VCD infoblatt

Mobilität für Menschen.

VCD Essen, 23.06.2022

INHALTSVERZEICHNIS

"Wie viel Fahrradstadt steckt eigentlich schon in Essen?"
Abschlussbericht zum Fußverkehr-Check
5.000 Stellplätze für Fahrräder
Baumaßnahme in Kettwig - Stammensberg/Ringstraße

"Wie viel Fahrradstadt steckt eigentlich schon in Essen?"

Veranstaltung für Bürger*innen zum Thema RadEntscheid und Mobilität

Mehr und angenehmer Fahrradfahren in der Stadt oder gleich unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen und diese vielleicht auf einer Strecke auch kombinieren? Die Stadt Essen hat in einer hochkarätig besetzten Podiumsdiskussion am Donnerstag, 2. Juni, über den Stand der Entwicklungen zu den Zielen des RadEntscheids Essen informiert.

Ein externer Fachmann hob hervor, dass schon allein damit viel erreicht wurde, indem die Stadt für ihre Ziele Zahlen vorgelegt hat. Das sei nicht in jeder Stadt selbstverständlich. Es sollen 28 neue Planer eingestellt werden, die mithelfen, die Radinfrastruktur in der Stadt auszubauen. Die Einstellungen werden in den kommenden Jahren vorgenommen, jedoch gibt es auch Schwierigkeiten, eine Stelle zu besetzen, weil auf dem Arbeitsmarkt nicht genügend Fachkräfte zur Verfügung stehen.

Kritik kam von den Radfahrer*innnen und Radfahrern. Es geht zu langsam voran und in viele Detailfragen sind unklar. An vielen Stellen hakt es, so die Kritik aus dem Publikum, weil sich die Verkehrsplanung immer noch zu sehr auf den motorisieren Individualverkehr einstellt. Kritik gab es an der Qualität der Maßnahmen und daran, dass das Fahrradnetz in der Stadt noch nicht durchgängig genug ist. Es sei zwar richtig, dass die Stadt Zahlen vorlegt und von Seiten der Radfahrer*innen nimmt man das auch positiv zur Kenntnis, jedoch fehle der Bezug der Zahlen im Alltagsgeschehen. Die Zahlen könne man nicht konkret genug einzelnen Maßnahmen zuordnen und somit ist es für den Radentscheid schwierig, die Umsetzung der Ziele zu evaluieren.

Quelle und Bild: Eigenrecherche, Stadt Essen, Martin Hase

Abschlussbericht zum Fußverkehr-Check

Verkehrssicherheit – Barrierefreiheit – Schuldwege und Aufenthaltsqualität

Anfang 2021 hatte sich die Stadt Essen für die Durchführung des Fußverkehrs-Checks beworben und wurde anschließend als Teilnehmerin ausgewählt. Der Abschlussbericht des Fußverkehrs-Checks, der im Sommer und Herbst letzten Jahres durchgeführt wurde, war am 9.6.2022 Thema im Ausschuss für Verkehr und Mobilität. Erstellt wurde der Bericht vom Planungsbüro VIA eG Köln, welches den Fußverkehrs-Check begleitet hat.

Schwerpunkte der Untersuchungen, die beim Fußverkehrs-Check von interessierten Bürger*innen, Expert*innen sowie Vertreter*innen politischer Gremien und Organisationen durchgeführt wurden, waren insbesondere die Themen Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit, aber auch Fußwegeverbindungen, Schulwege und die Aufenthaltsqualität für Menschen, die zu Fuß unterwegs sind.

Das Untersuchungsgebiet des Fußverkehrs-Checks konzentrierte sich dabei auf den Innenstadtbereich sowie auf den Stadtteil Holsterhausen. Bei insgesamt zwei Begehungen, die im September letzten Jahres stattfanden, nahmen die Teilnehmer*innen die örtlichen Gegebenheiten unter die Lupe, sammelten Erkenntnisse und entwickelten Ideen für mögliche Verbesserungen. Gemeinsam mit dem Planungsbüro VIA eG Köln diskutierten Essener*innen anschließenden die gewonnenen Eindrücke in einem Abschluss-Workshop mit der Stadtverwaltung.

Der nun vorliegende Abschlussbericht fasst die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks in Essen zusammen und umfasst außerdem einen Maßnahmenkatalog. Im Detail gliedert sich der Bericht, in die die folgenden fünf Schwerpunkte auf:

1. Verkehrssicherheit
2. Barrierefreiheit der Fußwegebeziehungen
3. Aufenthaltsqualität und Attraktivität
4. Stärkung der Fußwegebeziehungen
5. Schulisches Mobilitätsmanagement

Konkrete Informationen zu den einzelnen Themenschwerpunkten können dem Bericht entnommen werden (siehe rechts). Die insgesamt 40 Maßnahmenempfehlungen, die im Zuge des Fußverkehrs-Checks entwickelt und erarbeitet wurden und als Maßnahmenkatalog Teil des Berichts sind, werden aktuell durch die Verwaltung geprüft. Das zuständige Amt für Straßen und Verkehr wird die entsprechenden Maßnahmen darin zunächst ordnen und anschließend weiter bearbeiten.

Hier der Link zum ausführlichen Bericht: https://webapps.essen.de/magazine/fvc_bericht/

Quelle und Bild: Stadt Essen, Martin Hase

5.000 Stellplätze für Fahrräder

Stadt Essen richtet 5.000 Stellplätze für Fahrräder ein – Anregungen der Bezirksvertretungen werden berücksichtigt

Im Ausschuss für Verkehr und Mobilität am vergangenen Donnerstag (09.06.) hat die Stadtverwaltung ihr Konzept zur Errichtung von insgesamt 5.000 neuen Fahrradstellplätzen bis zum Jahr 2030 im gesamten Stadtgebiet vorgestellt. Ein Großteil der Stellplätze soll demnach an Schulen und Sportstätten sowie in Wohnquartieren und in Einkaufsstraßen geschaffen werden. Hinzu kommen 500 Abstellflächen für Lastenräder.

Der Auftrag der Verwaltung hierzu ergibt sich aus dem Beschluss des Rates der Stadt Essen, den RadEntscheid Essen in den kommenden Jahren sukzessive umzusetzen. Die Umnutzung von Parkflächen soll dort umgesetzt werden, wo es keine geeigneten Alternativen für Fahrradabstellmöglichkeiten gibt und in diesen Fällen maximal zehn Prozent der Kfz-Stellplätze eines Straßenabschnitts betreffen. Auf einem Kfz-Parkplatz sollen je nach Abstellanlage bis zu fünf Fahrräder Platz finden können.

Die Flächen für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen werden von der Verwaltung erarbeitet und im Stadtgebiet einheitlich und sukzessive umgesetzt. Der Verwaltung ist wichtig, die jeweiligen Bezirksvertretungen (BV) hierbei regelmäßig zu informieren und zu beteiligen. Darüber hinaus können die BV'en im Rahmen der Beratungen eigene Vorschläge und Anregungen einbringen, die von der Verwaltung im Planungsprozess berücksichtigt werden. Die Vorlage der Verwaltung wird entsprechend verändert und liegt in den morgigen ersten BV-Sitzungen bereits in geänderter Form vor. Im September entscheidet der zuständige Fachausschuss über die Umsetzung der Fahrradabstellanlagen auf Kfz-Stellplätzen im Stadtgebiet. Danach beginnt der Planungsprozess der Verwaltung.

Quelle und Bild: Stadt Essen, Martin Hase

Baumaßnahme in Kettwig

Bebauungsplan 14/16 Am Stammensberg/ Ringstraße – ein Bericht von Hans Jörgens

Wann und warum kümmern wir uns im Rahmen unserer Aktivitäten um Bebauungspläne?
In Bebauungsplänen geht es häufig um die Ausweisung von bisher unbebauten Flächen für die Zwecke des Verkehrs. Dabei können die zu wahrenden Interessen einzelner betroffener Bürger oder gar der Allgemeinheit berührt werden. Der Gesetzgeber hat daher Vorsorge getroffen, dass die Betroffenen frühzeitig informiert werden und ihre Bedenken gegenüber der planenden Behörde äußern können. Letzten Endes entscheidet dann der Rat der Stadt über die Einzelheiten des Bebauungsplanes. Der VCD wirkt hierbei als Lobbyverband oder als fachlich kompetenter Berater.

Gegebener Anlass ist aktuell die Offenlage des Bebauungsplanes 14/16 Am Stammensberg/ Ringstraße in Kettwig. Zusammen mit Peter Kayser habe ich das Planungsgebiet besichtigt und in Abstimmung mit den Vorstandskollegen unsere Bedenken gegenüber der zuständigen Behörde schriftlich geäußert. Die Behörde hat den Eingang unseres Schreibens bestätigt. Die komplette Stellungnahme kann über unsere Homepage runtergeladen werden (www.vcd.org/essen)

Sachverhaltsdarstellung
(Gekürzter Ausschnitt aus der Vorlage für die Behandlung des Vorgangs in den zuständigen politischen Gremien (Bezirksvertretung, Ausschuss für Stadtentwicklung, -planung und Bauen sowie Rat der Stadt Essen)

1. Lage des Plangebietes
Das ca. 1,6 ha große Plangebiet liegt im Stadtbezirk IX, im Stadtteil Kettwig östlich der Ringstraße und nördlich der Straße Am Stammensberg.

2. Anlass der Planung
Durch das Plangebiet verlief ehemals die Bahntrasse von Essen Kettwig über Mintard nach Mülheim. Die Trasse wurde 1876 eingerichtet; der Betrieb für den Personenverkehr wurde im Jahr 1968 eingestellt. Die Bahntrasse wurde schon vor längerer Zeit zurückgebaut. An der Ringstraße gegenüber dem Plangebiet befand sich ursprünglich der Bahnhof „Kettwig vor der Brücke“. Das Empfangs-gebäude wurde im Jahr 1960 abgerissen. Der Hauptteil des Plangebietes in der Umgebung der ehemaligen Gleisanlagen wurde in der Vergangenheit gewerblich genutzt. Im nordöstlichen Grundstücksbereich existierte eine Kohleverladestelle.
Für das Plangebiet besteht kein rechtskräftiger Bebauungsplan. Die planungs-rechtliche Beurteilung erfolgt nach § 35 BauGB.

Das Plangebiet ist in dem zur Entwicklung neuer Wohnbauflächen im Essener Stadtgebiet erarbeiteten Konzept „Bedarfsgerechte Flächenentwicklung“ enthalten und soll einer städtebaulichen Entwicklung im Sinne einer dem städtebaulichen Umfeld entsprechenden, attraktiven Wohnbebauung zugeführt werden.
Die Grundlage für die Ermittlung des Bedarfs der zukünftigen Wohnungsnach-frage bis zum Jahr 2030 bildet die Wohnungsnachfrageanalyse Essen 2025+ des Instituts für Wohnungswesen, Immobilienwirtschaft, Stadt- und Regionalplanung (InWIS) aus Bochum mit Stand vom Januar 2018 (INWIS-Studie).
Die Bevölkerungsprognose (2019/2020) der Stadt Essen bestätigt diesen Bedarf, ebenso wie das im Auftrag des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen erstellte Wohnungsmarktgutachten des GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung von September 2020. Hinzu kommt ein wachsender Bedarf an bezahlbarem Wohnraum, der innerhalb des Plangebietes durch einen angemessenen Anteil an geförderten Wohnungsbau gedeckt werden soll.

Die Planung steht in Übereinstimmung mit den grundsätzlichen Planungszielen der Stadt Essen, die mit der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes dem Bedarf der Bevölkerung an zusätzlichen Wohnbauflächen Rechnung trägt.

3. Planungsrechtliche Situation
Der Regionale Flächennutzungsplan (RFNP) der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr legt in seinem regionalplanerischen Teil für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Allgemeiner Siedlungsbereich“ (ASB) fest. In seinem bauleitplanerischen Teil stellt der RFNP für den gesamten Geltungsbereich „Wohnbaufläche" dar.
Der Bebauungsplan ist mit seinen geplanten Festsetzungen -Wohnen und Grün- aus dem Regionalen Flächennutzungsplan (RFNP) entwickelbar. Somit ist der Bebauungsplan gemäß § 1 Abs. 4 BauGB an die Ziele der Raumordnung angepasst.

Das Plangebiet liegt innerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes der Stadt Essen vom 06.04.1992. In der Umgebung des Plangebietes setzt der Landschaftsplan zwei Landschaftsschutzgebiete fest. Der überwiegende Teil des Plangebietes befindet sich im rund 8,5 ha großen Entwicklungsraum 3.8 „Am Stammensberg“. Gemäß § 20

Absatz 4 Landesnaturschutzgesetz treten widerprechende Darstellungen des Landschaftsplans mit dem Inkrafttreten des entsprechenden Bebauungsplanes außer Kraft.
Mit Inkrafttreten des Bebauungsplanes 14/16 „Am Stammensberg / Ringstraße“ tritt der Landschaftsplan Essen im Geltungsbereich des
Bebauungsplanes per Gesetz außer Kraft.

4. Ziele der Planung
Anlässlich des „Konzeptes zur Förderung des Wohnungsbaus“, welches der Rat der Stadt Essen im Jahr 2016 beschlossen hat, ist bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes in angemessenem Umfang öffentlich geförderter Wohnungs-bau gemäß der Wohnraumförderungsbestimmungen des Landes (WFB NRW) zu realisieren. Als Orientierungsmaßstab sollte hierbei grundsätzlich ein Anteil von rund 30 Prozent der Wohnfläche im Geschosswohnungsbau als öffentlich geförderte Mietwohnungen zugrunde gelegt werden.

Im Einzelnen werden folgende Ziele mit der Planung verfolgt:
• Entwicklung eines qualitätsvollen Wohngebietes,
• Angebot von verschiedenen Wohnungstypologien in Mehr- und Einfamilienhäusern,
• Errichtung von ca. 50 Wohneinheiten, davon sind ca. 30 % der geplanten Wohnflächen im Geschosswohnungsbau als öffentlich geförderte Wohnungen vorzusehen,

• Einfügung der Bebauung in die vorhandene Umgebung angrenzend an die Siedlung Am Stammensberg und die Wohnbebauung entlang der Ringstraße,
• Verkehrliche Erschließung über die Ringstraße,
• Errichtung eines öffentlichen Spielplatzes Typ A zur Versorgung des Plangebietes und der Umgebung mit Spielgelegenheiten,
• Schaffung einer Wegeverbindung für Fußgänger zwischen dem Plangebiet und der südlich anschließenden Siedlungsbereiche,
• Berücksichtigung der Bau- und Naturdenkmäler,
• Beseitigung von städtebaulichen Missständen, wie das illegale Ablagern von Müll.

Durch die geplante Maßnahme entstehen Eingriffe in die Natur. Der überwiegende Anteil der Flächen im Plangebiet ist als Wald im Sinne des Bundeswaldgesetzes einzuordnen (rd.8.700 m²). Für die Inanspruchnahme von Waldflächen ist plangebietsextern ein Ausgleich im Verhältnis 2:1 zu erbringen (Verdopplung der Fläche). Die notwendige Ersatzaufforstung erfolgt über Flächen aus dem städtischen Ersatzflächenpool. Die Aufforstung ist in allen Fällen bereits erfolgt. Der Investor wird im städtebaulichen Vertrag zur Refinanzierung des Ausgleichs verpflichtet.

Der VCD hat im Rahmen der erfolgten Offenlegung eine Stellungnahme verfasst und der Stadt Essen zugeleitet, die wir hiermit wiedergeben:

Die geplante Siedlung ist nicht nur für Essener Interessenten attraktiv, sondern auch für solche aus den Nachbarstädten, vor allem Ratingen mit seinem stark ausgebauten Büro- und Dienstleistungs-zentrum in Ratingen-Ost und vor allem Düsseldorf. Mit der S-Bahn erreicht man den Düsseldorfer Hauptbahnhof in 26 Minuten! Für die Fahrt zum Essener Hauptbahnhof stehen 18 Minuten im Plan.

Im Vergleich der angestrebten Errichtung von etwa 50 -60 Wohnungen im Plangebiet zum Gesamt-Wohnungsbedarf von Essen ist dieser Plan von niederrangiger Bedeutung. In der „Begründung“ wird zur Rechtfertigung dieses Vorhabens immer dann, wenn es um eine Verschlechterung des Ist-Zustandes durch die vorgesehene Bebauung

geht, dieser Beitrag als insgesamt unbedeutend herangezogen und damit die Bebauung gegenüber dem Bestandsschutz für den vorhandenen Wald gerechtfertigt. Diese Bevorzugung ist im Hinblick auf die Schädigung der Natur unredlich.

Beispiel:
Bei der Gestaltung der Pkw-Stellflächen wird gefordert, eine gewisse Zahl von großkronigen Bäumen daneben neu zu pflanzen, um damit den Klimaschaden durch die Rodung der Waldfläche abzumildern. Tatsache ist, dass dieser Nachteil bei den dringend erforderlichen Klimaschutzmaßnahmen entfällt, wenn man auf die Bebauung verzichtet.

Beispiel:
Teile des Baugeländes sind schon heute durch unzulässigen Verkehrslärm beeinträchtigt. Da spielt die durch die Baumaßnahne bedingte geringfügige Erhöhung der Lärmimmission nach Meinung der Verwaltung keine Rolle mehr. Einführung von Tempo 30 auf der Ringstraße als Maßnahme zur Lärmminderung wird nicht erwogen.

Bei der Betrachtung des Umgebungslärms und der Luftverschmutzung wird der Flugverkehr vergessen.

Kitas:
Der Weg von der geplanten Siedlung zur alternativen Kita über die Ruhrbrücke nach Kettwig-Mitte ist eine Zumutung. Der dort vorhandene kombnierte Fuß-Rad-Weg vor allem auf der westlichen Seite der Brücke ist viel zu schmal, vor allem wegen der dort aufstehenden Lichtmasten. Viele Radler benutzen ihn daher nicht und nehmen lieber den Fußgängern den Platz weg oder fahren auf der Straße. Wenn die neuen Anwohner ihre Schützlinge zur Kita bringen wollen, dann werden sie wohl ihr Auto nehmen.

Die Einmündung der Planstraße in die Ringstraße ohne Lichsignalanlage wird ähnlich gefährlich wie die wenige Meter entfernte Einmündung der Montebruchstraße. Das verschlechtert die Erreichbarkeit der an der Montebruchstraße liegenden Supermärkte und sozialen Einrichtungen.

Der in älteren Plänen vorgesehene südliche Radweg entfällt, Ohne zusätzliche Bebauung wäre er ohne großen Aufwand durch Aufnordung des vorhandenen Trampelpfades durchaus machbar.

Die gewählte Siedlungsform aus Einfamilien- und niedergeschossigen Mehrfamilien-Häusern ist aus heutiger Sicht veraltet. Wenn schon ein Teil des Waldes abgeholzt werden soll, dann sollte er durch einen zukunftsweisenden Lebensraum ersetzt werden. Es gibt in einigen Städten bereits autofreie Siedlungen. In den jetzt offengelegten Bebauungsplan-Unterlagen kommt das Wort „Fahrrad“ nur sehr versteckt vor!

Schlussfolgerung:
In der Güterabwägung zwischen den Vorteilen für die Wohnungssituation in Essen und dem Erhalt eines im Hinblick auf die dramatische Klimaverschlechterung notwendigen Waldstücks kommt der VCD zu einem Ergebnis, das dem der Verwaltung vollständig entgegengesetzt ist: Was nützen zusätzliche Wohnungen in einem sich klimatisdh nachteilig veränderten Umfeld? Der infrage stehende Wald muss erhalten bleiben. Er ist überdies ein wegweisendes und nachhaltiges Beispiel für die Selbstheilungskräfte der Natur.

Artikel und Fotos von Hans Jörgens

Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes: Martin Hase, Kopstadtplatz 12, 45127 Essen
Der Newsletter kann per Mail an vcd@martin-hase.de abbestellt werden.