



Runder UmweltTisch Essen  
c/o Dr. Dieter Küpper, [kontakt@umwelttisch.de](mailto:kontakt@umwelttisch.de) [www.umwelttisch.de](http://www.umwelttisch.de)

## Innovations-Impulse für Essen als Grüne Hauptstadt Europas

*Um Essen als „Grüne-Hauptstadt Europas“ für die Zukunft über 2017 hinaus stark zu machen, schlägt der Runde UmweltTisch Essen (RUTE) vor, in verschiedenen Bereichen eine Reihe von Maßnahmen durchzuführen.*

*Fassung vom Essen, 6. Februar 2018*

### Inhaltsübersicht

*- in Datei: STRG + anklicken → auf die Seite springen -*

|   |         |
|---|---------|
| RUTE und GHE .....                            | Seite 2 |
| Maßnahmen-Überblick.....                      | 3       |
| 1. Zwei Hauptmaßnahmen 2. Unsere Wege .....   | 3       |
| 3. Unsere Gewässer 4. Unser Grün .....        | 4       |
| 5. Energie, Wohnen 6. Abfallwirtschaft        |         |
| 7. Ernährung, Umweltbildung, Transparenz..... | 5       |
| Die Vorschläge im Einzelnen.....              | 6-21    |

## RUTE und GHE

---

Die vorliegenden Innovations-Impulse für Essen als Grüne Hauptstadt Europas wurden als Maßnahmen-Vorschläge erarbeitet im Runden UmweltTisch Essen (RUTE).

Der RUTE ist eine überparteiliche Vereinigung von mehr als 30 selbständig handelnden Umwelt-, Naturschutz- und Verkehrs-Verbänden sowie Initiativen der ökologischen und sozialen Stadtentwicklung, der erneuerbaren Energieversorgung und des Klimaschutzes.

Der RUTE existiert seit 1993. Er versteht sich als koordinierende Vereinigung zur Verstärkung von Umwelt-Anliegen.

Der RUTE trägt als **Teil der Essener Zivilgesellschaft** durch Öffentlichkeitsarbeit und Gespräche mit Politik und Verwaltung zu Bewusstsein und Meinungsbildung aller Betroffenen in umweltrelevanten Fragen bei.

Der RUTE begrüßt den starken Impuls aus **Europa** zur Weiterentwicklung des **Umweltbewusstseins** und freut sich über die Wahl zur European Green City 2017.

Für die Anliegen Essens, sich als **Grüne Hauptstadt** zu präsentieren und zu entwickeln, haben RUTE-Gruppen mehr als 200 Vorschläge eingereicht. Viele dieser Ideen verwirklichen sie in diesem Jahr mit Unterstützung der Stadt. Die zahlreichen schönen und starken Events im Jahr der Grünen Hauptstadt 2017 bilden in Essen und weit über die Stadt hinaus wichtige Meilensteine für Bildung und Entwicklung des Bewusstseins von zukunftsfähiger Lebensqualität.

In der Bewerbung um den Titel hat Essen **in Brüssel starke Absichtserklärungen abgegeben**, um die – keineswegs verschwiegenen – Defizite in vielen Bereichen zu überwinden. Dazu schlägt der RUTE der Stadt Essen mit den vorliegenden Innovations-Impulsen vor, eine Reihe von „grünen“ Maßnahmen durchzuführen. Mit deren Hilfe kann Essen über 2017 hinaus noch erheblich stärker im umfassenden Sinne zukunftsfähig werden und seine Zusagen nach Brüssel einhalten.

Der RUTE ist bereit, nach Kräften Daten und Informationen bereitzustellen sowie insbesondere Maßnahmen der Kommunikation und der Meinungsbildung energisch zu unterstützen.

Kontakt: Dr. Dieter Küpper, [kontakt@umwelttisch.de](mailto:kontakt@umwelttisch.de) [www.umwelttisch.de](http://www.umwelttisch.de)

**Die Seiten - 3 - bis - 5 -** zeigen einen Überblick. Um der Übersichtlichkeit willen sind zu den jeweiligen Bereichen in einem **Kasten** zunächst die wesentlichen

- **Absichtserklärungen der Stadt Essen aus der GHE-Bewerbung** aufgeführt. Es folgt eine
- Ampel-Bewertung (Rot – Gelb – Grün) der aktuell ergriffenen Maßnahmen. Sodann sind die
- Überschriften der dazu vom RUTE vorgeschlagenen Maßnahmen angegeben;  
in der digitalen Fassung führt ein Klick zu den einzelnen Abschnitten.

**Ab Seite - 6 -** sind die einzelnen Maßnahmenvorschläge mit Begründungen aufgeführt.

# Maßnahmen-Überblick- **Maßnahmen: STRG + anklicken** → auf die Seite springen - Vorschläge zur Grünen Hauptstadt Essen

**Ampelbewertung: Sind die Ziele mit den bisher beschlossenen Maßnahmen erreichbar?**

● = Nein

● = Teilweise/Möglicherweise

● = Ja

## 1. Zwei Hauptmaßnahmen

Masterplan Mobilität, Energieeffizienz-Konzept..... - 6 -

## 2. Unsere Wege: Bereich Verkehr

**Aus der Bewerbung der Stadt Essen zur GHE**  
([https://media.essen.de/media/egc2017media/egc2017\\_bilder/grafiken\\_2/12\\_ziele\\_poster.de.pdf](https://media.essen.de/media/egc2017media/egc2017_bilder/grafiken_2/12_ziele_poster.de.pdf))

**2.NAHVERKEHR**  
Veränderung des Modal-Split für ÖPNV/  
MIV/ Fahrrad / Fußgänger auf jeweils 25 %  
bis 2035

|         | 1989 | 2001 | 2011 | 2020 | 2035 |
|---------|------|------|------|------|------|
| ÖPNV    | 12 % | 16 % | 19 % | 21 % | 25 % |
| MIV     | 55 % | 54 % | 54 % | 44 % | 25 % |
| Fahrrad | 4 %  | 3 %  | 5 %  | 11 % | 25 % |
| Zu Fuß  | 29 % | 27 % | 22 % | 23 % | 25 % |

**Radverkehrsprojekte**

- Weiterentwicklung des Alltagsroutennetzes (Bauprogramm Radverkehr 2020; 500.000 €/a)
- Weiterbau von Radtrassen
- Verbesserung der Radinfrastruktur (Deckenerneuerungsprogramm 2013-2018)
- Öffentlichkeitsarbeit über Veranstaltungen (laufend) (Aktion „Stadtradeln“, Fahrradkalender)
- Herausgabe von Printprodukten
- Errichtung der Radstation Kupferdreh und des Verbindungstunnels am Bahnhof Kettwig (Förderantrag gestellt)
- Machbarkeitsstudie für den 101 Kilometer langen Radschnellweg Ruhr (Trassenplanung zwischen Duisburg und Hamm).

Abb. 2.10: Modal Split Entwicklung und Zielwerte für Weegeanteile in der Stadt Essen  
\* MIV = motorisierter Individualverkehr

**Sind diese Ziele mit den bisher beschlossenen Maßnahmen erreichbar? Nein ●**

### Maßnahmen-Vorschläge:

#### 2. Unsere Wege

##### 2.1. Im Bereich der Verwaltung

Mehr Bürgerservice ins Internet und in Stadtteile; Mobilitätsmanagement für Stadtämter usw.;  
Fahrrad-Abstellanlagen; Stärkung der Verwaltung ..... - 7 -

##### 2.2. Bus- und Bahnverkehr

Fortschreibung Nahverkehrsplan; „Bahnhofstangente“ ..... - 8 -

##### 2.3. Radverkehr allgemein

Bundes- und Landes-Zuschussmittel ausschöpfen; mehr Finanzmittel; Planungskapazitäten  
aufstocken..... - 8 -

##### 2.4. Radverkehr im Einzelnen

Nord-Süd-Radweg; RS1; Radroutennetz; Radwege-Reinigung; Schäden an allen Radverkehrs-  
anlagen; Baustellen; neue Aufteilung des verfügbaren Verkehrsraumes für Alltagsradler; Grüne  
Welle für Alltags-Radverkehr; "Grüner Pfeil" an Ampeln für rechtsabbiegende Radfahrer ..... - 8 -

##### 2.5. Fußverkehr

„Die begehbare Stadt“: Verkehrspolitik für Fußgänger ..... - 10 -

##### 2.6. Elektromobilität

Umstellprogramm Dienstfahrzeuge auf Elektrofahrräder, e-Lastenfahrräder, Elektromobile;  
Mietsystem für verschiedene Elektrofahrräder; Ladestellen im öffentlichen Raum **Fehler! Textmarke nicht definiert**

### 3. Wasserbewirtschaftung: Unsere Gewässer

**Aus der Bewerbung der Stadt Essen zur GHE**  
 ([https://media.essen.de/media/egc2017media/egc2017\\_bilder/grafiken\\_2/12\\_ziele\\_poster.de.pdf](https://media.essen.de/media/egc2017media/egc2017_bilder/grafiken_2/12_ziele_poster.de.pdf))

8. WASSERBEWIRTSCHAFTUNG

- Sicherung und Steigerung der Trinkwasserqualität
- Naturnahes Baden in der Ruhr
- Anpassung der Wasserwirtschaft an die Folgen des Klimawandels

Sind diese Ziele mit den bisher beschlossenen Maßnahmen erreichbar?

● Teilweise/Möglicherweise

#### Maßnahmen-Vorschläge:

##### 3. Unsere Gewässer

Baldeneysee: Bürger-Beteiligung für Entwicklung; weitere Gewässer-Renaturierung und Schaffung weiterer Retentionsräume..... - 12 -

-----

### 4. Grünflächen, Natur und Biodiversität: Unser Grün

**Aus der Bewerbung der Stadt Essen zur GHE**  
 ([https://media.essen.de/media/egc2017media/egc2017\\_bilder/grafiken\\_2/12\\_ziele\\_poster.de.pdf](https://media.essen.de/media/egc2017media/egc2017_bilder/grafiken_2/12_ziele_poster.de.pdf))

3. STÄDTISCHE GRÜNFLÄCHEN, DIE NACHHALTIGE LANDNUTZUNG UMFASSEN

- Alle Essener/-innen erreichen das „Grüne Wegenetz“ unterhalb von 500 m Entfernung bis 2020 (heute ca. 75%)
- Entwicklung der Stadt Essen zu einer grünen Stadt mit hoher Lebens- und Freizeitqualität

4. NATUR- UND BIODIVERSITÄT

- Hohe Lebensqualität durch Balance zwischen Urbanen und naturnahen Räumen (basierend auf der EU-Biodiversitätsstrategie)
- Stabilisierung der Erhaltungszustände der Arten
- Integration von Naturschutz in Land- und Forstwirtschaft und Siedlungsentwicklung

Sind diese Ziele mit den bisher beschlossenen Maßnahmen erreichbar?

● Teilweise/Möglicherweise

#### Maßnahmen-Vorschläge:

##### 4. Unser Grün

###### 4.1. Grün allgemein

Beitritt zum Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt e.V.“; Maßnahmen für biologische Vielfalt; „Natur als städtisches Kapital“ ..... - 13 -

###### 4.2. Grünflächenschutz

Flächenmanagement; Schutz von Freiflächen und Landschaftsschutzgebieten; Essener Norden: Landschaftsplan, Waldflächen; Entsiegelung öffentlicher Flächen; Wald: mehr Naturnähe; Konzept für mehr Umwelt- und Naturschutz..... - 14 -

###### 4.3. Straßengrün

Programm „Lebensraum Straßenbaum“; Baumscheiben-Schutz..... - 16 -

###### 4.4. Bodenschutz

Handlungskonzept Bodenschutz als umweltpolitische Aufgabe ..... - 17 -

## 5. Unsere Energie und unser Wohnen

### Aus der Bewerbung der Stadt Essen zur GHE

([https://media.essen.de/media/egc2017media/egc2017\\_bilder/grafiken\\_2/12\\_ziele\\_poster.de.pdf](https://media.essen.de/media/egc2017media/egc2017_bilder/grafiken_2/12_ziele_poster.de.pdf))

#### 11. ENERGIEEFFIZIENZ

- Reihenfolge der Klimaschutzaktivitäten:  
Steigerung der Sanierungsrate auf 3% p.a. auf Niedrigenergiehaus-Standard.  
Kommunale Neubauten ausschließlich in Passivhaus-Standard.  
Nutzung der Potentiale der Erneuerbaren Energien (ein Drittel der Stromversorgung durch Solar-energie bis 2050).
- Aufstellung eines Energienutzungsplans (ENP)
- Fortlaufende Minderung des Gesamtenergieverbrauchs der Stadt Essen  
(um 19,6 % von 1990 - 2011)

Sind diese Ziele mit den bisher beschlossenen Maßnahmen erreichbar? **Nein** ●

### Maßnahmen-Vorschläge:

#### 5. Unsere Energie und unser Wohnen

|  |        |
|--|--------|
| <u>Energiewende-Konzept</u> .....        | - 18 - |
| <u>Im Bereich der Verwaltung</u> .....   | - 18 - |
| <u>Wärme/Energie in Quartieren</u> ..... | - 18 - |
| <u>RWE-Unterstützung</u> .....           | - 18 - |
| <u>AKW-Gefahr</u> .....                  | - 18 - |

-----

## 6. Abfallwirtschaft

### Aus der Bewerbung der Stadt Essen zur GHE

([https://media.essen.de/media/egc2017media/egc2017\\_bilder/grafiken\\_2/12\\_ziele\\_poster.de.pdf](https://media.essen.de/media/egc2017media/egc2017_bilder/grafiken_2/12_ziele_poster.de.pdf))

#### 7. ABFALLERZEUGUNG UND -MANAGEMENT

- Fortschreibung des Abfallwirtschaftskonzeptes der Stadt Essen bis Ende 2014
- Steigerung der Recyclingquote von 40% (2012) auf 65% (2020)
- Reduzierung des Abfallaufkommens pro Einwohner
- Urban Mining - Erhöhung des Sammelaufkommens bei Elektroschrott

Sind diese Ziele mit den bisher beschlossenen Maßnahmen erreichbar?

● Teilweise/Möglicherweise

### Maßnahmen-Vorschläge:

#### 6. Unsere Abfallwirtschaft

|  |        |
|--|--------|
| ökologisches Abfallwirtschaftskonzept..... | - 22 - |
|--|--------|

-----

## 7. Ernährung, Umweltbildung, Transparenz der Stadt-Verwaltung und -Politik

|   |        |
|---|--------|
| <u>Konzept für gesunde Ernährung in Essener Gemeinschaftseinrichtungen kombiniert mit Umweltbildung; Transparenz der Stadtverwaltung und -Politik</u> ..... | - 22 - |
|---|--------|

Die Vorschläge im Einzelnen

**Kursiv = Kurzfristig umsetzen**

| <b>1. Zwei Hauptmaßnahmen</b> |   |   |   |
|-------------------------------|---|---|---|
| 1.1.                          | <b>Masterplan Mobilität</b><br>(konzeptionelle Abstimmung von Maßnahmen für alle Verkehrsarten)   | <p>Erarbeitung eines <b>Gesamtverkehrskonzepts für Essen</b> bzw. eines <b>Entwicklungsplans zur Mobilität mit konkreten, abgestimmten Maßnahmen</b>, die das 4x25%-Ziel der GHE bis 2035 erreichbar machen; Einrichtung einer <b>dezernatsübergreifenden Stabsstelle Mobilität</b> beim OB.</p> <p>Inhaltliche Schwerpunkte:</p> <p><b>1. Nahverkehrsplan 2017 Plus</b> mit Leuchtturmprojekten wie „Bahnhofstangente“ (schnellstmögliche Realisierung)</p> <p><b>2. Alltags-Radwegenetz weiterentwickeln</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Haupttroutennetz mit Quartiersanbindungen</li> <li>- 100 Fahrradstraßen realisieren</li> </ul> <p><b>3. Maßnahmen zur Reduzierung des MIV-Anteils</b></p> | <p>Die Hauptdefizite Essens als Grüne Hauptstadt Europas liegen im Bereich Verkehr.</p> <p>Für die Einhaltung insbesondere der NO<sub>2</sub>- und Feinstaub-Grenzwerte muss unverzüglich Sorge getragen werden, hier geht es um akuten Gesundheitsschutz der Bevölkerung.</p> <p>Es fehlt ein Konzept für das gemeinsame Vorgehen der verschiedenen Verkehrsträger.</p> <p>zu 1.: Das Verbesserungspotenzial ist groß, ausgearbeiteter Vorschlag von MWS und ProBahn: <a href="http://mobilitaetwerkstadt.de/wp-content/uploads/PB_MWS_NVP-Essen-2017_2017-01-25.pdf">http://mobilitaetwerkstadt.de/wp-content/uploads/PB_MWS_NVP-Essen-2017_2017-01-25.pdf</a></p> <p>zu 2.: attraktive Radwegeverbindungen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung schaffen; Anbindung an Stadtteile</p> <p>zu 3.: Vorbilder Kopenhagen, Wien, Zürich, Helsinki: mobility-as-a-service – effektive Vernetzung aller Verkehrsträger <a href="http://www.euroforum.de/future-mobility/mobility-as-a-service-helsinki-plant-carxit/">http://www.euroforum.de/future-mobility/mobility-as-a-service-helsinki-plant-carxit/</a></p> <p>Bus- und Bahnverkehr u.a. durch geringen Preis (VRR) attraktiver machen, Parkplatzgebühren in verdichteten Stadtteilen erhöhen; Entlastungsmaßnahmen B 224/Essener Norden planerisch sichern und umsetzen</p> |
| 1.2. c                        | <b>Energieeffizienz auf lokaler Ebene durch umfassendes Konzept</b> für alle städtischen Ämter, Einrichtungen und Tochtergesellschaften sowie den gesamten Stadt-raum | <p>Energiewende-Konzept mit <b>Masterplan „Energieeffiziente Stadt Essen“</b></p> <p>Inhaltliche Schwerpunkte:</p> <p>1.) Stadtverwaltung: Umstellung bis 2020 auf <b>Stromversorgung</b> ausschließlich aus dezentraler erneuerbarer Energie, <b>Energiespar-Contracting</b>-Projekte, städtische Neubauten beispielhaft über die gesetzlichen Vorgaben hinaus in <b>Passivhaus- bzw. Plusenergiehaus-Bauweise</b></p> <p>2.) <b>Konzepterstellung für die Wärme- und Energieversorgung von Wohnquartieren, Kraft-Wärme-Koppelung</b>, neue Wohnquartiere: „autofrei“, als <b>Solarsiedlung</b></p>  | <p>Je früher die Energiewende in Essen verwirklicht wird, desto früher kommt es auch zur <b>Entlastung des städtischen Haushaltes</b>.</p> <p>Die wichtigsten Handlungsträger von Stadtwerken, Steag und Solargenossenschaft bis hin zu Wohnungsbaugesellschaften sind vernetzt in die Planung einzubeziehen.</p> <p>Durch intelligentes Management bei der Kombination von Solarenergie, Blockheizkraftwerken, Wärmerückgewinnung, dezentralen Energiespeichern für weitgehend autarke Wärme- und Energieversorgung usw. wird die Stadt zum Vorbild für viele. Sie leistet damit weit über den eigenen Bereich hinaus wichtige Beiträge zur Gesundheit, zur Umwelt und zum Klimaschutz, zur Unabhängigkeit von fossilen Energieträger-Importen und damit zur Umweltgerechtigkeit und zum internationalen Frieden.</p>  |

## 2. Unsere Wege

|  |   |  |   |
|--|---|--|---|
|  | <p><b>Masterplan Mobilität</b><br/>(konzeptionelle Abstimmung von Maßnahmen für alle Verkehrsarten)</p> | <p><b>(= Hauptmaßnahme 1.1)</b><br/>Erarbeitung eines <b>Gesamtverkehrskonzepts für Essen</b> bzw. eines <b>Entwicklungsplans zur Mobilität mit konkreten, abgestimmten Maßnahmen</b>, die das 4x25%-Ziel der GHE bis 2035 erreichbar machen; Einrichtung einer <b>dezernatsübergreifenden Stabsstelle Mobilität</b> beim OB.<br/><br/>Inhaltliche Schwerpunkte:<br/><b>1. Nahverkehrsplan 2017 Plus</b> mit Leuchtturmprojekten wie „Bahnhofstangente“ (schnellstmögliche Realisierung)<br/><b>2. Alltags-Radwegenetz weiterentwickeln</b><br/>- Haupttroutennetz mit Quartiersanbindungen<br/>- 100 Fahrradstraßen realisieren<br/><b>3. Maßnahmen zur Reduzierung des MIV-Anteils</b></p> | <p>Die Hauptdefizite Essens als Grüne Hauptstadt Europas liegen im Bereich Verkehr.<br/><br/>Für die Einhaltung insbesondere der NO<sub>2</sub>- und Feinstaub-Grenzwerte muss unverzüglich Sorge getragen werden, hier geht es um akuten Gesundheitsschutz der Bevölkerung.<br/><br/>Es fehlt ein Konzept für das gemeinsame Vorgehen der verschiedenen Verkehrsträger.<br/><br/>zu 1.: Das Verbesserungspotenzial ist groß, ausgearbeiteter Vorschlag von MWS und ProBahn: <a href="http://mobilitaetwerkstadt.de/wp-content/uploads/PB_MWS_NVP-Essen-2017_2017-01-25.pdf">http://mobilitaetwerkstadt.de/wp-content/uploads/PB_MWS_NVP-Essen-2017_2017-01-25.pdf</a><br/><br/>zu 2.: attraktive Radwegeverbindungen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung schaffen; Anbindung an Stadtteile<br/><br/>zu 3.: Vorbilder Kopenhagen, Wien, Zürich, Helsinki: mobility-as-a-service – effektive Vernetzung aller Verkehrsträger <a href="http://www.euroforum.de/future-mobility/mobility-as-a-service-helsinki-plant-carxit/">http://www.euroforum.de/future-mobility/mobility-as-a-service-helsinki-plant-carxit/</a><br/><br/>Bus- und Bahnverkehr u.a. durch niedrigen Preis (VRR) attraktiver machen, Parkplatzgebühren in verdichteten Stadtteilen steigern; Entlastungsmaßnahmen B 224/Essener Norden planerisch sichern und umsetzen</p> |
|--|---|--|---|

|        | <u>Beobachtung/Defizit</u>   | <u>Verbesserungsvorschlag</u>   | <u>Bemerkungen</u>   |
|--------|--|---|--|
|        | <b>2.1. Im Bereich der Verwaltung</b>  |   |  |
| 2.1.1. | Unnötig lange Wege zu städtischen Behörden   | <b>Weitere Bürgerservice-Angebote ins Internet</b> bzw. <b>in die Stadtteile</b> verlegen bzw. dort erhalten  | Prüfen, wo mehr „ <b>Stadt der kurzen Wege</b> “ möglich ist zur Verminderung innerstädtischen Verkehrs, für mehr Bürgernähe und Wartezeitverkürzung   |
| 2.1.2. | Mitarbeitende städtischer Ämter und der Tochtergesellschaften nutzen bei Dienstfahrten und dem Weg zur Arbeit nicht konsequent die ökonomischsten und CO <sub>2</sub> -sparsamsten Verkehrsmittel. | Für alle <b>Stadtämter</b> wird ein gründliches <b>betriebliches Mobilitätsmanagement</b> eingeführt zur ökologisch und ökonomisch sinnvollsten Verkehrsmittel-Nutzung.   | Dienststellen mit viel Außendienst wie Umweltamt, Amt für Straßen und Verkehr und die Sport- und Bäder-Betriebe beginnen sofort.<br>Mit wissenschaftlicher Begleitung / Evaluation z.B. durch Prof. Reutter, Wuppertalinstitut! Vgl. <a href="http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms1/index.php?option=com_content&amp;view=article&amp;id=222&amp;Itemid=21">http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms1/index.php?option=com_content&amp;view=article&amp;id=222&amp;Itemid=21</a> |
| 2.1.3. | In städtischen Ämtern sind schlechte Bedingungen für das Abstellen von Fahrrädern der Mitarbeiter*innen.   | Für sämtliche <b>städtischen Ämter</b> werden <b>abschließbare Fahrrad-Abstellanlagen</b> , auch im Außenbereich mit Überdachung und Ladestation, sowie <b>Duschenanlagen</b> für Mitarbeiter*innen eingerichtet. | Die Renovierung des Rathauses ist eine gute Gelegenheit dafür.   |

|        |  |  |  |
|--------|--|--|--|
| 2.1.4. | Die Aufgaben im Bereich Umwelt und Naturschutz sind gewachsen. | <b>Personelle Stärkung der Umweltverwaltung</b> , besonders der Unteren Naturschutzbehörde |  |
|--------|--|--|--|

### 2.2. Bus- und Bahnverkehr

|        |  |   |  |
|--------|--|---|--|
| 2.2.1. | Anteil Bus- und Bahnverkehr am Gesamtverkehr ist zu gering.                                      | <b>Siehe oben Hauptmaßnahme 1. 1.!</b><br><b>Fortschreibung des Nahverkehrsplans</b> der Stadt Essen 2017                           | ausgearbeitete Vorlage siehe <a href="http://mobilitaetwerkstadt.de/wp-content/uploads/PB_MWS_NVP-Essen-2017_2017-01-25.pdf">http://mobilitaetwerkstadt.de/wp-content/uploads/PB_MWS_NVP-Essen-2017_2017-01-25.pdf</a> |
| 2.2.2. | Anteil Bus- und Bahnverkehr im Modal Split ist zu gering.  | Schnellstmögliche Realisierung der <b>Straßenbahn „Bahnhofstangente“</b> vor Bau des 3. Bauabschnitts Berthold-Beitz-Boulevard      |  |
| 2.2.3. | Die höherwertigen Verkehrsmittel Bus und Bahn sind an den meisten Ampeln dem MIV gleichgestellt. | <b>Grüne Welle für den ÖPNV</b> : Höherwertige Verkehrsmittel sollen durchweg Vorrang haben mit dem Ziel „Wartezeit Null für ÖPNV“. | „Wartezeit Null für ÖPNV“ soll mithilfe des IT-Systems ICTS ermöglicht werden, das für zentralverbundene Anschlussicherung angeschafft wird.   |

### 2.3. Radverkehr allgemein

|        |   |   |   |
|--------|---|---|---|
| 2.3.1. | Anteil Radverkehr im Modal Split ist zu gering. | Jedes Jahr <b>mehr Finanzmittel für die Realisierung von Radverkehrsanlagen</b> bereitstellen, vor allem für die Alltagsnutzung; Bundes- und Landes- <b>Zuschussmittel</b> für Radverkehr bestmöglich <b>ausschöpfen</b> und die für die erforderlichen Maßnahmen nötigen <b>Planungs- und Umsetzungskapazitäten im Amt für Umwelt und Bauen aufstocken</b> | Alltagsradeln reduziert effektiv den Kfz-Verkehr, zur Förderung ist das Radroutennetz dringend zu überarbeiten;<br>Bundesmittel siehe <a href="http://www.bmub.bund.de/presse/pressemitteilungen/pm/artikel/bmub-foerdert-investitionen-in-den-radverkehr/">http://www.bmub.bund.de/presse/pressemitteilungen/pm/artikel/bmub-foerdert-investitionen-in-den-radverkehr/</a> |
|--------|---|---|---|

### 2.4. Radverkehr im Einzelnen

|        |   |  |  |
|--------|---|--|--|
| 2.4.1. | Es fehlt eine möglichst geradlinige, attraktive Radverkehrsverbindung im nördlichen Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung. | Realisierung einer durchgehenden <b>Radwegtrasse in Nord-Süd-Richtung</b> von Stadtgrenze Bottrop/Gladbeck mit radgerechten Ampelschaltungen, Ausbau und guter Anbindung weiterer Radverkehrsanlagen | Hauptroutennetz stärken, eine attraktive Radverbindung im nördlichen Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung kann zur Entlastung der B224 beitragen |
| 2.4.2. | Radroutennetz ist noch nicht optimal auf RS1 und RSMR eingerichtet.   | Essen entwickelt sein <b>Radroutennetz</b> weiter, sodass es bei Fertigstellung der <b>Radschnellwege RS1 und RSMR</b> optimal an diese anschließt.  | Enge Abstimmung mit den Nachbarstädten!  |



|        |  |   |   |
|--------|--|---|---|
| 2.4.3. | RS1: Bau des Leitprojekts der NRW-Landesregierung droht in Essen ausgebremst zu werden   | <p><b>RS1:</b> a) Die Stadt Essen führt ein <b>beschleunigtes Bebauungsplan-Verfahren</b> für den Bereich Eltingviertel durch.</p> <p>b) Für die Dauer des Bebauungsplan-Verfahrens wird als provisorische <b>Interimslösung</b> der alte <b>Bahndamm</b> inkl. der Brücke über die Altenesse-ner Straße genutzt.</p> <p>c) Den <b>Radschnellweg</b> mit einem Spatenstich in östliche Richtung noch in 2017 <b>voranbringen</b> (ohne uns in Einzelheiten wie die Anbindung einzelner Anschlussstellen, z.B. am Eltingviertel, zu verlieren)</p> |   |
| 2.4.4. | Radwege: Teilweise ungepflegter Zustand / Blätter, abgängiger Bewuchs, Abfälle bleiben liegen.   | <b>Regelmäßige Radwege-Reinigung</b> wie Straßenfahrbahn, Aufnahme asphaltierter Radverkehrsanlagen in den Einsatzplan der Straßenreinigung EBE   | Sichere Radverkehrsanlagen sind auch attraktivere Radrou-ten  |
| 2.4.5. | Radwege: Es gibt viele Fahr- bahnschäden, z.T. durch Baumwurzeln, Frostschäden   | Vorrangig die <b>Schäden an allen Rad- verkehrsanlagen</b> im ganzen Stadt- gebiet durch entsprechende Fahr- bahnerneuerung <b>beheben</b>  | Fahrbahnzustand ist ausschlag- gebend für Attraktivität der Strecken, für Freizeit- wie für Alltagsradler   |
| 2.4.6. | Verblasste Markierungen der Radwegeinfrastruktur sind leicht zu übersehen  | <b>Markierungen</b> von Radverkehrs- anlagen <b>erneuern</b>  | Nord-Süd- und Ost-West- Routen, z.B. Natur-Route  |
| 2.4.7. | Für Baustellen von Versor- gungsträgern werden meist ohne besondere Hinweise Vollsperrungen vorgenom- men, ohne die notwendige Einrichtung einer provisori- schen Verkehrsführung des Radverkehrs. | <b>Baustellen von Versorgungsträgern im Rad-und Gehwegbereich</b> sind ausnahmslos gemäß der Richtlinien der AGFS abzusichern, notwendige Umfahrungen sowie Umleitungen radfahrgerecht auszuführen und auszuschildern.  |   |
| 2.4.8. | Radverkehrsanlagen: Ge- meinsame Nutzung mit Fuß- gängern oder vor Einkaufslä- den ist bei hohem Verkehrs- aufkommen stellenweise nicht mehr möglich   | Teilweise neue Aufteilung des <b>ver- fügbaren Verkehrsraumes</b> , da sich die Nutzung geändert hat oder än- dern wird: für Freizeit konzipiert, für <b>Alltagsradler zu ertüchtigen</b>   |   |
| 2.4.9. | Die Grüne Welle im Straßen- raum ist für den Autoverkehr ausgelegt   | Prüfauftrag, auf einzelnen Straßen <b>Grüne Welle für den Alltags- Radverkehr</b> in der Stadt einzurichten   | Gemäß der aktuell in Oberhau- sen durchgeführten Maßnahme mit Kontaktstreifen auf Radwe- gen; weitere Möglichkeiten testen (Vorbild München), siehe <a href="http://www1.wdr.de/wissen/technik/g ruene-welle-fuer-radfahrer-102.html">http://www1.wdr.de/wissen/technik/g ruene-welle-fuer-radfahrer-102.html</a> |

|        |  |  |  |
|--------|--|--|--|
| 2.4.10 | Radfahrer müssen an den Ampeln z.T. in Abgasschwad- den warten, auch wenn die Rechtsabbiegung frei ist | <b>"Grüner Pfeil" an Ampeln</b> für rechtsabbiegende Radfahrer | Vorbilder: Paris, Brüssel, Basel<br><a href="http://www1.wdr.de/wissen/technik/gruene-welle-fuer-radfahrer-102.html">http://www1.wdr.de/wissen/technik/gruene-welle-fuer-radfahrer-102.html</a><br>Dem umweltfreundlichen Rad- verkehr sollte allein schon we- gen seiner Symbolkraft freie Fahrt gewährt werden |
| 2.4.11 | <i>Radfahren wird im Winter schlechter gestellt als Auto- fahren</i>                                   | <b>Winterdienst auf Radwegen in Essen einführen</b>            |  |

## 2.5. Fußverkehr

|        |  |  |   |
|--------|--|--|---|
| 2.5.1. | <i>Anteil Fußgänger- verkehr ist zu gering, Fußgänger werden oft gegenüber ande- ren Verkehrsteil- nehmern benachtei- ligt</i> | <p>Ratsbeschluss:</p> <p><b>Programm „Die begehbare Stadt – Verkehrspolitik für Fußgänger“:</b></p> <p><i>Entwicklung und Umsetzung eines Konzeptes für Fußgänger als Ver- kehrsteilnehmer und zur Erhöhung des Anteils am Modalsplit</i></p> <p><i>Förderung der Verkehrswende mit Fußgängermobilität</i></p> | <i>Dass viele Menschen immer schneller und möglichst motorisiert unterwegs sind, hat vor allem denen zu schaffen gemacht, die auf eigenen Füßen gehen. Zur Förderung des „Zu-Fuß-Gehens“ als wichtiger Bestandteil der Essener Ver- kehrspolitik werden Straßenräume und Plätze zum Gehen und Verweilen attrak- tiv gestaltet (Entschleunigung), Ampeln fußverkehrsfreundlich geschaltet usw.</i> |
|--------|--|--|---|

## 2.6. Elektromobilität

|        |   |  |   |
|--------|---|--|---|
| 2.6.1. | <p>Die notwendige und dringende Wende zur Elektromobilität wird im Gestaltungs- bereich der Stadt Essen zu wenig vo- rangebracht.</p> <p>Es fehlen Initiativen und Planungen der Stadt, beginnend in ihrem Bereich suk- zessive verschiedene bedarfsgerechte Elektro-Fahrzeuge einzusetzen.</p> | <p>Förderung der Verkehrswende mit Elektromobilität</p> <p><b>5 Jahres-Umstellprogramm städtischer Dienst- fahrzeuge</b> mit Verbrennungsmotoren auf ver- schiedene bedarfsgerechte <b>Elektrofahrzeuge</b> mit unterschiedlichem Leistungsspektrum: Elektrofah- räder, e-Lastenfahrräder, Elektromobile mit Kör- perkraft-Unterstützung und Wetterschutz, voll- elektrische Fahrzeuge für Transport usw.; Beschaf- fung von Elektro-Mobilen über Beteiligung an Sammel-Ausschreibungen in der Region (Beispiel: Bäcker Schüren in Hilden)</p> <p>Initiierung eines <b>Mietsystems für verschiedene Elektrofahräder:</b> Pedelecs (Motor bis 250 W), eBikes (mit Motor über 250 W), e-Lastenfahrräder, Elektromobile mit Körperkraft-Unterstützung und Wetterschutz; Mietsystem andocken an Radstatio- nen und Metropolrad Ruhr-System; Zielgruppen: Städtische Bedienstete, später auch allgemeine Öffentlichkeit</p> | <p>Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschaffung von be- darfsgerechten Elektro- mobilen über gemeinsa- me Ausschreibungen: Hildener Bäcker Schüren gründet Selbsthilfegruppe für E-Mobilität (<a href="http://www.klimaexpo.nrw/presse/pres semitteilungen/pressemitteilungen- details/article/hildener-baecker- gruendet-selbsthilfegruppe-fuer-e- mobilitaet/">http://www.klimaexpo.nrw/presse/pres semitteilungen/pressemitteilungen- details/article/hildener-baecker- gruendet-selbsthilfegruppe-fuer-e- mobilitaet/</a>)</li> <li>• Projekt e-mo-Mobile: Vorstellung von Elektro- mobilen mit Körperkraft- Unterstützung und Wet- terschutz im Rahmen des „Grüne-Hauptstadt“- Programms im Frühjahr 2017.</li> </ul> |
| 2.6.2. | Die Transportsyste- me erzeugen beson- ders viel schädliche Emissionen  | System für <b>emissionsreduzierten Warentransport in der Stadt / im Ruhrgebiet</b> aufbauen; Anreize zur Emissionsreduzierung für die Zuliefe- rung im wachsenden Online-Handel schaffen   | Amsterdam geht bereits voran: Vorbild z.B. Cargo- hopper  |

| <b>2.7. Autoverkehr</b> |  |  |  |
|-------------------------|--|--|--|
| 2.7.1                   | Werden: Stickstoffdioxid (NO <sub>2</sub> )-Überschreitung an der Abteistraße bleibt auch nach Realisierung des Verkehrskonzepts Werden über dem Grenzwert | Werden: Nach Umsetzung des Verkehrskonzeptes <b>Werden NO<sub>2</sub>-Messstelle</b> einrichten; wenn nötig, weitere Maßnahmen zur Luftreinhaltung durchführen wie z.B. Pfortnerampel, Tempo 30 km/h, bei Grenzwert-Überschreitung Fahrverbot bis Unterschreitung, Umsteigemöglichkeiten auf Elektrobus schaffen | Berechnungen von simuPLAN  |
| 2.7.2.                  | Zu geringe Verkehrsreduzierung auf der B 224 trotz diverser Maßnahmen; Kontrollmaßnahmen unzureichend  | Konsequente Kontrolle; zur Entlastung der B 224 und des besonders des Stadtteils Vogelheim mehr Einsatz Essens bei Land und Bund für den Bau einer <b>neuen Abfahrt auf der A42</b> in Höhe des Essener Stadthafens: Regelmäßige Nachfrage zum Sachstand   | Soweit nötig auch in Bottrop und beim Landesbetrieb Straßen NRW auf vorrangige Bearbeitung des Anliegens drängen. Weitere Maßnahmen: siehe B 224-Entlastungspaket<br><a href="http://a52-war-gestern.de/wp-content/uploads/2016/09/2016-0921.gemFlyer.pdf">http://a52-war-gestern.de/wp-content/uploads/2016/09/2016-0921.gemFlyer.pdf</a> |

### 3. Unsere Gewässer

|      | <b>Beobachtung/Defizit</b>   | <b>Verbesserungsvorschlag</b>  | <b>Bemerkungen</b>   |
|------|--|--|--|
| 3.1. | <i>Baldeneysee: Es ist nicht nur Sache der Verbände und Vereine, der Eigentümer an den Ufern und vielen Ämtern, planend einzugreifen. Er lebt vom Einfallsreichtum der Bürger. Deren Alltagswünsche aus Sport, Freizeit, Erholung und Landschaft vertragen keinen Alleingang eines Planungsamtes oder eines Anliegerinteresses</i> | <i>Analog zu dem Ereignis in Borbeck „Bürger gestalten ihren Marktplatz selbst“ sollte auch für den <b>Baldeneysee eine Beteiligung der Bürger</b> organisiert werden. Die Kommunikationstechnik ist vorhanden. Im Dialog gefundene Lösungen sind der Planung zu Grunde zu legen. (Z.B. Stadt Essen 1999: “Wie geht es weiter am Berliner Platz“ o.ä.)</i> | <i>Flüsse und Seen sind Gemeingut und allen Bürgern zugänglich zu machen. Bei richtigem Verständnis ist daraus auch eine gute Bürgerbeteiligung abzuleiten, wenn es um die Gestaltung dieser öffentlichen Räume geht. Der Baldeneysee gehört allen Bürger*innen.</i> |
| 3.2. | <i>Stadt braucht klimaresiliente Strukturen; noch nicht renaturierte Gewässer; Klimawandel erfordert weitere Retentionsräume</i>   | <i>Bereitstellung von <b>jährlich höheren Finanzmitteln für die Renaturierung von Gewässern</b>, die in die Zuständigkeit der Stadt Essen (nicht Emschergenossenschaft) fallen, und für die Schaffung weiterer Retentionsräume auch in Grünflächen. Für Akzeptanz intensive Aufklärung der Bevölkerung über die Notwendigkeit der Maßnahmen.</i>           | <i>Renaturierte Gewässer sind Lebensraum und ökologische Achsen. Sie tragen zur Verbesserung des Kleinklimas bei. Retentionsräume sind Vorsorgemaßnahmen gegen Starkregenereignisse und Hochwasser: sie beugen Überschwemmungen vor.</i>                             |

## 4. Unser Grün

|                            | <b>Beobachtung/Defizit</b>  | <b>Verbesserungsvorschlag</b>   | <b>Bemerkungen</b>   |
|----------------------------|---|---|--|
| <b>4.1. Grün allgemein</b> |   |   |  |
| 4.1.1.                     | <i>Zu geringe Förderung der Biodiversität auf Flächen im Eigentum der Stadt, besonders im Innenbereich</i>                                    | <p><b>Beitritt zum Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt e.V.“</b></p> <p><i>Entwurf eines Handlungskonzeptes und fortlaufende Umsetzung von Maßnahmen für natürliche biologische Vielfalt</i></p> | <p><i>Das Bündnis ist ein Zusammenschluss von Kommunen, die sich besonders für die Biodiversität, den Arten- und Biotopschutz, Grün- und Freiflächen und die Umweltbildung engagieren.</i></p> <p><i>Schon im September 2010 hat Essen die Deklaration „Biologische Vielfalt in Kommunen“ (erstellt vom Bundesamt für Naturschutz und der Deutschen Umwelthilfe e.V.) unterzeichnet. Mit der „Schule Natur“ in der Gruga existiert bereits eine hervorragende Einrichtung der Umweltbildung. Der Beitritt zum Bündnis erleichtert weitere Fortschritte in den einzelnen Themenfeldern, interkommunalen Austausch und Projekte im Bereich der Biodiversität. Viele Kommunen, die dem Bündnis angehören, haben zuvor die Deklaration unterzeichnet. Aktuell sind 116 Kommunen dem Bündnis beigetreten, von der Kleinstadt Ennepetal bis zu den Großstädten Dortmund und Leipzig.</i></p> |
| 4.1.2.                     | <i>Die Natur mit allen ihren Bestandteilen genießt im Alltag, bei Planungen, Baumaßnahmen etc. zu wenig Wertschätzung und Rücksichtnahme.</i> | <p><b>Grundsatzbeschluss „Natur als städtisches Kapital“</b> gemäß „Weißbuch Stadtgrün“ der Bundesregierung (2017)</p>  | <p><i>Für die Natur in Essen, bestehend aus den Komponenten Biodiversität, Landschafts- und Naturschutz, Grünanlagen, Forstwirtschaft, Boden, Wasser und Luft und Immissionsschutz wird ein Beschluss zur grundsätzlichen Wertschätzung und vorrangigen Erhaltung und Verbesserung gefasst. Damit genießt die <u>Natur als das Kapital des städtischen Lebens</u> bei allen Planungen Vorrang. Dem Grundsatzbeschluss müssen Handlungsbausteine folgen, die die Wertschätzung durch konkrete Flächenausweisungen als ökologische Vorrangfläche verdeutlichen und insbesondere das Zusammenspiel und die Abhängigkeit der Komponenten untereinander herausstellen (s. Maßnahmenkatalog im „Weißbuch Stadtgrün“).</i></p>  |

| <b>4.2. Grünflächenschutz</b> |  |  |  |
|-------------------------------|--|--|--|
| 4.2.1.                        | <p>Flächenverbrauch schreitet voran; Ratsbeschlüsse zum Freiflächenschutz werden nicht konsequent eingehalten: Grünflächen in Freiraum, Außenbereich und Schutzgebieten werden für Wohnen und Gewerbe in Anspruch genommen</p> | <p><b>Erstellung eines Flächenmanagements für das Stadtgebiet</b></p> <p>Der Stadtrat möge beschließen:</p> <p>a) „Die Nutzung von (Industrie-)Brachflächen, Baulücken oder geringfügig bebauten Grundstücken ist Schwerpunkt der Stadtentwicklung. Zur Reduzierung des Flächenverbrauchs werden brachliegende Flächen umgestaltet und einer Neubebauung zugeführt. Die städtebauliche Entwicklung erfolgt vorrangig vor einer weiteren Beanspruchung des Außenbereichs durch die Reaktivierung von Brachflächen und durch Innenentwicklung.“</p> <p>b) „Zur systematischen Erfassung und Entwicklung von Brachflächen und weiteren Potentialen der Innenentwicklung stellt die Verwaltung ein Programm auf.</p> <p>Das ermittelte Baulandpotenzial wird in ein Geographisches Informationssystem (GIS) eingestellt, damit der aktuelle Stand jederzeit abrufbar ist.“</p> | <p>Siehe Bewerbung der Stadt Essen um den Titel „Grüne Hauptstadt Europas 2017“ S. 48, 49.</p> <p>Ziel des neuen Landesentwicklungsplans (LEP NRW, veröffentlicht am 25. 1. 2017) ist flächensparende Siedlungsentwicklung: Brachflächen sollen durch Flächenrecycling zur Schonung bisher unbebauter Freiflächen neuen Nutzungen zugeführt werden. Planungen und Maßnahmen der Innenentwicklung haben Vorrang vor der Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich. Freiraum soll erhalten werden.</p> <p>Die systematische Erfassung und Entwicklung von Brachflächen soll die transparente und effektive Einhaltung dieses Ziels gewährleisten.</p> <p>Der Verbrauch unbebauter Flächen im Außenbereich beeinträchtigt deren natürliche Funktionen und führt zum Verlust von Ressourcen für die Land- und Forstwirtschaft. Neue Straßen, Wohngebiete oder Industrieansiedlungen wirken sich negativ auf das globale und lokale Klima, auf den Wasserhaushalt sowie die Arten- und Lebensraumvielfalt aus, die Landschaft wird beeinträchtigt, Erholungsfunktionen gehen verloren und es entsteht mehr Verkehr.</p> |
| 4.2.2.                        | <p>Freiflächenschutz hat nicht Vorrang bei der Stadtplanung</p>  | <p>Konsequente Anwendung und Einhaltung der im Gemeinsamen Flächennutzungsplan und im Regionalen Flächennutzungsplans (RFNP) formulierten Ziele und Grundsätze zum <b>Schutz von Freiflächen</b>. Durch die Konzentration auf die Innenentwicklung, Brachflächenrecycling, Neunutzung aufgegebener Infrastrukturen sowie Nachverdichtung werden die Umweltfolgen bei der weiteren Stadtentwicklung ressourcenschonend begrenzt und gemindert.</p>  | <p>Forderung nimmt Bezug auf Ausführungen in der Bewerbung der Stadt Essen um den Titel „Grüne Hauptstadt Europas 2017“ S. 53, 54 und folgt den Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsplans NRW.</p>  |

|        |  |  |   |
|--------|--|--|---|
| 4.2.3. | Verbindliche Aussage zur nachhaltigen Abkehr von Plänen zur Bebauung von Landschaftsschutzgebieten steht aus.                        | Ratsbeschluss: „ <b>Landschaftsschutzgebiete</b> werden <b>erhalten</b> . Angesichts der vorhandenen und im Regionalen Flächennutzungsplan ausgewiesenen Reserveflächen werden Grünflächen in Landschaftsschutzgebieten von Bebauung freigehalten.“  | Planungen der Stadt zur umfangreichen Bebauung von Landschaftsschutzgebieten 2016 nach Bürgerprotesten abgewendet. Petitionsausschuss-Beschluss des NRW-Landtags vom 25.10.2016 |
| 4.2.4. | Die vorhandenen Wald-, Park- und Erholungsflächen haben vielfach eine geringe Größe und sind teilweise schlecht miteinander vernetzt | Schaffung <b>größerer zusammenhängender Waldflächen</b> im Essener Norden<br><br>Wiederbelebung des Programms „ <b>Waldentwicklung Essener Norden</b> “ (WEN)  | Um die ökologische Wirksamkeit, die Erfüllung der Erholungsfunktion und die klimatische Ausgleichsfunktion zu stärken, sind größere, zusammenhängende Flächen erforderlich.     |
| 4.2.5. | Flächenversiegelung schreitet weiter voran   | <b>Entsiegelung von öffentlichen Flächen:</b> Systematische Überprüfung öffentlicher Flächen hinsichtlich der Möglichkeiten zur Entsiegelung (z.B. Rückbau von Straßenflächen, Entsiegelung von Schulhöfen); mehr Grün in verdichtete Wohnquartiere  | Entsiegelung schafft Versickerungsfläche für Niederschläge. Offene Bodenoberflächen bilden zusätzlichen Lebensraum für Tiere. Geringere Straßen-Unterhaltskosten.               |
| 4.2.6. | Zu wenig Naturnähe in Essener Wäldern  | <b>Die Bewirtschaftungsgrundlage</b> für den Essener <b>Wald</b> wird in Richtung <b>mehr ökologische Funktionen und Naturnähe</b> und weniger wirtschaftliche Nutzung verändert. Beeinträchtigungen und Minderung des Ist-Zustandes von naturnah ausgebildeten Waldflächen werden vermieden. Intensität und Häufigkeit der Eingriffe zur Entwicklung des 'Erholungs-Dauerwaldes' werden reduziert. Bei den Bewirtschaftungsgrundsätzen wird im Forstbetriebswerk die Klimaanpassungsfähigkeit einheimischer Arten verstärkt berücksichtigt. |   |
| 4.2.7. | Für den Essener Norden wurde noch kein Landschaftsplan erstellt  | Aufstellung eines <b>Landschaftsplans für den Essener Norden</b>   |   |

|         |  |  |  |
|---------|--|--|--|
| 4.2.8.  | Unzureichender Umwelt- und Naturschutz in den besiedelten Stadtbereichen (Innenraum) | <b>Umwelt- und Naturschutz wird verstärkt</b> durch Entwicklung und Umsetzung eines Konzeptes z.B. durch Verbot des Einsatzes von Pestiziden, durch Förderung der Artenvielfalt durch geeignete Anlage und Bewirtschaftung der Grünflächen, durch Maßnahmen zum Schutz von Gebäudebrütern usw. | Zahlreiche weitere Maßnahmen des Umwelt- und Naturschutzes im Innenraum sind möglich und nötig, der Naturschutzbund berät gern.                |
| 4.2.9.  | Dächerbegrünung nur für Innenstadt geplant   | Programm <b>Dächerbegrünung</b> auf das <b>gesamte Stadtgebiet</b> ausweiten   |  |
| 4.2.10. | Keine Vertikalfassadenbegrünung geplant  | Programm <b>Vertikalfassadenbegrünung</b> vorrangig in der Innenstadt auflegen   | Ausgleich für die Zunahme der Temperatur-Differenz zwischen Innenstadt und Außenbezirken   |
| 4.2.11. | Essen hat mehr Naturdenkmale als ausgewiesen   | <b>Mehr Naturdenkmale</b> ausweisen  | Naturdenkmale ausweisen ist eine hervorragende Möglichkeit, vorhandenes Grün z.B. Bäume zu schützen und auf seinen Wert öffentlich hinzuweisen |
| 4.2.12. | Amphibien-schutz ist nicht optimal   | Entwicklung und Unterhaltungspflege von <b>Feuchtgewässern</b> für Amphibien intensivieren <b>oder</b> Schutzstatus von <b>Feuchtgewässern</b> für Amphibien <b>aufwerten</b>  |  |

| <b>4.3. Straßengrün</b> |  |   |  |
|-------------------------|--|---|--|
| 4.3.1.                  | Die große Bedeutung von Straßenbäumen wird zu wenig gesehen und gewürdigt. Viele Baumbeete sind in schlechtem Zustand. | Erstellung eines <b>Programms „Lebensraum Straßenbaum“</b> zur Schaffung, Verbesserung, Vergrößerung bzw. Vertiefung der <b>Baumbeete vorhandener Straßenbäume</b> . Pflanzung von zusätzlichen Straßenbäumen in Defizitgebieten, verbunden mit einer Aufklärungskampagne über Nutzen und Pflege der Straßenbäume | Straßenbäume haben hohe ökologische Funktionen insbesondere in stark bebauten, verdichteten Gebieten und in versiegelten Verkehrsflächen. Sie absorbieren Schadstoffe, liefern Sauerstoff, tragen zur Verbesserung des Kleinklimas bei (Klimawandel), sind Starkregenpuffer und bieten Lebensraum für Tiere. |
| 4.3.2.                  | Baumscheiben: Rücksichtsloses Befahren und Zerstören des Wurzelwerks von Bäumen beim Einparken                         | <b>Parken an Baumscheiben</b> ahnden; die 4 Ecken der Baumscheibe erhalten geeignete „Poller“, farblich deutlich sichtbar und von jeder Einparkhilfe wahrnehmbar.   | Erforderlich sind konsequente Ordnungsmaßnahmen gegen die Sachbeschädigung und das Falschparken.   |
| 4.3.3.                  | Baumscheiben sind zu klein   | <b>Baumscheibengröße 3x3 Meter</b> festlegen.   |  |



| <b>4.4. Bodenschutz</b> |  |   |   |
|-------------------------|--|---|---|
| 4.4.1.                  | Flächenverbrauch, zurückgehende landwirtschaftliche Fläche, Bodenbelastung durch Altlasten, Konzept zum Schutz natürlicher Böden fehlt | <p><b>Bodenschutz als umweltpolitische Aufgabe</b><br/>           Der Rat setzt das Thema „Boden“ auf die Agenda und sieht die Befassung damit für sich und die Verwaltung als eine wichtige umweltpolitische Aufgabe an. Beschluss zur Entwicklung eines Handlungskonzeptes.</p> <p>Die Stadt erstellt einen Bodenzustandsbericht als Bestandsaufnahme. Dieser bezieht sich über die Betrachtung von Altlasten und das Grundwasser hinaus auf weitere Gesichtspunkte im Zusammenhang mit dem Medium Boden.</p> | <p>Beim Bodenschutz geht es vornehmlich um den Ausgleich der vielfältigen Bodennutzungsansprüche, um die unmittelbare Abwehr von Bodenschäden und um die Vorsorge gegen langfristige Gefahren und Risiken. Der Bodenzustandsbericht dokumentiert Altlasten und aktuelle Schadstoffbelastungen in Boden und Grundwasser und außerdem die Gefährdung durch Versauerung, Erosion und Flächeninanspruchnahme.</p> |
| 4.4.2.                  | Natürliche Böden und naturnahe Lebensräume sind gefährdet  | <p>Ratsbeschluss: „Da die städtebauliche Entwicklung vorwiegend auf Brachflächen stattfindet, werden Eingriffe in natürliche und <b>naturnahe Lebensräume</b> weitgehend minimiert und natürliche, schutzwürdige Böden erhalten. Die Sicherung und Sanierung von Altlastenverdachtsflächen und Brachflächen sowie das erfolgreich betriebene Flächenrecycling werden fortgesetzt.“</p>  | <p>Gemäß Bewerbung der Stadt Essen um den Titel „Grüne Hauptstadt Europas 2017“ S. 58, 59</p>   |

## 5. Unsere Energie und unser Wohnen

|   | <b>Beobachtung/Defizit</b>  | <b>Verbesserungsvorschlag</b>   | <b>Bemerkungen</b>  |
|---|---|---|---|
| <b>5.1. Energieeffizienz-Konzept</b> (Siehe oben Hauptmaßnahme 1.2) |   |   |   |
| 5.1.1.  | Die Stadt nutzt in ihrem Zuständigkeitsbereich ihre Möglichkeiten noch nicht angemessen   | <p>Die Stadt Essen erstellt einen <b>Masterplan „Energieeffiziente Stadt Essen“</b> mit Wärmekataster, Ausbau-Plan sowie Umsetzung und Kommunikation.</p> <p>Neben der Festlegung von Zielen werden orientiert an diesen jährlich Umsetzungskonzepte erstellt.</p>        | <p>Der Masterplan Energieeffiziente Stadt Essen geht für den Bereich Energie über das bestehende Integrierte Energie- und Klimakonzept (von Februar 2009) hinaus.</p> <p>Ein flexibles Planungsinstrument wird entwickelt für effiziente, dezentrale Energieversorgungslösungen wie der Kraft-Wärme-Kopplung, die einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Essener Klimaschutzziele auch in Zukunft leisten soll. Der Masterplan umfasst drei Bausteine: ein Wärmekataster als Datengrundlage (erster Schritt 2017), die Entwicklung eines KWK-Ausbau-Plans sowie die Umsetzung und Kommunikation. Im Wärmekataster werden die Energieverbräuche und Energieanlagen in Essen ermittelt und dargestellt. Auf dieser Grundlage werden der Ausbau und die Optimierung der vorhandenen Wärmenetze im Rahmen eines Plans zum Ausbau der Energieeffizienz und der Kraft-Wärme-Kopplung entwickelt.</p> <p>Die wichtigsten Handlungsträger von den Stadtwerken und der Steag bis hin zu Wohnungsbaugesellschaften werden in die Planung einbezogen.</p> <p>Mit diesem Planungsinstrument können Vorrangstandorte für dezentrale Blockheizkraftwerke ausgewiesen oder bereits vorhandene und neu zu errichtende Netze miteinander in Verbindung gebracht werden. Durch den ganzheitlichen Ansatz werden Investoren und Bauherren frühzeitig Möglichkeiten für dezentrale Versorgungskonzepte angeboten, die für sie ökologisch und ökonomisch vorteilhaft sind.</p> <p>Eine zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit ist der dritte Baustein des Masterplans: Einzelne Eigentümer bis zu Wohnungsbaugesellschaften werden so einfach und verständlich wie möglich im Internet, bei Beratungstagen und bei Besichtigungen über effiziente Energieversorgungstechniken informiert.</p> |
| 5.1.2.  | Energiewende schreitet lokal nur langsam voran; es fehlt ein ganzheitliches Konzept, ein Plan für die ganze Stadt, der die Akteure miteinander vernetzt; Vorgaben und Ziele müssen für alle Beteiligten erkennbar sein und zum Mitma- | <b>Entwicklung und Umsetzung eines ganzheitlichen Energieeffizienz-Konzeptes</b> (z.B. mit den Bausteinen Solaranlagen, Blockheizkraftwerke, Wärmehückgewinnung, dezentrale Energiespeicher) für die weitgehend autarke Wärme- und Energieversorgung im Rahmen von Sanie- | <p>Beschleunigung der Energiewende auf lokaler Ebene; Stadt, incl. Tochtergesellschaften, nimmt ihre Vorbildfunktion für die Bürger deutlich wahr und verbreitet dadurch Motivation zur Nachahmung; mittel- und langfristige Entlastung des städtischen Haushaltes; gleichzeitig Stärkung der Stadtwerke in ihrer Position als lokaler Versorger. In den nächsten vier bis fünf Jahren wird Essen rund 561 Millionen Euro an Investitionen überwiegend in die Infrastruktur von Schulen, Kitas, Straßen, Plätzen, Brücken und Verwaltungsgebäuden leisten können.</p> <p>Einen Teil davon stellt der Bund im Rahmen des "Gesetzes zur Förderung von Investitionen finanzschwacher Kommunen" zur Verfügung. Hierzu hat der Rat der Stadt Essen bereits im Juni 2016 konkrete Projekte zur Durchführung benannt und Maßnahmen in Höhe von rund 96 Millionen Euro beschlossen.</p> <p>Bezug:<br/>- Mit „Gute Schule 2020“ wurde kürzlich vom Land Nordrhein-</p>   |

|  |   |   |  |
|--|---|---|--|
|  | <p>chen motivieren;<br/>Essen könnte als Grüne Hauptstadt Europas mit einem solchen Konzept Vorbild für andere Städte werden.</p> | <p>rungsmaßnahmen; Umsetzung eines Gesamtkonzeptes für die Stadtverwaltung und die Tochtergesellschaften.</p> | <p>Westfalen ein weiteres Förderprogramm angekündigt. Hierbei sollen allein in Essen mit rund 82 Millionen Euro in den nächsten vier Jahren ab 2017 Baumaßnahmen im schulischen Bereich gefördert werden.<br/>- Des Weiteren soll ein Programm zur Sanierung von Sporthallen erstellt werden.<br/>- Gefördert werden außerdem die Erweiterung von etwa 10 bis 15 Grundschulstandorten, die Sanierung und Modernisierung von weiterführenden Schulen.</p> |
|--|---|---|--|

### 5.2. Im Bereich der Verwaltung

|               |   |   |  |
|---------------|---|---|--|
| <p>5.2.1.</p> | <p>Die zukunftsfähige dezentrale Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen wird nicht angemessen genutzt und politisch nicht genug unterstützt</p>   | <p>Alle <b>städtischen Ämter und Einrichtungen</b> sowie Tochtergesellschaften der Stadt Essen stellen bis 2020 auf <b>Stromversorgung ausschließlich aus dezentraler erneuerbarer Energie</b> um.</p>  | <p>So weit wie möglich wird der Strom in Essen selbst erzeugt, u.a. durch Energiegenossenschaften in Bürgerhand. Soweit nötig wird der Strombedarf ergänzt von Anbietern, die Strom ausschließlich aus erneuerbaren Quellen erzeugen und nicht aus Kohle, Gas, Atom.</p>   |
| <p>5.2.2.</p> | <p>Energiewende schreitet lokal nur langsam voran; Stadt als Vorbild dafür ist nicht erkennbar. Die Haushaltssituation der Stadt gebietet dringend weitere Energiekosteneinsparungen zur Reduzierung der laufenden Kosten. Die Stadt kann den Umbau ihres Gebäudebestandes in kurzer Zeit nicht alleine stemmen, daher sind Partner erforderlich.</p> | <p><b>Konsequente Umsetzung von Energiespar-Contracting-Projekten</b><br/>Der Anfang ist gemacht. Für das Rathaus wurde ein Einspar-Contracting-Vertrag mit Siemens abgeschlossen. Dies muss Vorbild für die kontinuierliche Umstellung bei weiteren städtischen Gebäuden sein.</p> | <p>Beim Einspar-Contracting erschließt ein Unternehmen, in Essen z.B. als lokaler Anbieter in Bürgerhand die Solargenossenschaft Essen eG, systematisch die Einsparpotenziale in einem oder mehreren Gebäuden. In einem Energiesparvertrag legen beide Seiten die Höhe der einzusparenden Energie fest. Der Contractor finanziert, plant, baut, betreut und betreibt die Energiesparmaßnahmen. Der Contractor erhält dafür als Gegenleistung über die Vertragslaufzeit einen Großteil der Kosteneinsparungen, um seine Einsparinvestitionen und die zugehörigen Dienstleistungen wie Wartung, Instandhaltung, Energiemanagement und Anlagencontrolling zu refinanzieren.</p> |

### 5.3. Wärme/Energie in Quartieren

|               |   |   |  |
|---------------|---|---|--|
| <p>5.3.1.</p> | <p>Energiewende schreitet lokal nur langsam voran; Stadt als Vorbild ist nicht erkennbar.</p>         | <p><b>Städtische Neubauten nur noch in Passivhaus- bzw. Plusenergiehaus-Bauweise</b></p>  |  |
| <p>5.3.2.</p> | <p>Modellprojekte zum Umgang mit Wärme und Energie auf Quartiers-ebene fehlen; Chance nur bei der</p> | <p>Erstellung von <b>Gesamtkonzepten für die Wärme- und Energieversorgung</b> bei der Entwicklung neuer größerer <b>Quartiere</b> und für</p> |  |

|        |  |   |   |
|--------|--|---|---|
|        | <i>Entwicklung größerer Stadtbereiche gegeben.</i>   | <i>Bestandsgebiete, z.B. Eltingviertel, Essen 51, altes WAZ-Gelände mit angrenzenden Flächen bis zum Bismarckplatz</i>  |   |
| 5.3.3. | <i>Die Kraft-Wärme-Kopplung ist noch nicht weit verbreitet. Dies kann durch eine umfangreiche Werbekampagne geändert werden.</i>   | <i>Durchführung einer „<b>Kraft-Wärme-Koppelungskampagne</b>“ (Blockheizkraftwerke) mit öffentlicher, städtischer Förderung auf verschiedenen Ebenen: Beratung, Erstellung von Energiekonzepten usw.</i>                    |   |
| 5.3.4. | Vorhaben für den Bereich Solarenergie und Blockheizkraftwerke fehlen in den aktuellen Bebauungsplänen.   | Bei Realisierung eines <b>neuen Wohnquartiers</b> durch Abriss nicht mehr zeitgemäßer Bausubstanz Neubau als <b>Solar-siedlung mit Blockheizkraftwerk</b> .   | Ggf. durch die Allbau AG; Entwicklung von Solarenergie-Projekten, besonders Mieterstrom-Projekte, und Blockheizkraftwerken im Quartier als Vorzeigeprojekte.  |
| 5.3.5. | Das heute noch verbreitete Gefühl, auf das eigene Auto am Haus angewiesen zu sein, ist für die Zukunft unrealistisch.  | Realisierung eines <b>neuen „autofreien“ Wohnquartiers („51“)</b> nach dem Vorbild anderer Städte z.B. Wien (Floridsdorf), Freiburg (Vauban)<br><a href="http://www.autofreie-stadt.de/">http://www.autofreie-stadt.de/</a> | Von anderen Städten lernen, wie eine „Grüne Stadt“ durch Koppelung der verschiedenen Sektoren Strom – Wärme – Mobilität entwickelt und attraktiv gestaltet werden kann.   |
| 5.3.6. | <i>Tourismus spielt in der Metropole Ruhr eine immer größere Rolle. Für Touristen besteht unter energetischen und Klima-Gesichtspunkten keine beispielhafte Unterbringung.</i> | <b>Nullemissionshotel:</b><br><i>Auftrag an die Verwaltung zur Entwicklung des Projektes</i>  | <i>Es wird in Zusammenarbeit mit einer Hotelkette bzw. einem lokalen Hotelbetreiber ein Nullemissionshotel entwickelt. Dabei wird die konsequente Nutzung von Sonne, Wasser, Wind und Holz verfolgt. Die Wärmeproduktion übernimmt eine Holzpelletsanlage zusammen mit einer thermischen Solaranlage. Die Klimatisierung der Gästezimmer erfolgt über eine Grundwasserkühlung. Auf dem eigenen Dach liefert ein "Energiegarten" mit Solar-kraftwerk und Windturbinen umweltfreundlichen Strom, ergänzt um Anteile an einem Windpark. Wärmedämmung und Durchflussbegrenzer, sparsame Minibars und LED-Leuchten bei der Zimmerbeleuchtung gehören zum konsequent umgesetzten Energiesparkonzept. Vorbildlich sollte auch das Fortbewegungsangebot für die Gäste sein: kostenfreie ÖPNV-Karte, Leih-Fahrräder bzw. Anschluss an das metropolradruhr-System, Ausleihe eines Solar-mobils.</i> |

| <b>5.4. RWE-Unterstützung</b> |  |   |   |
|-------------------------------|--|---|---|
| 5.4.1.                        | <i>RWE ist Europas größter Treibhausgas-Produzent und die Grüne Hauptstadt Europas macht ihren möglichen Einfluss dagegen nicht geltend.</i> | <b>Essen fordert von RWE: sofortige Einleitung eines <b>Strukturwandel-Prozesses für Arbeitsplätze ohne Braunkohle und Ausstieg aus Braunkohle bis spätestens 2030</b></b>  | <i>Diese Möglichkeit hängt nicht vom Aktienbesitz ab. Vor allem aber mit besonderem Nachdruck, solange die Stadt in RWE-Gremien vertreten ist.</i>  |
| 5.4.2.                        | <i>RWE schädigt maximal Klima, Umwelt und Gesundheit vieler Menschen und die Stadt Essen unterstützt die Firma finanziell.</i>               | <b>Verkauf der RWE-Beteiligung (18,8 Mio. Aktien) in mehreren Tranchen im Jahr der „Grünen Hauptstadt“ 2017.</b><br><b>Re-Investition:</b> Der Erlös wird re-investiert in lokale Energie-Effizienz-, Klimaschutz-, Grün- bzw. Naturschutz-Maßnahmen. | <i>Sich ehrlich machen beim Klimaschutz.<br/>Die massive Beteiligung an weiterer Umweltzerstörung, Klimaschädigung und Gesundheitsgefährdung beenden.<br/>Kapitalumschichtung: Die RWE-Beteiligung zählt zum Eigenkapital der Stadt Essen. Der Verkauf rettet vor weiterem Wertverlust und ermöglicht zukunftsorientierte lokale Investitionen.</i> |

| <b>5.5. AKW-Gefahr</b> |   |  |   |
|------------------------|---|--|---|
|                        | <i>Hochrisiko-Lage für die Essener Bevölkerung durch marode belgische Atomkraftwerke Tihange und Doel: Unfallgefahr mit Austritt von Radioaktivität (GAU) oder Kernschmelze (Super-GAU) (alt, tausende Risse in der Reaktor-Druckbehälter-Wand) Radioaktive Wolke ist bei vorherrschender Windrichtung in wenigen Stunden über Aachen, Köln, Düsseldorf, Essen.</i> | <p>a) <b>Sofortiges Abschalten der AKW Tihange und Doel fordern</b>, bis die Gefahr durch Risse in den Reaktordruckbehältern und die Ursachen für die wiederholten Schnellabschaltungen von Reaktoren von unabhängigen Experten untersucht worden sind.</p> <p>b) Juristisch vorgehen gegen die Belieferung der AKW Tihange und Doel mit neuen Brennstäben durch AREVA-Werk in Lingen, Deutschland.</p> <p>c) Unterstützung des Netzwerkes TDRM zur Überwachung der Radioaktivität durch die AKW Tihange und Doel.</p> | <p>Einen wirksamen Schutz von Menschen bei Austritt großer Mengen Radioaktivität gibt es nicht. Um unser aller Menschenrecht auf körperliche Unversehrtheit und Gesundheit zu gewährleisten, ist Abschalten der Atomkraftwerke ein übergeordnetes und vorrangiges Ziel.</p> <p>Essen unterstützt auf Anregung des RUTE bereits die juristische Klage der Städteregion Aachen und des Landes NRW gegen den Weiterbetrieb von Tihange und Doel. In ähnlicher Weise ist zusammen mit räumlich näher Betroffenen gegen die Brennstäbe-Lieferung aus Deutschland vorzugehen.</p> <p>TDRM ist ein unabhängiges, zivilgesellschaftliches Netzwerk, das fachlich u.a. von Mitgliedern des IPPNW (Internationale Ärzte gegen den Atomkrieg, Ärzte in sozialer Verantwortung e.V.) unterstützt wird. TDRM ermöglicht Frühwarnung bei einem GAU durch Radioaktivitätsmessgeräte, deren Messergebnisse im Internet veröffentlicht werden;<br/><a href="https://tdrm.fiff.de/index.php?lang=de">https://tdrm.fiff.de/index.php?lang=de</a></p> |

## 6. Unsere Abfallwirtschaft

|             |   |   |  |
|-------------|---|---|--|
| <p>6.1.</p> | <p><i>Es wird weiterhin zu viel Abfall produziert, zu wenig recycelt bzw. wiederverwendet.</i></p> <p><i>Die Müllverbrennungsanlage in Karnap stellt eine Belastung für den Essener Norden dar.</i></p> | <p><i>Erstellung und Umsetzung eines <b>ökologischen Abfallwirtschaftskonzeptes</b></i></p> | <p><i>Das Essener Abfallwirtschaftskonzept gilt bereits seit 2001. Es ist an der Zeit, das Konzept an die aktuellen Erfordernisse und neue Erkenntnisse anzupassen, wobei die Abfallvermeidung als oberstes Ziel verfolgt wird. Bei der städtischen Beschaffung und den Einkäufen der städtischen Tochtergesellschaften werden konsequent abfallarme bzw. Recyclingprodukte bevorzugt. Neben der Aufstellung eines neuen Abfallwirtschaftskonzeptes für die Gesamtstadt wird ein separates Konzept für die Stadtverwaltung und städtische Tochtergesellschaften erstellt.</i></p> <p><i>Ein Baustein im Jahr der grünen Hauptstadt ist das Projekt „plastikü-tenfreie Stadt“. Um jedoch den Weg der ökologischen Abfallwirtschaft konsequent weiter zu gehen, sind eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit und die Arbeit mit Kindern und Jugendlichen an diesem Themenfeld dringend erforderlich. Dafür wird u.a. ein abfallpädagogisches Konzept entwickelt.</i></p> |
|-------------|---|---|--|

## 7. Ernährung, Umweltbildung, Transparenz der Stadt-Verwaltung und -Politik

|             |  |   |  |
|-------------|--|---|--|
| <p>7.1.</p> | <p><i>Die Gesundheit der Bürger*innen einer Großstadt wird durch viele Faktoren im Ballungsraum belastet. Gerade auch im Bereich Ernährung, insbesondere bei benachteiligten Bevölkerungsgruppen (vielfach bei Kindern und Jugendlichen) gibt es erhebliche Defizite. Die Stadt hat im Bereich der Gemeinschaftsverpflegung (städt. Kantinen, Schulmensen und Kindergärten) Handlungsspielraum, der bisher nicht genutzt wird.</i></p> | <p><i>Entwicklung und Umsetzung eines <b>Slow-food Konzeptes für gesunde Ernährung in Essener Gemeinschaftseinrichtungen, im Kombination mit einem Konzept zur Vermittlung des Wertes gesunder Ernährung als Teil der Umweltbildung</b></i></p> | <p><i>Umweltbildung ist die Basis für ein zukunftsfähiges, nachhaltiges Zusammenleben der Menschen. Damit ausreichendes Wissen um die Naturgüter, die Gesundheit und viele weitere Aspekte fest verankert werden und daraus nachhaltiges Handeln entstehen kann, ist eine möglichst frühzeitig einsetzende, umfassende Bildungsarbeit erforderlich. Erfahrungen anderer Städte nutzen.</i></p> <p><i>Die Ernährung ist ein wichtiger Baustein im Leben der Menschen. Gleichzeitig hat sie vielfältige Auswirkungen auf unsere Umwelt. Daher ist die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes Slow-food („gut, sauber, fair“) erforderlich. Es geht nicht nur um die individuell organisierte Ernährung, sondern um Verbesserungsmöglichkeiten bei der Gemeinschaftsverpflegung. In Schulmensen oder Kindergärten haben Produkte aus Bio-Anbau sowie möglichst regionale und saisonale Produkte Vorrang.</i></p> <p><i>Gemeinsam mit den Stadtwerken Essen werden in den Essener Schulen Trinkwasserbrunnen aufgestellt. Damit wird auf die Ernährungsfunktion und die allgemein hohe Bedeutung des Trinkwassers hingewiesen. Gleichzeitig sollen damit die Kinder und Jugendlichen von anderen, ungesunden Getränken ferngehalten werden.</i></p> |
| <p>7.2.</p> | <p><i>Mangelhafte Transparenz der Verwaltung und Politik der Stadt gegenüber der Öffentlichkeit bei Finanzfragen und Vertragsangelegenheiten</i></p>   | <p><b>Mehr Transparenz</b> der Stadtverwaltung und der Politik in der Kommunikation mit der Öffentlichkeit und mit zivilgesellschaftlichen Gruppen</p>  | <p><i>Beispiele mangelnder Transparenz seit 2013:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Weigerung, über die weitreichende Entscheidung zur Vergabe der Stromnetz-Konzession in der Öffentlichkeit zu informieren und sich einer Diskussion zu stellen; in einem intransparenten Ausschreibungsverfahren wurde ein Vertrag über 20 Jahre abgeschlossen (2013, 2014).</i></li> <li>• <i>Weigerung, die Kosten für die Flüchtlingsunterbringung offen zu legen; die Bild-Zeitung musste gegen die Stadt klagen, um die Kosten zu erfahren (2016).</i></li> </ul>  |