



STADT ESSEN

Der Oberbürgermeister

Thomas Kufen

Rathaus, Porscheplatz
45127 Essen

Telefon +49 201 88 88000
Telefax +49 201 88 88010

 .08.2017

Stadt Essen · GB1 · 45121 Essen

Runder UmweltTisch Essen
c/o Dr. Dieter Küpper

Per E-Mail:
kontakt@umwelttisch.de



ESSEN
2017

GRÜNE
HAUPTSTADT
EUROPAS

Maßnahmenvorschläge vom 16. Mai 2017

Sehr geehrter Herr Dr. Küpper,

zunächst möchte ich mich noch einmal für Ihre umfangreichen Maßnahmenvorschläge sowie die dazu geführten konstruktiven Gespräche, zuletzt am 28. Juli 2017 bedanken. Heute möchte ich Ihnen gerne die noch ausstehende schriftliche Stellungnahme zukommen lassen:

I. Zu ausgewählten Themen Ihrer Schrift „Innovations-Impulse für Essen“

1.1 Masterplan Mobilität

Ein Masterplan Mobilität ist ein wünschenswertes Instrument der Verkehrsplanung, in dem die Stadtgesellschaft die zukünftige Zielrichtung der infrastrukturellen Entwicklung der Stadt diskutiert. Er enthält üblicherweise eine Bedarfsanalyse, eine Prognose und eine Stärken- und Schwächenanalyse der bestehenden Verkehrsnetze aller Verkehrsträger. Auf dieser Basis wird ein Leitbild für die künftige Mobilität der Stadt in einem intensiven Austausch der Entscheidungsträger in Verwaltung und Politik mit Bürgerschaft und Interessensvertretern entwickelt. Letztlich wird unter Beachtung wirtschaftlicher Rahmenbedingungen ein Maßnahmenpaket vorgelegt. Ziel ist, sich durch die folgende Umsetzung der Maßnahmen dem Leitbild anzunähern.

Die Analysen und Kommunikationsprozesse binden erhebliche personelle und finanzielle Ressourcen in mehreren Fachbereichen der Verwaltung. Mit Essen vergleichbare Städte benötigten zuletzt zwischen zwei und vier Jahren für entsprechende Planwerke.

Die Stadt Essen verfügt über keinen integrierten Mobilitätsplan. In der Vergangenheit wurden Einzelpläne für den Nahverkehr (gesetzlich vorgeschrieben und vom Land finanziert) und ein Radverkehrsnetz entwickelt und fortgeschrieben. Für den Autoverkehr werden lokale Konzepte (z.B. Werden) problemorientiert erarbeitet.

Zudem wurde in 2003 - im Zuge der Einrichtung einer Stabsstelle Steuerungsstelle ÖPNV - auch der sogenannte Runde Tisch ÖPNV, bestehend aus dem Arbeitskreis sowie dem Lenkungsausschuss eingerichtet. Im Arbeitskreis ÖPNV werden auf Fachbereichsebene (61, 66 und 06-01) mit der EVAG alle Themen der Mobilität behandelt und falls erforderlich für eine Beratung im Lenkungsausschuss ÖPNV oder in den politischen Gremien aufbereitet.



info@essen.de
www.essen.de

Im Rahmen der klima|werk|stadt|essen ist „nachhaltige Mobilität“ das Schwerpunktthema für 2017. Ein Baustein hierzu ist der am 22. Juni 2017 eingereichte Antrag zum Förderaufruf des Landes NRW „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ mit dem Titel „Essen.Mobil“. Wesentliche Kernpunkte hierzu sind (Zusammenfassung aus dem Antrag):

„Mit der Umsetzungsstrategie Essen.Mobil werden Mobilitätsprojekte umgesetzt, die aus dem Integrierten Energie- und Klimakonzept abgeleitet wurden. Mit einem integrativen Ansatz werden dabei 30 Maßnahmen aus sieben Schwerpunkten umgesetzt. Über Bauprogramme wird die Radinfrastruktur verbessert, Beschaffungsinitiativen und Ladeinfrastruktur für Elektromobilität auf zwei und vier Rädern werden gestartet. Diese tragen dazu bei, den Ansatz „Flexibel Mobil“ zur intermodalen Mobilität zu etablieren. Dieser umfasst die Vernetzung und Weiterentwicklung urbaner Mobilitätsangebote von Tür zu Tür. Der Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) wird erweitert um die Bausteine E-Car-Sharing und Pedelec-Sharing bzw. Leihradsysteme, Lastenradverleih. Ein wesentliches Element ist die Entwicklung von Mobilstationen im Stadtgebiet, an denen sämtliche Verkehrsangebote konzentriert, neue Angebote geschaffen und Umstiege vereinfacht werden sollen. Die Lieferverkehre werden über (Lasten)Räder und Elektromobilität ebenso klimafreundlicher wie die gesamte kommunale Mobilität. Über Bildungs- und Kommunikationsprojekte wird die Stadtgesellschaft eingebunden. Auf diese Weise soll in der Grünen Hauptstadt Europas 2017 die Verkehrswende gelingen und die städtische Mobilität ihren Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele und zur Luftreinhaltung leisten.“

1.1.1 Nahverkehrsplan 2017 plus

Das Beteiligungsverfahren ist abgeschlossen. Es wurde eine Synopse mit den eingereichten Anregungen erstellt, die nach der Befassung in den Ausschüssen dem Rat am 27. September 2017 zur Entscheidung vorgelegt wird. Jede weitere Verzögerung im Prozess Nahverkehrsplan würde die Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt ab dem 01. Oktober 2017 und die später darauf folgende „Direktvergabe“ an die Ruhrbahn / EVAG gefährden.

1.1.2 Alltags-Radwegenetz weiterentwickeln

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Stadtplanung hat im April 2010 die Fortschreibung des Radverkehrsnetzes beschlossen. Das Netz ist auf den Alltagsradverkehr ausgerichtet und besteht aus dem Hauptrouten- und Ergänzungsnetz. Das Hauptroutennetz beinhaltet die Anbindung der Innenstadt in alle Richtungen (u.a. Achsen für den Radverkehr in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung) und tangentialen Routen, die die Stadtteile direkt miteinander verbinden.

Beim Hauptroutennetz bestehen noch Lücken, die in den nächsten Jahren geschlossen werden sollen, um ein durchgängig attraktives Angebot für den Radverkehr auf den Hauptachsen anbieten zu können. Einen ersten Schritt dazu stellt das Bauprogramm „Radverkehr an Straßen 2015ff“ dar, das sich auf die durch Markierungen und Fahrradstraßen schließbaren Lücken im Straßenraum bezieht. Mit Beschluss des Bau- und Verkehrsausschusses im November 2015 ist die Verwaltung beauftragt, die darin aufgelisteten Maßnahmen umzusetzen. Im Anschluss sollten mit einem weiteren Maßnahmenpaket die Lücken geschlossen werden, für die bauliche Maßnahmen erforderlich sind. Begleitend sollen auch Mängel im bestehenden Netz behoben werden.

1.1.3 Maßnahmen zur Reduzierung des MIV-Anteils

Seite 3

Die Stadt Essen setzt bereits heute zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes um. Diese zielen vor allem auf die Verbesserung der Alternativen zum Auto. Bestehende Defizite im Umweltverbund sollen verringert werden, damit die Bürgerinnen und Bürger zwischen den Verkehrsmitteln wählen können.

1.2 Energieeffizienz auf lokaler Ebene durch umfassende Konzepte

Die Steigerung der Energieeffizienz und der Ausbau der Erneuerbaren Energien sind zentrale Strategien des Integrierten Energie- und Klimakonzeptes (IEKK). Die Weiterentwicklung des IEKK ist ein dynamischer Prozess, der somit auch auf aktuelle Entwicklungen und Chancen reagiert. Das aktuelle Arbeitsprogramm fokussiert den Zeitraum 2013–2020. Insofern ist das IEKK immer noch aktuell und als umfassendes Konzept zu verstehen. Nichtsdestotrotz ist für 2017/18 eine grundsätzliche Überarbeitung des IEKK geplant. Dabei werden auch die von Ihnen vorgeschlagenen Strategien und Maßnahmen im Wesentlichen berücksichtigt.

Das Ziel, bei städtischen Neubauten die gesetzlichen Energiestandards zu überschreiten, besteht ohnehin und wurde bei dem Haus des Lernens und dem Gymnasium Überruhr auch verwirklicht. Auch der Neubau des Gustav-Heinemann-Gymnasiums zielt auf einen Passivhausstandard. Die energetische Sanierung des Rathauses wird als Energiesparcontracting umgesetzt. Ansonsten ist Energiesparcontracting in erster Linie ein Lösungsansatz für mangelnde Investitionsmittel. Aufgrund bestehender Bundes- und Landesförderprogramme (KInvFG und Gute Schule 2020) liegt hier nicht das Haupthemmnis für Energieeffizienzmaßnahmen im Gebäudebestand. Insgesamt eignet sich Energiesparcontracting erfahrungsgemäß nicht für die Umsetzung von umfassenden sogenannten tiefen Sanierungen. Die Stadt Essen engagiert sich derzeit, mithilfe der Klimaagentur Essen die Gründung einer Regionalen Energieeffizienzgenossenschaft (REEG) voranzutreiben. Das Einbringen von Effizienzmaßnahmen in städtischer Infrastruktur (Gebäuden und Straßenbeleuchtung) ist als Beitrag für die erfolgreiche Etablierung einer REEG sehr zu begrüßen.

Ein Klimaschutzteilkonzept Integrierte Wärmenutzung wird derzeit durch die Firma EEB Enerko gemeinsam mit der Gertec GmbH für die Stadt Essen erstellt. Die Ergebnisse des Projektes fließen in den in Erstellung befindlichen Energieatlas ein. Dadurch wird die Stadt Essen über die notwendigen Grundlagen verfügen, um als wesentlichen Bestandteil eines weiterentwickelten IEKK einen Energienutzungsplan für die Wärmeversorgung von Quartieren unter Nutzung der Potenziale für KWK und erneuerbare Energien zu erstellen. Insofern deckt sich Ihr Vorschlag mit den Planungen der Verwaltung, auch wenn die Begrifflichkeiten (Energieeffizienz-Konzept vs. Energienutzungsplan) sich unterscheiden.

Das Thema Sektorenkopplung und dezentrale Energiesteuerung ist Fokus des Antrags: KIE 2.0 – Energiewende durch Kollaboration im Quartier. Der Antrag wurde nicht angenommen. Ohne eine Förderzusage bestehen aber derzeit keine Kapazitäten, Modellprojekte in diesem Themenfeld zu initiieren oder zu begleiten.

Für Neubausiedlungen wird grundsätzlich der Leitfaden energetisch optimierte Stadtplanung angewendet. Bisher konnte nur die Klimaschutzsiedlung Dilldorfer Höhe (Anm. Das Programm 50 Solarsiedlungen in NRW wurde zum Programm 100 Klimaschutzsiedlungen auch konzeptionell weiterentwickelt, u.a. durch Aufnahme des Themas Mobilität) verwirklicht werden.

2.1 Unsere Wege im Bereich der Verwaltung

Über die unter Punkt 1.1 genannten Aktivitäten hinaus ist im Rahmen des Kompetenzteams Mobilität der klima|werk|stadt|essen durch eine Arbeitsgruppe unter Moderation eines Mitarbeiters des Projektbüros GHE in drei Sitzungen ein erster Entwurf eines Mobilitätskonzeptes für die Verwaltung erstellt worden. Wesentliche Ziele hierzu waren zunächst eine grobe Bestandsaufnahme der aktuellen Situation und die Identifikation von Handlungsbedarfen und -möglichkeiten. Die Verfeinerung des Konzeptes und die Formulierung von Handlungsvorschlägen befindet sich derzeit in der Bearbeitung.

2.3 Radverkehr allgemein (Erhöhung des Fahrradanteils am Modal Split)

Wenn durch ein durchgängig attraktives Angebot für den Radverkehr auf den Hauptachsen (siehe 1.1.2) ein Radverkehrsnetz entstanden ist, das durch seine sichere und komfortable Ausgestaltung breite Bevölkerungsschichten zum Radfahren einlädt, wird sich der Radverkehrsanteil in Richtung der angestrebten Zielmarke entwickeln. Parallel zum Angebot einer nutzerfreundlichen Infrastruktur soll dieser Effekt mit Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, die auf dieses Angebot aufmerksam machen und für die Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad werben, verstärkt werden.

2.4 Radverkehr im Einzelnen

2.4.1 Radwegtrasse nach Bottrop / Gladbeck

Ende Mai 2017 wurde die Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet vorgestellt, der die Zentren von Essen, Bottrop und Gladbeck verbinden soll. Über ihn kann eine leistungsfähige Radverkehrsverbindung zwischen diesen drei Städten entstehen. Wenn die für Herbst vorgesehene Nutzen-Kosten-Untersuchung ein positives Ergebnis zeigt, soll die Maßnahme den Stadträten und der Verbandsversammlung des RVR zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Mit der entsprechenden Beschlussfassung würde die weitere Planung der Trasse auf den Weg gebracht.

2.4.2 Anbindung Radroutennetz an Radschnellwege

Die Einbindung der Radschnellwege in das städtische Radverkehrsnetz ist integraler Bestandteil der Planungen. Die Abstimmung mit den Nachbarstädten ist dadurch gewährleistet, dass die Radschnellwegplanungen durch den RVR koordiniert werden und alle anliegenden Städte in den jeweiligen Arbeitskreisen vertreten sind, in denen ein intensiver Austausch über alle Planungs- und Baufortschritte stattfindet.

2.4.3 RS 1

Die Stadt Essen unterstützt die Realisierung des RS 1. Sie wird die Planungen des Baulastträgers Landesbetrieb Straßen.NRW konstruktiv begleiten. Nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens wird Straßen.NRW die erforderlichen Schritte für die weitere Planung und Realisierung des RS 1 in Abstimmung mit der Stadt Essen durchführen. Straßen.NRW beabsichtigt, den Bauabschnitt Essen-Gelsenkirchen an der Stadtgrenze Gelsenkirchen / Bochum zu beginnen und sich Richtung Westen vorzuarbeiten.

Der Entwicklungsbereich Eltingviertel einschließlich des RS 1 ist Gegenstand einer sehr komplexen Planung. Im Vorfeld sind zahlreiche Abhängigkeiten zu berücksichtigen und zu lösen. Als grundlegende Voraussetzung ist die Aufgabe des heute noch bis zur Gladbecker Straße in Betrieb befindlichen Anschlussgleises von Evonik

zu klären. Ein Verbleib des Gleises und eine wohnbauliche Entwicklung schließen sich gegenseitig aus. Erst wenn das Gleis aufgegeben werden kann, ist die Aufstellung eines B-Plans sinnvoll. Des Weiteren sind Eigentums-, Sicherheits-, Finanzierungs- und Unterhaltungsfragen zu lösen.

2.4.4 Ungepflegte Radwege

Die Reinigung von Radwegen auf öffentlichen Straßen im Seitenraum (sogenannte Bordsteinradwege) und auf Radfahrstreifen / Schutzstreifen (Fahrbahn) erfolgt regelmäßig durch die Entsorgungsbetriebe Essen GmbH (EBE). Das Reinigungsintervall ist in der städtischen Reinigungssatzung für jede Straße festgelegt. In der Regel gilt, dass Fahrbahnen und Seitenräume mit Radverkehrsanlagen einmal in der Woche durch die EBE gereinigt werden.

2.4.7 Radwege-Umleitungen

Das zuständige Sachgebiet 66-5-11 – Baustellenmanagement / KOST – richtet bereits aktuell grundsätzlich Umleitungen auf den Hauptradrouten – und dem Ergänzungsnetz (Strecken mit entsprechender Beschilderung) ein. Diese Verfahrensweise ist unabhängig vom Bauvorhabenträger.

2.4.10 Rechtsabbiegung

In den letzten Jahren wird immer wieder über die Einführung eines Grünen Pfeils für Radfahrer diskutiert, der in Anlehnung an das VZ 720 „Grüner Pfeil“ ein Rechtsabbiegen bei Rot nur für Radfahrer erlauben soll. Aktuell sind in Düsseldorf und München Pilotversuche geplant. Allerdings stehen zahlreiche Vertreter der Städte und Kommunen der Einführung eines solchen Schildes skeptisch gegenüber. Stellvertretend sei hier auch die Meinung von Herrn Stüben, MBWSV, vom 03. November 2015 zitiert: „Es gibt offensichtlich Bestrebungen, im Rahmen eines Verkehrsversuchs das Grünpfeilschild in Kombination mit einem neuen Zusatzzeichen, entsprechend der beispielhaften Abbildung, nur für Radfahrer auch am für den Allgemeinverkehr geltenden Lichtzeichen (Kraftfahrzeugsignalgeber) anzubringen, um das Abbiegen bei Rot nur dem Radverkehr zu gestatten. Verkehrsversuche zur Erprobung neuer Verkehrszeichenkombinationen erfordern die Zustimmung der Obersten Straßenverkehrsbehörde des Landes NRW und müssen hinreichend begründet sein. Begründungen für die verkehrstechnische oder sicherheitstechnische Notwendigkeit dieser o.a. Verkehrszeichenkombination sind mir nicht ersichtlich. Im Übrigen erlauben die straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen grundsätzlich keine derartigen Privilegierungen einzelner Verkehrsteilnehmergruppen. Ungeachtet dessen sind Verkehrssicherheitsprobleme zu erwarten, da die Radfahrer diese Art der Privilegierung an Lichtsignalanlagen als uneingeschränkte Bevorrechtigung missdeuten könnten und daher geneigt sind, unter Missachtung der Verhaltensvorschriften des § 37 Absatz 2 Nr. 1 in verkehrsgefährdender Weise bei Rot abzubiegen.“



Die Ergebnisse der Pilotversuche sollten daher zunächst abgewartet werden.

Sollte sich die Grünpfeilregelung in den Versuchen bewähren und es nicht zu Verkehrssicherheitsproblemen durch bei Rot rechts abbiegende Radfahrer kommen,

kann nach erfolgter Aufnahme des Schildes in die Straßenverkehrsordnung über einen Einsatz nachgedacht werden.

2.6.3 Ladesäulen für Elektrofahräder

Die Stadt Essen hat gemeinsam mit innogy SE im Rahmen des Projektes E-BIKES.ON.TOUR bisher 17 öffentlich zugängliche Fahrrad-Ladestationen im Straßenraum und bei Gastronomiebetrieben eingerichtet. Das Projekt wird weiter fortgeführt, sofern innogy SE Ladesäulen zur Verfügung stellt.

Bei touristischen Fahrten entlang der Fernrouten, insbesondere dem Ruhrtalradweg haben sich Gastronomen und Hoteliers bereits darauf eingestellt und bieten Lademöglichkeiten für ihre Kunden an.

3.1 Baldeneysee

Neben der stadtinternen Baldeneyseekonferenz, an der unterschiedliche Fachbereiche und auch die Untere Naturschutzbehörde beteiligt sind, wird inzwischen das See- und Kanalmanagement durch die Weiße Flotte Baldeney GmbH wahrgenommen. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass die unterschiedlichen Belange am und auf dem Wasser in Zukunft besser ermittelt und koordiniert werden.

3.2 Jährlich höhere Finanzmittel für die Renaturierung von Gewässern

Die Gewässerrenaturierung stellt eine sinnvolle, naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme dar. Naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen werden für stadtentwicklungspolitisch gewünschte Eingriffe / Vorhaben benötigt. Die finanziellen Mittel ermöglichen jedoch derzeit keine andere Ausstattung an Personal- und Sachmitteln.

4.1 Grün allgemein

4.1.1 Förderung Biodiversität, Beitritt zum Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt e.V.“

Schwerpunkt des Bündnisses ist die Förderung des Bewusstseins und der Akzeptanz für die Belange der biologischen Vielfalt sowie die Stärkung der kommunalen Position auf übergeordneter, politischer Ebene. Die Mitgliedschaft ist seitens der Stadt Essen personell nicht leistbar. Die Priorisierung liegt in Essen vielmehr bei den Pflichtaufgaben und der tatsächlichen Verbesserung der biologischen Vielfalt durch die Fortschreibung des Landschaftsplans Essen.

4.1.2 Grundsatzbeschluss „Natur als städtisches Kapital“

Den Inhalten des Weißbuches kann grundsätzlich gefolgt werden. Der Rat der Stadt oder der zuständige ASP können aber aus rechtlichen Gründen einen solchen Grundsatzbeschluss, der eine Abwägungsprärogative zugunsten der Grünbelange bedeuten würde, nicht fassen. Nach den Abwägungsvorschriften des Baugesetzbuches genießen alle Belange zunächst eine gleiche Gewichtigkeit. Die stärkere Bedeutung von Natur und Landschaft kann sich erst aus der konkreten Planungssituation ergeben und dann in der Tat zur Zurückstellung anderer Belange führen. Die planerische Klimafolgenanpassung rückt Freiraumbelange natürlich oftmals in den Vordergrund. In diesem Kontext ist auch die in Aufstellung befindliche Gründachsatzung für die Innenstadt zu sehen.

Der städtische Naturschutz berücksichtigt seit mehreren Jahrzehnten aufgrund der Vorgaben des § 1 Bundesnaturschutzgesetz alle Naturfaktoren in seinen Stellungnahmen, Fachbeiträgen und im Landschaftsplan. Auch die Fortschreibung des

Landschaftsplans Essen wird das Thema berücksichtigen und ökologische Vorrangflächen ausweisen bzw. bestätigen.

Seite 7

4.2.3 Landschaftsschutzgebiete erhalten

Der städtische Naturschutz arbeitet seit vielen Jahren unter anderem zusammen mit der Stadtplanung und der Bodenschutzbehörde daran, dass gemäß den gesetzlichen Vorgaben die bauliche Innenentwicklung gefördert wird (z.B. Krupp-Gürtel, Zollverein, Thurmfeld, Emil-Emscher), auch wenn aufgrund der Personalkürzung im Bereich des städtischen Naturschutzes und neuer gesetzlicher Aufgaben die Bearbeitungsintensität in den letzten Jahren deutlich reduziert werden musste.

4.2.4 Waldentwicklung Essener Norden

Das Waldentwicklungsprogramm Essener Norden wird in den Landschaftsplan Essen integriert. Außerdem wird im Rahmen des Ersatzflächenpools der Stadt Essen immer wieder geprüft, wo noch Wald entwickelt werden kann. Bei der Schaffung weiterer Wälder im Essener Norden ist aber zu beachten, dass offene Flächen für den Klimaschutz (z.B. Luftzirkulation), die Klimaanpassung und die biologische Vielfalt auch von Bedeutung sind.

4.2.5 Entsiegelung von öffentlichen Flächen

Im Rahmen des Ersatzflächenpools der Stadt Essen wird immer wieder geprüft, wo Flächen entsiegelt werden können. Zum Beispiel wurde für die Erstaufnahmeeinrichtung Overhammshof das ehemalige Schuljugendheim Obere Aue in Heisingen abgerissen und entsiegelt. Aufgrund der angestrebten, baulichen Innenentwicklung werden in der Regel aber nicht mehr genutzte, versiegelte Flächen wieder bebaut.

4.2.7 Landschaftsplan für den Essener Norden

Die Fortschreibung des Landschaftsplans Essen ist für den Herbst 2017 eingeplant.

4.2.8 Umwelt- und Naturschutz, hier: Förderung der Artenvielfalt

Im Rahmen der Fortschreibung des Landschaftsplans Essen soll die biologische Vielfalt wieder ein konzeptionelles Thema werden. Im Rahmen ihrer Aufgaben (z.B. Genehmigungen, naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen) wird die UNB weiterhin die biologische Vielfalt fallbezogen fördern.

4.3 Straßengrün

Die Kritik an einer mangelnden Würdigung der Straßenbäume und dem schlechtem Zustand der Baumbete ist nicht nachvollziehbar. Insbesondere der VCD als Bestandteil von RUTE verfolgt dieses Thema seit Jahren äußerst intensiv und meldet regelmäßig Missstände über ordnungswidrige Nutzungen, z.B. durch verbotswidrig parkende Fahrzeuge, Beschädigungen an Bäumen, Müllablagerungen auf Baumscheiben etc.

Die Verwaltung geht auf diese Punkte ein, kann aber nicht immer entsprechende Lösungen anbieten, da der öffentliche Raum vielen Nutzungen unterliegt, die in einer vielfältigen Gesellschaft auch oft kontrovers gelebt und erlebt werden. Die Durchsetzung der hierbei oft geforderten restriktiven Verbotserwartung ist schlichtweg nicht leistbar und fern der Lebensrealität.

Dennoch findet mit RUTE seit geraumer Zeit ein intensiver Meinungsaustausch zum besseren Schutz der Straßenbäume am Beispiel der Ruhrallee und Moltkestraße statt. Dabei werden verbesserte Schutzmaßnahmen für Baumbete und Maßnahmen zum Schutz von neu gepflanzten Bäumen diskutiert und auch praktisch erprobt. Diese Gespräche werden gemeinsam mit dem Amt für Straßen und Verkehr

als Eigentümer der Straßenbäume geführt und sollen helfen, Ideen für einen besseren Baumschutz zu entwickeln.

Seite 8

4.4 Bodenschutz

Die UNB unterstützt seit Jahren die Bodenschutzbehörde. Seit Jahrzehnten ist es Aufgabe des städtischen Naturschutzes gemäß Bundesnaturschutzgesetz, Böden zu schützen. Dies ist im Landschaftsplan Essen und im Essener Modell zur landschaftsrechtlichen Eingriffs- und Ausgleichsberechnung verankert und wird zum Beispiel im Rahmen von Baugenehmigungen und Bauleitplänen berücksichtigt. Die UNB achtet zum Beispiel darauf, dass möglichst keine landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch genommen werden.

Der städtische Naturschutz arbeitet seit vielen Jahren unter anderem zusammen mit der Stadtplanung und der Bodenschutzbehörde daran, dass gemäß den gesetzlichen Vorgaben die bauliche Innenentwicklung gefördert wird (z.B. Krupp-Gürtel, Zollverein, Thurmfeld, Emil-Emscher).

5.3.2 Konzepte für die Wärme- und Energieversorgung bei Neubauquartieren

Größere Quartiere werden in der Regel von privaten Investoren in Kooperation mit der Stadt entwickelt, da die Stadt Essen über keinen größeren entwicklungsfähigen Grundbesitz mehr verfügt. Dabei werden im Zuge der Planungsprozesse natürlich Konzepte für die Wärme- und Energieversorgung entworfen bzw. von den entsprechenden Anbietern am Markt platziert. In diesen Konzepten sind die jeweils aktuellen gesetzlichen Anforderungen mindestens zu erfüllen. Ein Baustein kann dazu hilfsweise der in Arbeit befindliche Energienutzungsplan für die Stadt Essen sein, der ein übergreifendes Gesamtkonzept für die energetische Entwicklung der Stadt zur Verfolgung der Klimaschutzziele darstellt.

5.3.5 Autofreie Wohnquartiere in Neubaugebieten

Unter Verweis auf andere Vorbilder wird als mögliches Essener Beispielquartier Essen⁵¹ im nördlichen Kruppgrürtel angesprochen. Unabhängig von der Frage, ob ein Eigentümer dafür Grundstücke zur Verfügung stellt oder selbst entwickeln will, knüpfen sich an ein autofreies Quartier einige Rechts- und Praktikabilitätsfragen. Auf der anderen Seite hat sich bis heute noch keine erkennbare Nachfrage artikuliert. Sofern die aktuell in Kraft getretene Bauordnung Nordrhein-Westfalen durch die neue Landesregierung nicht wieder (wie angekündigt) substanziell verändert wird, müsste eine kommunale Stellplatzsatzung, die fakultativ aufgestellt werden kann, aber auch soll, einen kompletten oder weitgehenden Verzichtstatbestand für Stellplätze berücksichtigen, wenn komplementär durch Mobilitätskonzepte attraktive Alternativen geboten werden können. Dies würde im Hinblick auf den ÖPNV sicherlich nur an wenigen Stellen im Stadtgebiet der Fall sein. Mobilitätskonzepte finden mittlerweile bei städtebaulicher Planung Eingang, führen aber nicht zu einem Verzicht, sondern nur zu einer Reduzierung von geforderten Stellplätzen. Freiwillige oder wie immer auch verpflichtende Verichtsregelungen, die öffentlich-rechtlich zu sichern wären, können aus Kapazitätsgründen von der Bauverwaltung nicht kontrolliert werden. Nahezu autofreie Siedlungen können durch eine geschickte Erschließungsplanung auch ohne weiter gehende Regularien geplant werden.

6. Unsere Abfallwirtschaft

Seite 9

Das Abfallwirtschaftskonzept der Stadt Essen wurde bereits überarbeitet und ist auf den neuesten Stand. Das von der Stadt Essen im Oktober 2014 mit Unterstützung der Entsorgungsbetriebe Essen GmbH und der INFA – Institut für Abfall – Abwasser und Infrastruktur-Management GmbH erstellte Konzept wurde dem Rat der Stadt Essen vorgelegt und ist am 01. Januar 2015 in Kraft getreten. Es gilt für den Zeitraum 2015 bis 2019.

Mit dem MHKW Essen-Karnap steht in Essen, Arenbergstraße 45, eine Anlage zur thermischen Abfallbehandlung nach dem Stand der Technik zur Verfügung. Die Anlage ist durch die Bezirksregierung Düsseldorf genehmigt und wird auch von dort überwacht. Das MHKW wird durch die RWE Generation SE betrieben. Alle brennbaren behandlungsbedürftigen Abfälle, die von der Entsorgungsbetrieben Essen GmbH eingesammelt werden, werden regelmäßig dem MHKW Essen-Karnap zugeführt. Die beim Verbrennungsprozess freiwerdende Energie wird als Fernwärme und Strom genutzt (Kraft-Wärme-Kopplung). Die Grenzwerte der 17. BImSchV werden durchgehend eingehalten und im Betrieb zuverlässig unterschritten.

Die Entsorgungsbetriebe Essen GmbH ist von der Stadt Essen als öffentlich rechtlicher Entsorgungsträger (örE) mit der Abfallberatung beauftragt und führt u. a. auch pädagogische Abfallberatungen durch. Die pädagogische Abfallberatung der Entsorgungsbetriebe Essen GmbH hat ein Handlungskonzept für den Vor- und Grundschulbereich erarbeitet und macht gezielte Angebote, die Kinder und Jugendliche an die Themenbereiche umweltbewusstes Denken und nachhaltiges, umweltgerechtes Handeln heranführt. Weitere Ausführungen hierzu finden Sie unter www.ebe-essen.de/privatkunden/abfallberatung/padagogische-abfallberatung/.

Im o. g. Abfallwirtschaftskonzept werden Maßnahmen der Stadt Essen zur Abfallvermeidung und Wertstoffeffassung dargestellt. Dies betrifft die darin beschriebenen Punkte:

- 3.1 Abfallberatung
- 3.2 Vorbildfunktion der Stadt
- 3.3 Anreizmodelle
 - 3.3.1 Gebührenanreize
 - 3.3.2 Förderung der Eigenkompostierung
- 3.4 Jahresaktion „Picobello SauberZauber“
- 3.5 Recyclinghöfe/ Grünabfallannahmestellen/ Schadstoffmobil

Siehe hierzu gerne auch: http://www.ebe-essen.de/download/abfallwirtschaftskonzept_stadt_essen_2015-2019_ratsvorlage/

II. Zu den Vorschlägen einer kurzfristigen Verringerung gesundheitsschädlicher Verkehrsemissionen möchte ich Ihnen Folgendes mitteilen:

Seit Beginn der Schadstoffmessungen durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes NRW (LANUV) im Jahr 2004 konnte die Luftqualität in Essen deutlich verbessert werden. Die Feinstaubkonzentration an den Essener Belastungsschwerpunkten ist bis 2016 im Jahresmittel um 31 bis 61 % zurückgegangen. Der Jahresgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ konnte in Essen bisher eingehalten werden. Der Tagesgrenzwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wurde 2004 an der Gladbecker Straße noch 77 mal im Jahr überschritten (35 Tage sind zulässig). Bis 2016 ist dieser Wert um 80,5 % auf 15 Tage pro Jahr zurückgegangen. Seit 2012 werden die Feinstaubgrenzwerte in Essen flächendeckend eingehalten.

Die Stickstoffdioxidbelastung ist seit 2006 um 5,4 bis 16,6 % zurückgegangen, liegt in einigen Straßen mit 42 bis $52 \mu\text{g}/\text{m}^3$ jedoch noch über dem Jahresgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Als Hauptursache hierfür wurde das anhaltend hohe Verkehrsaufkommen in der Stadt identifiziert. Zusätzlich gilt ein Stundengrenzwert von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, der in Essen seit 2004 eingehalten wird.

Die Stadt Essen arbeitet daran, die Luftqualität in Essen weiter zu verbessern. Insbesondere an Verkehrsschwerpunkten werden noch Überschreitungen der EU-Grenzwerte bei Stickstoffdioxid gemessen. Gemeinsam mit den Städten ihres Zuständigkeitsbereichs hat die Bezirksregierung Düsseldorf einen Luftreinhalteplan Ruhrgebiet, Teilplan West erarbeitet, bei dem auch die Stadt Essen mitgewirkt hat. Das Dokument können Sie im Internet einsehen unter:

https://media.essen.de/media/wwwessende/aemter/59/luft/Endfassung_LRP_Ruhr_West_2011_09_30.pdf.

Die Stadt Essen hat mit der Realisierung von 14 regionalen und 26 lokalen Einzelmaßnahmen des Luftreinhalteplans Ruhrgebiet begonnen. Das Planwerk umfasst z.B. Maßnahmen zum:

- ÖPNV, z.B. das „Sozialticket“, die Verbindung der ÖPNV-Tickets mit Carsharing-Angeboten und Nutzung des Metropolrads Ruhr, die Verknüpfung des Neubürgermarketings mit kostenlosen ÖPNV-Angeboten und Beratungen.
- Radverkehr, z.B. den Ausbau des Fahrradverleihsystems „metropolradruhr“, die Beteiligung am Ausbau des Regionalen Radschnellwegs Ruhr, die Aktionen „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „Stadtradeln“.
- Mobilitätskonzepte, z.B. Teilnahme der Stadt Essen an den Pilotprojekt „effizient mobil“ und „Mobil.Pro.Fit“.
- Elektromobilität, z.B. die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und Pedelecs, die Teilnahme am RWE-Projekt „Ebikes-on-Tour“, die Einrichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Im Stadtgebiet sind heute ca. 20 öffentliche Ladestationen für Pedelecs und 30 Lademöglichkeiten für PKW verfügbar.
- Energie, z.B. Hausmeisterschulung zum energiesparenden Verhalten, Thermalbefliegung des Stadtgebietes, kostenlose Energie- und Förderberatung für Wohnungs- und Gebäudeeigentümer, Deckung des Wärmeverbrauchs städtischer Liegenschaften zunehmend mit Holzpellets, Solarthermie, Nahwärme aus Biomasse und Kraft-Wärme-Kopplung, Strombezug der Stadt Essen zu 100 % aus erneuerbaren Energien.

Auch das 2009 vom Rat beschlossene „Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept der Stadt Essen (IEKK)“ umfasst 130 Maßnahmen und Projekte, die unter der Dachmarke „klima|werk|stadt|essen“ umgesetzt und laufend fortgeschrieben werden. Ziel des IEKK ist die Verringerung der CO_2 -Emissionen in der Stadt bis 2020

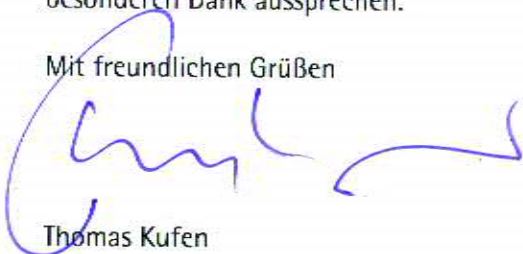
um 40 %. Das gesamte Maßnahmenpektrum des IEKK erzeugt durch die Verringerung von Verbrennungsprozessen Synergieeffekte mit einer positiven Auswirkung auch auf die Luftbelastung in Essen.

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat damit begonnen, den Luftreinhalteplan Ruhrgebiet fortzuschreiben. Gemeinsam mit der Stadt Essen sowie den Wirtschafts- und Umweltverbänden werden weitere Maßnahmen entwickelt, um den positiven Trend der Entwicklung der Luftqualität in Essen fortzusetzen. Insbesondere die vielfältigen Projekte der Grünen Hauptstadt 2017 werden hierzu bewusstseinsbildend wirken.

Ergänzend hierzu möchte ich Ihnen mitteilen, dass ich bereits für Anfang September 2017 die Geschäftsbereichsvorstände zu einem Workshop eingeladen habe, um zum einen die Nachhaltigkeit der Wirkungen aus dem Grüne Hauptstadtjahr und zum anderen Folgeaktivitäten zur Umsetzung unseres Leitbildes einer „lebenswerten Stadt Essen“ zu erarbeiten.

Ich hoffe, dass ich Ihnen mit diesen Ausführungen darlegen konnte, dass die Verwaltung bereits durch verschiedene Maßnahmen Ihre Vorschläge und Innovationsimpulse aufgegriffen hat. Für eine gesunde Umwelt in unserer Stadt wollen wir weiterhin engagiert bleiben und dafür möchte ich Ihnen an dieser Stelle meinen besonderen Dank aussprechen.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Kufen