswirkung der Fahrradstraße, die die Planersocietät mit 300 - 1.000 Kfz/d prognostiziert, würde verpuffen, der Verkehr auf der Rüttenscheider würde erheblich zunehmen – mit der Folge von Überschreitungen der Lärmgrenzwerte von 60 dB nachts, die Grenze der Gesundheitsgefahr. Dies hätte voraussichtlich ein Lärmschutzfensterprogramm zur Folge.

Die Leistungsfähigkeiten im umgebenden Straßennetz sind laut Verkehrsgutachten tlw. ungenügend, besonders am Knoten Martinstraße/Alfredstraße, und die Kreuzung Rüttenscheider Straße/ Grugaplatz ist überstaut. Der Verkehr auf der Wittekindstraße wird trotz Fahrradstraße um 24 % zunehmen. Es wird daraus jedoch keine Folgerung für die Planung gezogen, z.B. eine andere Erschließung oder geringere BGF. Es wird behauptet, dass für Alfred- und Rüttenscheider Straße keine Auswirkungen zu erwarten sind, aber im Anhang S. 50 wird erkennbar, dass der vom Projekt ausgelöste Neuverkehr auf der Alfredstraße +240 und auf der Rüttenscheider Straße +960 Kfz mehr bewirken wird. Der Leser wird auch hier an der Nase herumgeführt.

Die zentrale Aussage der Gutachter „durch Umsetzung des Planvorhabens für den B-Plan 7/17 [ergeben sich] keine wesentlichen Veränderungen für die Verkehrsabläufe im Untersuchungsgebiet“ ist falsch. Das geplante Bürogebäude Zech-Haus, ein benachbartes kumulatives Projekt, wird laut Gutachter voraussichtlich zu 548 zusätzlichen Kfz-Fahrten pro Tag führen, jeweils im Quell- und Zielverkehr. Damit ist durch die beiden nur 187 m entfernten Projekte an der Grugastrasse ein Neuverkehr von $2.127 + 548 = 2.675$ Kfz-Fahrten im Quell- und Zielverkehr zu erwarten, d. h. der **Straßenverkehr in dem Raum Grugaplatz nimmt künftig laut Gutachter RK (2024) um 5.350 Autos zu.**

Der vom Vorhaben ausgehende **ruhende Verkehr wird in den Ratsvorlagen überhaupt nicht thematisiert**. Bereits heute besteht in dem Quartier eine große Parkraumnot, und die Verkehrserzeugung des Vorhabens ist wegen fehlender Festlegung des Stellplatzschlüssels, der unbestimmten Zahl der gebauten Parkplätze in den Tiefgaragen nicht seriös prognostizierbar. Wenn erfahrungsgemäß von einem TG-Stellplatz je Wohnung auszugehen ist, stellt sich die Frage: wo wird der Zweitwagen von Familien geparkt? Allein aus dieser Thematik wird klar, dass Belastungen auf die Nachbarschaft zukommen werden, für die die Planer keine Lösungen aufzeigen.

4. Lärm- und Luftbelastungen künftig über den Grenzwerten

Bereits heute sind Wohnhäuser an der Alfred-, Norbert- und Rüttenscheider Straße gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen von 70/60 dB oder mehr ausgesetzt. Vom geplanten Projekt ist eine Verkehrserzeugung von 4.254 Kfz-Fahrten pro Tag (mit dem Zech-Haus sogar 5.350 Kfz/d) zu erwarten, die diese Belastungen weiter erhöhen. Die Planung verschärft unzulässig Gesundheitsgefahren der Anlieger durch Verkehrslärm. Ohne die Auswirkungen an o.g. Straßen näher zu untersuchen, werden gesundheitliche Probleme nicht aufgezeigt und ggf. erforderliche Lärmschutzmaßnahmen nicht thematisiert. Was rechtfertigt die Zurückstellung erhöhter gesundheitlicher Risiken?

Die Alfredstraße hat eine Verkehrsbelastung von 46.000 Kfz/d (Masterplan Verkehr Essen 2018). Mit dem Lärmrechner werden Mittelungspegel von > 75 dB (A) tagsüber und > 68 dB (A) nachts ermittelt, weit über den Schwellen der Gesundheitsgefährdung von 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts. Auch an der Rüttenscheider Straße 114 zeigt das Lärmgutachten 2024 die Erreichung der nächtlichen Grenze von 60 dB an.

Dürfen gesundheitsgefährdende Lärmvorbelastungen durch eine Planung weiter zunehmen?

- Auch geringe Immissionspegelerhöhungen können unzumutbar sein, wenn die Lärmvorbelastung bereits so hoch ist, dass sie sich der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung nähert oder diese gar überschreitet, wenn sie sich mithin der Grenze nähert, jenseits derer grundrechtliche Schutzanforderungen greifen. Der Staat hat dafür Sorge zu tragen, dass er die Gesundheit des Einzelnen nicht durch staatliche Maßnahmen verletzt.
- Zusätzliche Lärmbeeinträchtigungen auf Grund hoheitlicher Planungen dürfen nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt. Für Wohngebiete wird sie regelmäßig bei Immissionspegeln von etwa 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts gesehen.
- Es ist eine Abwägung erforderlich: Überwiegen die öffentlichen, für das Projekt sprechenden städtebaulichen Gründe die Gesundheitsgefährdung der Anwohner im Umfeld?
- Wenn nein, ist die Folgerung: Planung einstellen!
- Wenn ja: Es ist die Durchführung eines Lärmfensterprogramms für alle betroffenen Objekte (Wohnhäuser) zwingend. Nach dem Verursacherprinzip hat der Investor dann die Kosten zu tragen, soweit die Stadt als Straßenbaulastträger nicht zur Lärmsanierung verpflichtet ist.

Es fehlen in dem Bebauungsplan jedoch jegliche Lärmschutzmaßnahmen zu Gunsten betroffener Anlieger.

Die verkehrsbedingten **Luftverunreinigungen** sind in den letzten Jahren ständig zurückgegangen, E-Autos und die schärferen Abgas-Grenzwerte haben zu einem erheblichen Rückgang der Stickoxide geführt. Die Stickoxidimmissionen (NO₂) an der Messstation EMAL (Alfredstraße 9-11) lagen zuletzt im Jahr 2018 über dem Grenzwert von 40 µg/m³, 2022 lag der Jahresmittelwert auf der Messstation

EMAL bei 29 µg/m³. Die Alfredstraße ist zwischen Martin- und Kahrstraße die am stärksten mit NO₂ belastete Straße in Essen. Verkehrsbeschränkungen auf der Alfredstraße würden zu „deutlichen Mehrbelastungen im umliegenden Straßennetz“ führen, wurde im Mobilitätskonzept 2018 festgestellt.

Im Verfahren der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das Land Nordrhein-Westfalen (NRW) zur schnellstmöglichen Einhaltung des Grenzwertes für NO₂ im Stadtgebiet Essen haben die DUH, das beklagte Land und die Stadt Essen einen Vergleich geschlossen, der ein umfangreiches Maßnahmenpaket enthält. Die Stadt Essen ist dabei die einzige von 14 Städten in NRW, in der die umfassende Grenzwerteinhaltung nach wie vor nicht gelungen ist. Im Jahr 2023 war die Stadt Essen neben der Stadt München die einzige Stadt im gesamten Bundesgebiet, in der der bereits seit dem Jahr 2010 geltende Grenzwert für das Dieselabgasgift NO₂ nicht eingehalten wird (Quelle: DUH 2024).

Die DUH hat die Stadt Essen darauf hingewiesen, dass auf Grund der im Oktober 2024 verabschiedeten neuen Europäischen Luftqualitätsrichtlinie die Anstrengung zur Verbesserung der Luftqualität zukünftig noch verstärkt werden muss, um in Essen nicht wieder in einen Zustand jahrelanger Grenzwertüberschreitungen zu geraten. Ab dem Jahr 2030 ist ein NO₂-Grenzwert von 20 µg/m³ im Jahresmittel einzuhalten, was ohne eine durchgängig komfortable und sichere Radverkehrsinfrastruktur kaum gelingen wird. Sollte der neue Grenzwert im Jahr 2026 noch nicht im gesamten Stadtgebiet von Essen eingehalten sein, so ist Essen gesetzlich dazu verpflichtet, schnellstmöglich eine „Roadmap“ vorzulegen, die die notwendigen Maßnahmen enthält, um die neuen Grenzwerte sicher einzuhalten.

2022 lag der Jahresmittelwert für NO₂ auf der Alfredstraße EMAL bei 29 µg/m³. Das bedeutet: im Hinblick auf die Europäische Luftqualitätsrichtlinie sind ein Drittel weniger NO₂-Emissionen auch auf der Alfredstraße erforderlich. Im Hinblick auf die in Rüttenscheid neben der Alfredstraße geplanten kumulativen Projekte ist zu fragen, **wie eine Verkehrszunahme um 5.350 Kfz/d mit der erforderlichen NO₂-Reduzierung um ein Drittel in Einklang zu bringen ist.** Das Thema wird in dem Bebauungsplan offenbar weder gesehen noch thematisiert, ein Gutachten dazu fehlt.

5. Die Planung ignoriert die Essener Nachhaltigkeitsstrategie

Der Anspruch der Stadt Essen wird in der Nachhaltigkeitsstrategie wie folgt formuliert:

„Nachhaltigkeit ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Dies hat die Stadt Essen erkannt und gemeinsam mit allen Geschäftsbereichen der Verwaltung sowie einem Beirat aus über 60 Vertreter*innen aus Politik, Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft eine Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt. Diese Strategie wurde am 22. September 2021 durch den Rat der Stadt Essen beschlossen. Die Stadt hat damit erstmalig ein konkretes, differenziertes, lokales Zielsystem für Nachhaltige Entwicklung im Kontext der global gültigen 17 Ziele für Nachhaltige Entwicklung erarbeitet. Neben den 17 UN-Nachhaltigkeitszielen der globalen Agenda 2030 werden in der Essener Nachhaltigkeitsstrategie auch die Deutsche sowie die NRW-Nachhaltigkeitsstrategie berücksichtigt.“

(https://www.essen.de/leben/umwelt/nachhaltigkeit/global_nachhaltige_kommune_de.html)

Essen benennt dabei insbesondere folgende Strategischen Ziele:

- Klimaneutralität
- Personen- und Warenverkehre umwelt- und klimaverträglich
- natürliche Ressourcen schützen

- Siedlungs- und Verkehrsflächen im Sinne der Klimafolgenanpassung
- Flächenkreislaufwirtschaft.

Ich frage mich, ob das nur folgenlose Lippenbekenntnisse sind, oder ob diese Nachhaltigkeitsziele bei dem Bebauungsplan nur vergessen wurden:

- Wird mit dem nachhaltigen Baustoff Holz oder mit Beton, Stahl und Glas gebaut?
- Warum wird kein Energieversorgungskonzept zum Plan vorgelegt?
- Ist zu erneuerbaren Energien mehr als die Mindeststandards des GEG zu erwarten?
- Sind 5.350 Kfz-Fahrten zusätzlich umwelt- und klimaverträglich?
- Ist der Verlust an Grün ressourcenschonend?
- Ist der Verlust einer Belüftungsbahn im Sinne der Klimafolgenanpassung?
- Ist diese hochgradige Versiegelung die Essener Flächenkreislaufwirtschaft der Zukunft?

6. Der Wohnungsbedarf wird überschätzt, die Prognose ist überholt und überdimensioniert

Die ständig von der Stadt wiederholte INWIS-Prognose für 2030 ist falsch und veraltet. INWIS wie auch die Stadt Essen arbeiten mit eigenen Zahlen, die von der Statistik des Landes deutlich abweichen. In Ihrer Statistik hat die Stadt ca. 8.000 EW mehr, gibt aber den Wohnungsbestand mit 2.700 Wohnungen (WE) geringer an, und gibt erheblich weniger Leerstände an. Sie dramatisiert damit einen Wohnungsbedarf mit falschen Zahlen. Die INWIS-Prognosen entsprechen außerdem nicht der in Nr. 6.1-1 LEP NRW vorgegebenen Systematik und weisen erhebliche methodische Fehler auf. INWIS hatte einen jährlichen WE-Bedarf von 1.269 WE prognostiziert, der v.a. mit einem Ersatzbedarf durch Abriss, Zusammenlegung und Umwidmung von jährlich 980 WE begründet wurde - tatsächlich wurden in den letzten 3 Jahren gemäß städt. Wohnungsstatistik zwischen 40 und 100 WE p.a. abgerissen.

Der neue, 2024 in Kraft getretene **Regionalplan Ruhr ist als Planungsgrundlage viel geeigneter**, er prognostiziert für Essen einen Bedarf von 11.098 WE bis 2043, das ist ein durchschnittlicher **jährlicher Neubaubedarf von 504 WE**. Mit der überholten INWIS-Prognose vermittelt die Stadt Essen jedoch seit Jahren der Öffentlichkeit ein falsches Bild.

Dem Stadtteil Rüttenscheid wurden in den letzten Jahren bereits erhebliche Anteile bis zu 57 % (im Jahr 2022) des gesamtstädtischen Wohnungsbaus zugemutet. In den letzten 6 Jahren wurden 17,3 % des gesamtstädtischen Wohnungsbaus in diesem einen Stadtteil (von 50) errichtet. In dem Jahr, in dem das geplante Vorhaben mit ca. 200 Wohnungen umgesetzt werden soll, wird der dichtbesiedelte Stadtteil Rüttenscheid wieder 40 % des gesamtstädtischen Jahresbedarfs decken müssen – die einseitige Stadtentwicklung würde sich fortsetzen.

7. Alternativen für Rüttenscheid fallen den Planern nicht ein

Das dicht besiedelte Rüttenscheid hat massive Verkehrsprobleme, hohe Umwelt- und Klimabelastungen und einen erheblichen Mangel an wohnungsnahem Grün und Freiraum. Zu keinem dieser Probleme und Konflikte bietet der Bebauungsplan Ideen für eine planerische Konfliktbewältigung, dabei ist das Plangebiet mit dem angrenzenden P2 die größte unbebaute Freifläche im Siedlungsraum Rüttenscheids und damit gleichzeitig eines der größten Flächenpotentiale für substantielle Verbesserungen. Es macht aber keinen Sinn, den boomenden Stadtteil Rüttenscheid mit weiteren Investorenprojekten zu ersticken.

Bei einem stadtteilbezogenen (nicht projektaffinen) Denken wäre von dem Bebauungsplan zu erwarten, dass er nicht nur die Vorhabenplanung betrachtet, sondern auch Antwort gibt, welche **Leistungen das Plangebiet für den Stadtteil** erbringen kann:

- Zur Milderung der Klimaprobleme neue Grünflächen!
- Zur Milderung der Verkehrsprobleme ein Quartiersparkhaus!
- Zur Milderung der Luftbelastung autoarme Wohnnutzungen oder weniger Bürofläche!
- Zur Milderung der Lärmprobleme Schallschutz für besonders betroffene Anwohner!
- usw.

Bei diesem Bebauungsplan werden in der Begründung (S. 80) von den Planern keinerlei Alternativen gesehen: „Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes waren andere als die geplante gemischte Nutzung im Sinne eines „urbanen Gebietes“ nicht Gegenstand der verbindlichen Bauleitplanung“.

Die Planung lässt die Entwicklung von Potenzialen und Chancen vermissen und leistet keinen Beitrag zur Verbesserung oder Abhilfe der Probleme in Rüttenscheid.

8. Mein Fazit: Das Projekt ist aus der Zeit gefallen

Das schon seit einem Jahrzehnt vorbereitete HOPF-Projekt ist heute aus der Zeit gefallen und sollte an diesem Standort und in dieser Form aufgegeben werden.

Angesichts des Klimawandels, der Notwendigkeit von Klimaschutz und Klimaanpassung, der neuen europäischen Luftqualitätsrichtlinie und der laufenden Energie- und Verkehrswende ist das Investorenprojekt in einer Umgebung von Fahrradstraßen dem dicht besiedelten Stadtteil Rüttenscheid nicht mehr zuzumuten. Wann erkennt das die Essener Stadtpolitik und bringt den Mut auf, das dem verdienten, gut vernetzten und einflussreichen Investor beizubringen?

Hier macht sich schmerzhaft bemerkbar, dass die Essener Stadtspitze seit 15 Jahren nicht mehr über die Beratung einer Stabsstelle Stadtentwicklung verfügt. Vergleicht man solche Essener Investorenprojekte mit Stadtentwicklungsprojekten in Düsseldorf, so fällt ein gravierender Unterschied ins Auge: der Medienhafen wurde auf altem Industriegelände errichtet, die Rheinuferpromenade auf einer 4spurigen Straße, das Bilker Zentrum auf altem Bahnhofsgelände und zuletzt die Toulouser Allee auf ehem. Bahngelände. Die Projekte wurden alle auf versiegelten, obsoleten Infrastrukturf lächen entwickelt und enthalten heute neben ähnlichen Hochhausprojekten auch neue Parks und Grünflächen! Essen macht es an der Wittekindstraße umgekehrt: Der versiegelte P2-Parkplatz wird nicht verändert, dafür wird das begleitende Grün mit 40 Bäumen zugunsten eines hochgeschossigen, völlig versiegelten Investorenprojekts beseitigt.

Wie könnte eine Alternative aussehen?

Eine vorausschauende Essener Stadtentwicklung hätte vermutlich zuerst eine Lösung für die Messelogistik untersucht (z.B. Mehrfachnutzungen in der Umgebung der Messe) und würde den frei werdenden P2 umnutzen, z.B. mit qualitativvoller gemischter Bebauung in einem neuen Stadtpark. Man würde die Grünfläche und Baumreihe erhalten und zur Entlastung der Rüttenscheider Fahrradstraße vielleicht am Plangebiet ein Quartiersparkhaus verorten. Eine vorausschauende Essener Stadtentwicklung würde auch der Zech-Gruppe empfehlen, das Bürohochhaus nicht in Rüttenscheid an der Grugatrasse zu errichten, sondern an einem der zentralen Standorte gemäß Hochhausentwicklungskonzept Essen.

Es macht perspektivisch keinen Sinn, den boomenden und noch immer attraktiven Stadtteil Rüttenscheid mit weiteren Investorenprojekten zu ersticken.

Essen, 12.12.2024

Michael Happe