ESSENER BEITRÄGE

BEITRÄGE ZUR GESCHICHTE VON STADT UND STIFT ESSEN

128. BAND 2015

HISTORISCHER VEREIN
FÜR STADT UND STIFT ESSEN E. V.
GEGRÜNDET 1880

Titelbild: Das Varietétheater Scala am Kopstadtplatz, Essen 1931
(Fotoarchiv Ruhr Museum)

Herausgeber: Hitorischer Verein für Stadt und Stift Essen
Schriftleitung: Thomas Dupke
Für die einzelnen Beiträge sind die Verfasser und Verfasserinnen verantwortlich.

1. Auflage April 2016
Gestaltungskonzept: Kommunikationskontor_Düsseldorf
Satz und Realisation: Heike Amthor | Klartext Verlag, Essen
Druck und Bindung: Wilco B.V., Vanadiumweg 9, 3800 BL Amersfoort, NL
© Klartext Verlag, Essen 2016

KLARTEXT Friedrichstraße 34-38, 45128 Essen
info@klartext-verlag.de, www.klartext-verlag.de

ISBN 978-3-8375-1347-9
ISSN 1432-6531

www.hv-essen.de

261

Von den ›Talmulden‹ zum Regionalen Grünzug B

von Wolfgang Sykorra

Der Eingemeindungsvertrag

Im Eingemeindungsvertrag von 1914 zwischen der damals selbstständigen Gemeinde Borbeck und der Stadt Essen erwiesen sich die Borbecker Stadtväter als weitsichtige moderne Stadtplaner und Umweltschützer. Sie legten nämlich in den Verhandlungen fest, dass die »landschaftlich schönen Talmulden (...) möglichst als öffentliche Anlagen zu erhalten« sind.[1] Die »Talmulden« sind nichts anderes als die Borbecker Siepen:

> »Siepen, Siefen, Seifen *oder* Seipen *ist eine regionaltypische Bezeichnung für meist schmale, feuchte, schluchtartige, mittelgebirgliche Kerbtäler mit Quellbächen. Die Bezeichnung findet sich als Bestandteil von Eigenbezeichnungen häufig im südlichen Ruhrgebiet, im Bergischen Land, im südlichen Westfalen (Sauerland), im Siegerland aber vor allem auch im südlichen Rheinland. (...) Der Unterschied in der Schreibweise beruht auf Dialektgrenzen in der Region, die für eine Lautverschiebung sorgen. Das Wort leitet sich von dem althochdeutschen Wort »Sîpe« (= Feuchte Niederung, Wiese) ab, das Verb »sîpen« bedeutet tröpfeln, triefen.*«[2]

Zu den Borbecker Siepen gehören auch die Täler im Städtedreieck Mülheim, Essen und Oberhausen.

- Das Winkhauser Tal verbindet Mülheim-Winkhausen und Essen-Schönebeck. Die Stadtgrenze bildet der Rosendeller Bach. Er durchfließt das Tal mittig, während der Winkhauser Bach in einem Taleinschnitt inmitten von Pferdeweiden entspringt.[3]
- Das Kamptal zwischen Heißener Straße und Terrassenfriedhof wird von einem naturnahen Bachlauf in einem flachen, nach Osten entwässernden Tal

1 Vgl. Eingemeindungs-Verträge zwischen der Stadt Essen und den Gemeinden Borbeck, Altenessen, Bredeney, Haarzopf mit Nebenverträgen, Essen 1915, S. 21; vgl. auch Andreas Koerner, Zwischen Schloss und Schloten. Die Geschichte Borbecks. Bottrop 1999, S. 223.

2 Vgl. de.wikipedia.org »Siepen (Geographie)« – Zugriff 28.1.2015.

3 Zu Winkhauser Tal, Kamptal und Schönebecker Schlucht vgl. www.naturschutzinformationen/nsg – Zugriff 13.3.2015.

geprägt. Es ist von Ackerflächen umgeben und grenzt an die Eisenbahnlinie von Mülheim nach Essen.

- Die Schönebecker Schlucht umfasst zwei Bäche, die in »mäßig steilen Tälern« von West nach Ost entwässern. Beide werden von Auenwaldresten begleitet. Im unteren Teil fließen die beiden Bäche zusammen.

Die Idylle des Hexbachtals beschrieb die Mülheimer Zeitung am 5. Juni 1958 wie folgt:

> *»Wohl die wenigsten Mülheimer werden wissen, wo der Hexbach sprudelt: Im äußersten Norden Dümptens bildet er die Grenze zum Essener Ortsteil Bedingrade. Während meistens die Ruhrgroßstädte durch die wachsende Besiedlung so miteinander verschmolzen sind, dass die gegenseitigen Grenzen nur noch durch die Ortsschilder erkennbar werden, hat sich beiderseits des Hexbachs ein schmaler Grünstreifen erhalten, in dem sich heute noch ›die Füchse gute Nacht sagen‹.«*[4]

In seinem Quellgebiet im Süden fließt der Bach in einem tief eingeschnittenen Tal durch Ackerland, an anderen Stellen wird er von Auenwald- und Auengebüsch-Fragmenten begleitet. Dem Hexbach fließen zwei kleinere Nebenbäche zu.[5]

Regionaler Grünzug B

Hexbachtal und Winkhauser Tal sind Bestandteile des Regionalen Grünzugs B, der das Herz des Ruhrgebiets von Bottrop über Oberhausen, Mülheim und Essen nach Süden durchzieht.[6] Auch Kamptal und Schönebecker Schlucht sind im Einzugsbereich dieses Grünzugs.

Nicht nur die Borbecker Stadtväter, sondern auch der 1920 gegründete Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (SVR)[7] hatte zum Ziel, das Zusammenwachsen der einzelnen Städte und eine Zersiedlung zu verhindern. Unverzichtbare Grün- und Ackerflächen sollten erhalten bleiben. Darum wurden schutzwürdige Freiflächen als Regionale Grünzüge festgelegt, deren Nord-Süd-Verlauf bis heute zwischen den Städten im Ballungsraum des Ruhrgebietes erhalten ist. Ab 1923 sicherte der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk auch den im Gebietsentwicklungsplan 1966

4 Artikel »Ratsbeschluss bahnt Weg durch Hexbachtal«, in: Mülheimer Zeitung v. 5.6.1958.

5 Vgl. www.muelheim-ruhr.de/landschaftsplan – Zugriff 14.3.2015.

6 Vgl. Andreas Koerner/Klaus Scholz/Wolfgang Sykorra, Man war nie fremd. Die Essener Bergbaukolonie Schönebeck und ihr Stadtteil. Essen 2009, S. 113 ff.

7 Vgl. de.wikipedia.org »Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk« – Zugriff 13.1.2015.

rechtlich verankerten Regionalen Grünzug B, indem er Grundstücke aufkaufte und diese von Bebauungen jeder Art frei hielt.[8]

Gleichzeitig suchte er nach Möglichkeiten einer naturnahen Landschaftspflege. Dazu gab er fachwissenschaftliche Expertisen in Auftrag. Für das Hexbachtal sollte der Forstwissenschaftler Wolfram Pflug im Jahr 1973 ein landschaftsökologisches Modellgutachten erstellen. Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk ging dabei von der Erkenntnis aus, dass der Druck auf die Freiräume und der Verbrauch der Landschaft im Bereich der großen Ballungsräume ständig ansteigen würden. Um bei Zielkonflikten über objektive Wertmaßstäbe verfügen zu können, nach denen dann Prioritäten gesetzt werden würden, wären wissenschaftliche Bewertungen der Landschaft zwingend erforderlich. Das Hexbachtal wurde für die Modellanalyse deshalb ausgesucht, weil Lage und Problematik des Bereichs – beispielsweise vor dem Hintergrund des geplanten Autobahnbaus – besonders günstig erschienen: Die Ergebnisse der Untersuchung könnten auf andere Bereiche des regionalen Grünflächensystems übertragen werden.[9]

Um die ökologische Ausgewogenheit zu sichern, wurde der Naturwissenschaftler Herbert Ant mit weiterführenden Untersuchungen zu den Bereichen Tierökologie und Hydrobiologie beauftragt.[10] Dieser kam zu dem Schluss, dass jeder »Eingriff in die Landschaft – auch wenn es sich um bereits gestörte Bereiche handelt – (...) nur nach einer ökologischen Bestandsaufnahme erfolgen (sollte), um die noch vorhandenen Reste ursprünglicher Pflanzen- und Tierwelt zu erkennen und die Grundlage für die Erhaltung primärer Regenerationszellen zu gewährleisten bzw. die Schaffung sekundärer Regenerationszellen zu ermöglichen.«[11]

Dennoch ist dieser Grünzug seit jeher in ständigen planerischen Zielkonflikten mit anderen als Grünplanungen. Ende der 1960er-Jahre war beispielsweise das Winkhauser Tal für die Universität Essen Gesamthochschule – heute Universität Duisburg-Essen – im Gespräch. Schließlich wurde ein Standort im Essener Segeroth gefunden. Ein seit Kriegsende brach liegendes Areal ist heute Domizil der Hochschule. Auf diese Weise konnte das gesamte Stadtviertel saniert werden.

Die folgenden Beispiele veranschaulichen, wie die Stadt Essen ihren aus dem Eingemeindungsvertrag erwachsenen Verpflichtungen gegenüber den »Talmulden« im Verlauf der Jahrzehnte nachgekommen ist. Denn der planerische Druck auf die Talbereiche ist vor allem seit Mitte des 20. Jahrhunderts nicht nur seitens

8 Vgl. de.wikipedia.org »Grünzug« – Zugriff 13.1.2015.

9 Vgl. den Artikel »Aachener Professor untersucht das Hexbachtal als ›Grünzug‹«, in: Westdeutsche Allgemeine Zeitung (WAZ) v. 6.3.1973.

10 Vgl. Heinz Neufang, Verbandsdirektor des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, Vorwort, in: Herbert Ant u.a.et al., Ökologische Modelluntersuchung Hexbachtal. Herausgegeben vom Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, Essen 1978, S. 9.

11 Vgl. Ant, S .251.

der Stadt besonders groß. Aufschlussreich ist deshalb auch die Frage, ob die Stadt Essen bei überörtlichen Planungsträgern die Belange der »Talmulden« immer konsequent vertreten hat.

Schönebecker Siepen: Möglichkeiten und Grenzen innerstädtischer Straßenplanungen

Zunächst war es selbstverständlich und notwendig, das sich im 19. Jahrhundert von Streusiedlungen zu einem Stadtteil entwickelnde Schönebeck mit einer verkehrsmäßigen Infrastruktur auszustatten.[12] Allerdings drohten die Grenzen für eine sinnvolle funktionale Planung ab den 1960er-Jahren überschritten zu werden. So wurde die Schönebecker Schlucht als Trasse für die neue Bundesstraße B 231 vorgesehen. Diese Straße sollte die Heißener Straße etwa unterhalb der heutigen Kreuzung Herbrüggenstraße und Heißener Straße queren, die ihrerseits entlang dem Terrassenfriedhof und dem Kamptal zur Hauptverkehrsstraße ausgebaut werden und durch einen erweiterten Tunnel auf die Frohnhauser Straße in Richtung Mülheim und Essen-West führen sollte. Vor den Eisenbahntunnels an der Einmündung von der Heißener Straße in den Brausewindhang sollte der Zugang für eine weitere Verkehrsader aus Richtung Frintrop entstehen. Die Landstraße L 445 sollte nämlich von der Aktienstraße über eine neu zu bauende Trasse mit einer erweiterten Schönebecker Straße an der Ecke Bonnemannstraße auf die landwirtschaftlich genutzten Flächen der Hanghöhe des Winkhauser Tals münden und auf die Heißener Straße weiterführen.

Unter dem Eindruck des in den 1970er-Jahren verstärkt einsetzenden Umweltbewusstseins wurden diese Straßenplanungen schließlich aufgegeben.

Autobahn A 31 Emden – Raum Bonn (»Ostfriesenspieß«)

»Ostfriesenspieß – so heißt im Volksmund die Autobahn A 31. Sie ist 241 Kilometer lang und führt von Bottrop bis Emden, also vom Ruhrgebiet bis zur Nordseeküste. Wer sie außerhalb der Ferienzeit fährt, ist bald in grüner, flacher Landschaft mit sich allein.

In Lathen im Landkreis Emsland wurden 2011 bei der automatischen Zählung im Schnitt 16800 Autos pro Tag ermittelt – gerade mal 11,5 Autos pro Minute. Ursprünglich sollte die A 31 (früher A 113) bis zur A 61 bei Bad Neuenahr-Ahrweiler verlaufen (...). Da die Trasse viele Naturschutz- und Naherholungsgebiete »aufspieße« wie ein Schaschlikspieß die Fleischstücke, nannte der Essener Architekt Dr. Horst Leiermann sie ›Ostfriesenspieß. Gedruckt wurde dieser Spitzname erstmals in den Borbecker Nachrichten.«

12 Hier werden die Ausführungen Koerner u.a., Man war nie fremd (wie Anm. 6), S. 113f. inhaltlich übernommen.

So erklärte am 28. Juli 2013 das Zweite Deutsche Fernsehen/ZDF auf seiner Videotextseite 593 den Begriff »Ostfriesenspieß«.[13] Tatsächlich hatten die *Borbecker Nachrichten* am 23. August 2001 als Rückblick eine umfangreiche Dokumentation dieser für Borbeck so wichtigen Phase der Stadtentwicklung veröffentlicht und eine Karikatur von 1974 mit der Bildunterschrift: »Grüngebiete werden von der Autobahn wie ein Schaschlik aufgespießt«, abgedruckt. Damit ging der Begriff »Ostfriesenspieß« auch in den schriftlichen Sprachgebrauch ein.

Dass für die Bedeutungsgeschichte des Begriffs »Ostfriesenspieß« die *Borbecker Nachrichten* als literarischer Erstbeleg ermittelt wurden, erklärt sich aus dem Verlauf der Auseinandersetzung um die A 31 seit den 1960er-Jahren. Besondere Umweltbelastungen hätte bei einer Realisierung des Bauprojekts der Grenzbereich Mülheim/Essen mit den Stadtteilen Dümpten und Winkhausen auf Mülheimer und Borbeck auf Essener Seite zu ertragen gehabt. Deshalb war hier das publizistische Interesse besonders groß. Bereits am 5. Februar 1965 titelten die *Borbecker Nachrichten*: »Erhaltet unser Hexbachtal fordern Frintroper Bürger.« In einer Resolution setzte sich der Bürger- und Verkehrsverein Frintrop für die »dauernde Erhaltung des Hexbachtales als Grünfläche und Erholungsgebiet« ein. Ausgelöst wurde diese Initiative »durch das Bekanntwerden von bisher noch unverbindlichen Plänen, die eine Benutzung des Hexbachtales als Straßentrasse nicht ausdrücklich ausschließen.« Ein Jahr später war es soweit: Die »Straßentrasse« wurde als A 113 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und zwischen 1975 und 2004 unter finanzieller Mithilfe der anliegenden Regionen auf dem nördlichen Abschnitt zwischen Emden und Bottrop gebaut.

Nach dem 1971 verabschiedeten Bedarfsplan des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen von 1971 bis 1985 sollte der südliche Abschnitt der A 113 – später A 31 – bis zur A 61 bei Bad Neuenahr-Ahrweiler verlaufen. Zwischen den Kreuzen der A 2 bei Bottrop und der A 56 bei Hennef war die Trasse der A 31 als sechsspuriger Neubau in der Dringlichkeitsstufe I in den Bedarfsplan aufgenommen worden. Im mittleren Ruhrgebiet war die Streckenführung wie folgt geplant:[14]

- westlich Bottrop-Eigen
- östlich Bottrop-Fuhlenbrock und westlich Bottrop-Stadtmitte
- östlich Oberhausen-Sterkrade
- östlich Oberhausen-Osterfeld (Kreuz mit der A 42)
- östlich Essen-Frintrop bzw. westlich Essen-Gerschede
- östlich Essen-Bedingrade und westlich Essen-Schönebeck
- östlich Mülheim an der Ruhr-Eppinghofen und westlich Mülheim an der Ruhr-Heißen (Kreuz mit der A 40)

13 Vgl. den Artikel »Wie der ›Ostfriesenspieß‹ zu seinem Namen kam«, in: Borbecker Nachrichten (BN) v. 1.8.2013.

14 Vgl. de.wikipedia.org »Bundesautobahn 31« – Zugriff 13.1.2015.

- westlich Essen-Haarzopf und Essen-Bredeney (Kreuz mit der A 52)
- Querung der Ruhr westlich Essen-Schuir bzw. östlich Essen-Kettwig

Für den ersten Abschnitt an der Stadtgrenze Mülheim/Essen – wo sich das Hexbachtal befindet – erfolgte die öffentliche Auslegung der Pläne Ende 1973. Mit dem Bau sollte unmittelbar nach Beendigung der Offenlegung begonnen werden.Doch im Planungsverfahren schoben mehrere hundert Bürger mit ihren Einwendungen den Baubeginn auf. Als Alternative schlugen sie vor, die Trasse außerhalb des Hexbachtals auf Mülheimer Gebiet zu führen. Als die Pläne für das nach Süden anschließende Teilstück im Raum Mülheim-Heißen öffentlich ausgelegt wurden, hatten sich bereits wegen des stark gestiegenen Umweltbewusstseins entlang der Trasse von Bottrop bis Overath und Siegburg zahlreiche Bürgerinitiativen gebildet, die sich zur »Aktionsgemeinschaft A 31« zusammenschlossen. Diese hatte das Ziel, den rheinischen Abschnitt der A 31 in seiner gesamten Länge zu verhindern, weil die Autobahn viele Naherholungsgebiete ökologisch entwertet hätte. Ausweislich der *Kontaktadressen der »Aktionsgemeinschaft A 31«*[15] waren Dr. Rolf Roskothen von der Dellwiger Interessengemeinschaft gegen Luftverschmutzung, Dr. Wolfgang Sykorra, seinerzeit Vorstandsmitglied der Schönebecker Sozialdemokraten, Dr.-Ing. Friedrich Kunze und Hildegard Münstermann lokale Ansprechpartner in Essens größtem Stadtteil. Dem wissenschaftlichen Beirat gehörte der damalige Chefarzt der Gynäkologie am Borbecker Bethesda-Krankenhaus Dr. Horst Pomp an.

Die Auseinandersetzung zwischen Befürwortern und Gegnern der Autobahn A 31 führte bis in den Bundestag, der 1976 das Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und damit die Rückstufung des südlichen Abschnitts der A 31 verabschiedete. Entsprechend war der Abschnitt zwischen Bottrop und Hennef nur noch in der niedrigeren Dringlichkeitsstufe I b, die Strecke von Hennef bis Bad Neuenahr in den »weiteren Bedarf« eingeordnet.

Dennoch war die endgültige Entscheidung keineswegs gefallen. Denn die Autobahnplanung stand immer noch in einer Dringlichkeitsstufe. Lokale Gruppen wie der Bürger- und Verkehrsverein Frintrop forderten im Widerspruch zu ihren eigenen früheren Verlautbarungen die Realisierung des Projekts.[16] Zwar hatte das Engagement der Aktionsgemeinschaft A 31 Früchte getragen. Aber der politische Druck für den Bau der Fernstraße war immer noch beträchtlich, zumal im Ruhrgebiet in frühen Phasen der Planung kommunale parteiübergreifende Grundsatzentscheidungen für die Autobahn gefallen waren. Auf deren Gültigkeit

15 Vgl. Kontaktadressen der »Aktionsgemeinschaft A 31« im Archivbestand des »Kultur-Historischen Vereins Borbeck (KHV) in Essen.

16 Vgl. die Artikel »Starkes Verkehrsaufkommen auf der Frintroper Straße«, in: BN v. 14.4.1978 und »Bau der neuen Autobahn A 31 wird in Frintrop befürwortet«, in: BN, Osterausgabe 1978

beriefen sich die Befürworter, vor allem der in Borbeck gewählte SPD-Landtagsabgeordnete Ludwig Wördehoff. Die Ergebnisse von Umweltgutachten nannte er »Gutachteritis«, er betrachtete sie als »Verzögerungstaktik, die uns allesamt verdummen soll.«[17]

Es kam deshalb darauf an, in Essen auch auf der politischen Ebene eine ablehnende Haltung gegenüber der Autobahnplanung zu erreichen. Gemeinsam mit Klaus Scholz als Vorsitzendem des Ortsvereins begann Wolfgang Sykorra, einen Beschluss der Schönebecker SPD-Basisorganisation gegen den Autobahnbau herbeizuführen.[18] In diesem Sinn beschlossen die Sozialdemokraten im Juni 1978 ihr »Vier-Punkte-Programm«, das vorsah, »vorhandene Grünflächen im Flächennutzungsplan festzuschreiben (...) und Randbebauungen zu verhindern.«[19]. Da die A 31 durch »vorhandene Grünflächen« führen sollte, war eine Grundsatzentscheidung gegen den »Ostfriesenspieß« gefallen. Dieser Beschluss wurde im selben Jahr bekräftigt (»Schönebecker bleiben beim Nein. Weiterhin entschlossen gegen Bau der Autobahn«[20]) und unter Berufung auf den Eingemeindungsvertrag in ihr »12-Punkte-Programm zur Erhaltung der Schönebecker Siepenlandschaft« eingebettet.[21] Das öffentliche Echo war groß: »Erfreulich!« und »Hochachtung und Sympathie« hieß es in der Presse.[22]

Zu Hilfe kamen den Umweltschützern erste Ergebnisse von Gutachten, die im Rahmen des Planverfahrens zur A 31 der Bundesminister für Verkehr, der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen sowie der Landschaftsverband Rheinland vergeben hatten. Aufgrund der vorgebrachten Bedenken sollte der Planungsträger nämlich »mögliche positive und negative Maßnahmenwirkungen in einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung umfassend (...) bilanzieren und bei den anstehenden Investitionsentscheidungen (...) berücksichtigen.«[23] Zur Beschaffung der für eine umfassende Bewertung notwendigen

17 So in dem Artikel »›Gutachteritis‹ ist Verzögerungstaktik«, in: BN v.. 7.4.1978.

18 Vgl. Koerner, Schloss (wie Anm. 1), S. 214f.

19 Vgl. den Artikel »«Vier-Punkte Programm für Schönebeck-Bedingrade«, in: BN v. 23.6.1978; ähnlich die Artikel »Vorschläge zum neuen Flächennutzungsplan«, in: WAZ v. 3.7.1978 und »«Für Grün und Lärmschutz«, in: Neue Ruhr Zeitung (NRZ) v. 5.7.1978.

20 Vgl. den Artikel »Schönebecker bleiben beim Nein. Weiterhin entschlossen gegen Bau der Autobahn«, in: BN v. 13.10.1978.

21 Vgl. den Artikel »12-Punkte-Programm zur Erhaltung der Schönebecker Siepenlandschaft«, in: BN v. 16.3.1979.

22 Vgl. die Artikel »Erfreulich«, in: BN v. 27.10.1978 und «Hochachtung und Sympathie«, in: BN v. 3.11.1978.

23 Vgl. Klaus Gresser u.a., Gesamtbewertung A 31 Bottrop/Wermelskirchen. Kurzfassung. Gutachten im Auftrage des Landes Nordrhein-Westfalen – Landschaftsverband Rheinland – als Auftragsverwaltung des Bundes, Basel: Prognos AG im April 1979, S. 1.

Grundlagenbasis für eine Gesamtbewertung wurden Einzelgutachten zu folgenden Themen erstellt:[24]

- Berechnung von Prognoseverkehrsbelastungen
- Untersuchung der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit
- Untersuchungen der Zeit- und Betriebskostenveränderungen im Straßennetz
- Untersuchung der Wachstums- und Struktureffekte
- Untersuchung der Umweltbelastung im Einwirkungsbereich der Autobahn und im Bereich des entlasteten Straßennetzes
- Untersuchung des Einflusses von Autobahnen auf die strukturelle Entwicklung städtischer Räume

Die Ergebnisse der Umweltstudie wurden bereits im Herbst 1978 vorzeitig bekannt:[25] Von der A 31 würde eine »solche starke Belästigung durch Lärm und Abgase (ausgehen), dass selbst bei intensiven Schallschutzmaßnahmen ›gesundheitliche Schäden‹ nicht auszuschließen sind.«[26] Schulen und Kindergärten entlang der Revier-Trasse sowie das Marienhospital und Knappschaftskrankenhaus in Bottrop hätten mit Lärm- und Schadstoffbelastungen über den zulässigen Grenzwerten zu rechnen. Außerdem müssten Sportplätze und Kleingärten aufgegeben werden. Das zwischen Mülheim und Essen gelegene Hexbachtal wäre fast vollständig entwertet. Insgesamt würden trotz bereits zum damaligen Zeitpunkt fehlender Freizeitzonen »zusätzlich 20000 Bewohner durch die A 31 um ihre Erholungsmöglichkeiten gebracht, ohne dass eine Ausweichmöglichkeit in Sicht wäre.« Die klimatische Wirksamkeit des Regionalen Grünzugs B würde erheblich beeinträchtigt.[27] Zusätzlich würde das erst später bekannt gewordene Vorhaben der Stadt Mülheim die ökologische Bedeutung belasten. Das von Mülheim im Winkhauser Talbereich beabsichtigte Gewerbegebiet müsste »mit aufwendigen Brückenbauwerken an die Aktienstraße angeschlossen werden. (...) Alternativ zur Brückenanbindung an die Aktienstraße käme im Fall einer Realisierung der A 31 noch der (ebenfalls äußerst aufwendige) Ausbau der Bahnunterführungen am Frohnhauser Weg in Frage.«[28]

24 Vgl. Gresser, Gesamtbewertung (wie Anm. 23), S. 1.

25 Vgl. den Artikel »25000 A-31-Anwohnern drohen Schäden durch Lärm und Abgase« in: WAZ v. 4.10.1978.

26 Ebd.

27 Ebd.

28 Vgl. Aktiengesellschaft für Entwicklungsplanung AGEPLAN (Hrsg.), Untersuchung zur Ausweisung neuer Gewerbegebiete. Im Auftrag der Stadt Mülheim a.d. Ruhr, Mülheim a.d. Ruhr 1980, S. 118. Vgl. auch Kapitel Gewerbegebiet im Winkhauser Tal

Die bereits bekannten Erkenntnisse verbreiteten Umweltschützer entlang der A 31-Trasse, so Anfang Februar 1979 auf einer Bürgerversammlung in Flandersbach im Bergischen Land, auf der auch Vertreter der Schönebecker SPD gegen den Bau der Autobahn argumentierten. Die Berichterstattung darüber auf der Titelseite der *Borbecker Nachrichten* am 9. Februar 1979(»Schönebecker lassen nicht locker. K.Scholz und Dr. Sykorra: Jeden Meter Grün verteidigen«) blieb nicht ohne Einfluss auf den weiteren politischen Entscheidungsprozess in Essen. Zwei Wochen später nämlich reagierte Klaus Diekmann als Vorsitzender der CDU Schönebeck, die sich bis dahin nicht zum Autobahnbau geäußert hatte. Die Christdemokraten plädierten für ein Abwarten, sahen aber auch, dass die öffentliche Stimmung gegen den »Ostfriesenspieß« zunahm:[29]

> *»Die unserer Meinung nach zur Zeit völlig überflüssige und unverständliche Diskussion über das Für und Wider der Autobahn stärkt in uns die Vermutung, dass es den Ortsverbandsfunktionären nicht so sehr um die Sache, sondern vielmehr um publikumswirksame Aussagen geht. Die Schönebecker CDU wird sich jedoch nicht an den Profilierungsversuchen einiger weniger SPD-Funktionäre beteiligen. Wir werden abwarten, bis die zur Zeit erarbeiteten Obergutachten aus Basel vorliegen. Sobald die Ergebnisse bekannt sind, werden wir gemeinsam mit dem Bürger in einer Bürgerversammlung in sachlicher Diskussion einen Weg suchen, der dem Willen der Bürger entspricht.«*

Das »Obergutachten« wurde nur kurze Zeit danach im April 1979 von der Schweizer Prognos AG als *Gesamtbewertung A 31 Bottrop/Wermelskirchen*«[30] der Öffentlichkeit vorgestellt. Hauptziel der Gesamtbewertung war, eine »ausreichend fundierte Entscheidungsbasis zur Klärung der Frage bereitzustellen, welche der untersuchten Planungsalternativen aus gesamtwirtschaftlicher Sicht am zweckmäßigsten verwirklicht werden sollte.«[31] Folgende Planungsvarianten wurden bewertet:

- 6-spuriger Ausbau der A 3 Oberhausen – Köln; kein Bau der A 31
- 8-spuriger Ausbau der A 3 /A 2; kein Bau der A 31
- 6-spuriger Ausbau der A 3; 6-spuriger Bau der A 31

Als Bewertungsverfahren wurde die Kosten-Nutzen-Analyse angewandt. Die Gesamtbewertung kam zu dem Schluss, dass der Neubau der A 31 und der gleichzeitige Ausbau der A 3 auf sechs Spuren »aus gesamtwirtschaftlicher Sicht eindeutig

29 Vgl. den Artikel »Zur Zeit völlig überflüssig, in: BN v. 23.2.1979.

30 Vgl. Gresser, Gesamtbewertung (wie Anm. 23).

31 Ebd.

mit den größten Vorteilen verbunden sein wird.«[32] Allerdings wurde die fachliche Richtigkeit der im Teilgutachten zur Umwelt vorgetragenen massiven Bedenken nicht bestritten. Letztlich handelte es sich um einen Entscheidungsprozess, in dem auftragsgemäß wirtschaftliche Argumente den Ausschlag gaben. »Pro-A-31-Gutachten wird als Vorentscheid gewertet«, titelten die *Borbecker Nachrichten*, betonten aber gleichzeitig den wachsenden lokalen Widerstand gegen den Bau der Autobahn:[33]

> *»In unserem Gebiet wird der A-31-Plan von der Interessengemeinschaft gegen Luftverschmutzung, von der Essener Aktion Umweltschutz, von der Bürgerinitiative Hexbachtal und besonders nachdrücklich vom Ortsverein Schönebeck-Bedingrade der SPD bekämpft.«*

Unbeeindruckt vom Inhalt des Prognos-Gutachtens setzte die SPD Schönebeck-Bedingrade ihren Kampf für die Erhaltung des Regionalen Grünzugs fort. Spaziergänge durch die bedrohten Täler mobilisierten so viele Teilnehmer,[34] dass nach und nach ein Umdenken auch auf Stadtebene der Essener Sozialdemokraten erreicht wurde. So folgten die SPD-Ortsvereine Bredeney, Kettwig und Werden der Schönebecker Resolution gegen die A 31. Die Schönebecker Sozialdemokraten waren folglich mit ihrem Widerstand gegen die A 31 in der Essener SPD nicht mehr isoliert.[35] Diese Entwicklung wurde zunehmend von der Parteiführung gewürdigt: »Ich meine, wir bauen sie nicht«, erklärte Parteivorsitzender und Oberbürgermeister Horst Katzor. Inzwischen seien in der SPD Essen immer mehr Gegenmeinungen entstanden und hätten »zur Anreicherung des Zweifels« gegenüber der Autobahn geführt.[36]

Keinen Zweifel wollte nun auch die Essener CDU aufkommen lassen. Ende Mai verkündete ihre Ratsfraktion ein »Knallhartes ›Nein‹ zum A 31-Bau« und begründete es mit den »allgemeinen Umweltbelastungen in dem Gebiet, das durch diese Autobahn durchschnitten« würde:[37]

> *»(Die Autobahn) würde (...) Erholungsgebiete wie das Hexbachtal, die ›Hohe Birke‹, Schuir, Werden und Heidhausen durchschneiden und das ökologische Gleichgewicht in diesem Gebiet erheblich stören.«*

32 Vgl. Gresser, S. 9.

33 Vgl. BN v. 18.5.1979.

34 Vgl. den Artikel »Mit Fernseh-Dia-Show. Für die Erhaltung des Hexbachtales«, in: BN v. 18.5.1979.

35 Vgl. den Artikel »SPD-Bezirk gegen A 31«, in: WAZ v. 18.5.1979.

36 Vgl. den Artikel »SPD zunehmend gegen die A 31«, in: WAZ v. 4.5.1979.

37 Vgl. den Artikel »CDU: Knallhartes ›Nein‹ zum A 31-Bau«, in: WAZ v. 21.5.1979.

Die »noch verbleibenden Freiräume im Kernbereich des Ruhrgebietes« müssten – so erläuterte die CDU Schönebeck das Votum ihrer Ratsfraktion – als Grünzonen erhalten bleiben.[38] Als Alternative forderte die Ratsfraktion der Christdemokraten den Bau der A 52, der im Bereich Altenessen und der Ruhrallee in Tunnel verlegt werden sollte.

Der Beschluss der CDU setzte die Essener SPD massiv unter Druck. Zwar verfügte sie im Rat der Stadt über eine absolute Mehrheit und hätte sich über das Votum der CDU hinwegsetzen können, aber wegen des Widerstands aus ihren Ortsvereinen waren ihre eigenen Reihen nicht mehr geschlossen. Außerdem warb die Aktionsgemeinschaft A 31 auf mehreren Veranstaltungen im Bergischen Land erfolgreich um Unterstützung: »Nur ein A-31-Freund kam in die ›Höhle des Löwen‹« titelte die *Neue Ruhr Zeitung* in ihrem überregionalen Teil über eine Bürgeranhörung in Mettmann.[39] Darüber hinaus erklärten sich die Stadträte von Wuppertal und Solingen gegen die A 31. Die Essener Sozialdemokraten gerieten also in Zugzwang. Entsprechend fasste im Juni 1979 die Ratsfraktion einen Beschluss gegen den Bau der Autobahn. Kommentar der *Borbecker Nachrichten*:

> *»Mit der Entscheidung der SPD – Fraktion wird der unermüdliche Einsatz einer vergleichsweise kleinen Gruppe engagierter Kommunalpolitiker anerkannt, die sich nicht scheute, gegen die offiziell verkündete Parteimeinung aufzumucken und einen Denkprozess in Gang zu setzen, der schließlich zum Umdenken führte.«*[40]

Auf der Grundlage dieser Entscheidungen sprach sich danach der Rat der Stadt in seinem Hauptausschuss mit den Stimmen aller im Rat vertretenen Parteien gegen den geplanten Bau der A 31 aus, so dass ein eindeutiges kommunales Votum zustande kam.[41] Da auch in Nachbarstädten ablehnende Beschlüsse fielen, wollte der Bund den Bau gegen den Willen des vom Autobahnprojekt betroffenen und politisch einflussreichen mittleren Ruhrgebiets nicht durchsetzen. Der Bundestag strich deshalb die A 31 – und zwar die gesamte Verbindung zwischen Bottrop und Bad Neuenahr – im Jahr 1980 aus dem Bedarfsplan der Bundesfernstraßen.

38 Vgl. den Artikel »Widerstand gegen die A 31 wächst«, in: BN v. 1.6.1979.

39 Vgl. den Artikel »Nur ein A-31-Freund kam in die ›Höhle des Löwen‹«, in: NRZ v. 16.6.1979; s. Auch die Artikel » Zuviel verschwindet unter Asphalt«, in: Rheinische Post/Wülfrath v. 16.6.1979 und »Für Velberts Wirtschaft ist die neue Autobahn notwendig«, in: Westdeutsche Zeitung/Mettmann v. 16.6.1979.

40 Vgl. den Artikel »Rebellen aus dem Wiesengrund siegten auf der ganzen Linie«, in: BN v. 22.6.1979.

41 Vgl. den Artikel »Aus für die A 31«, in: NRZ v. 21.6.1979.

Trotzdem bestand unmittelbar danach zeitweilig die Gefahr, dass die A 31 »auf Umwegen«[42] als Landstraße wieder in die Planungen aufgenommen würde. Die erneute Diskussion war auf die verschiedenen Verfahren zurückzuführen, die für den Bau einer Autobahn erforderlich waren. Zuerst musste die Linienführung der geplanten Fernstraße festgeschrieben werden. Sie verpflichtete die kommunalen Anrainer, die vorgesehene Strecke planerisch frei zu halten. Erst anschließend wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, das schließlich Baurecht schuf. Im November 1980 beauftragte das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen die zuständigen Bezirksregierungen, das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Bottrop, Oberhausen, Mülheim, Essen und Mettmann einzustellen. Weiterhin gültig blieb jedoch die Linienführung der A 31, so dass die Trasse der aufgegeben Autobahn frei gehalten wurde.

Diese Rechtslage führte bei der Landesregierung zur Frage, »inwieweit räumlich begrenzte Probleme durch Baumaßnahmen im Landstraßennetz im Bereich der aufgegebenen A-31-Trasse gelöst werden können.«[43] Unterstützung fanden diese Überlegungen erneut in der Essener SPD: »Einer der Befürworter einer vierspurigen Landstraße als Ersatz für die ›ersatzlose Streichung‹ der A 31 ist« – so die Borbecker Nachrichten in ihrer Ausgabe vom 27. Februar 1981 – »der Borbecker Landtagsabgeordnete Ludwig Wördehoff.« Mit seinem Vorgehen löste dieser einen parteiübergreifenden Proteststurm aus. »Überraschung an der SPD-Basis: Wördehoff für Autobahn-Ersatz. Bottrop lehnt schroff ab«, [44] »A 31 durch die Hintertür. Erster CDU-Protest aus Unterfrintrop«,[45] »SPD-Abgeordneter soll zurücktreten«,[46] »SPD-Ortsverein rügt Wördehoff«,[47] lauteten die Schlagzeilen. Letztlich wurden die Planungen von Landstraßen auf der A 31-Trasse nicht weiter verfolgt.[48]

Zur Erinnerung an den gemeinsam errungenen Erfolg pflanzte die Aktionsgemeinschaft A31 auf einer landwirtschaftlich genutzten Fläche an der Velauer Straße in Mülheim eine Eiche und errichtete ein Mahnmal, das für die Spaziergänger heute ein beliebter Rastplatz ist.

42 Vgl. den Artikel »Wird der ›Friesenspieß‹ auf Umwegen doch gebaut?«, in: NRZ v. 25.2.1981.

43 Vgl. Brief des Bundesverkehrsministers an den Essener Bundestagsabgeordneten Otto Reschke, zitiert in NRZ v. 25.2.1981.

44 Vgl. BN v. 27.2.1981.

45 Vgl. BN v. 27.2.1981.

46 Vgl. WAZ v. 27.2.1981.

47 Vgl. BN v. 20.3.1981.

48 Ludwig Wördehoff verlor bei der Nominierung der SPD für die folgende Landtagswahl eine Kampfabstimmung und wurde als Kandidat nicht wieder aufgestellt.

Justizvollzugsanstalt im Hexbachtal

Noch während der Auseinandersetzung um die Autobahn A 31 wurden Pläne für den Bau einer Justizvollzugsanstalt (JVA) am Hang des Hexbachtals bekannt. Im Jahr 1978 ergab sich bei einer baulichen Bestandsaufnahme in der JVA Essen, dass die Justizvollzugsanstalt am Standort Krawehlstraße auch durch eine durchgreifende Sanierung nicht auf einen den damaligen »vollzuglichen Anforderungen genügenden Stand«[49] gebracht werden konnte. Die Bausubstanz der nach dem Krieg wieder aufgebauten Anstalt erwies sich teilweise als abgängig. Vor allem war das Grundstück zu klein und nicht erweiterungsfähig. Außerdem war die Lage inmitten des geschlossenen Wohngebiets unter städtebaulichen und Sicherheitsaspekten für eine Erweiterung wenig geeignet.

Deshalb suchte die Justizverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen im Benehmen mit dem Finanzminister als Hochbau- und Liegenschaftsverwaltung nach einem geeigneten Grundstück. Bedingung: Es wurde eine Grundstücksfläche von etwa 20 Hektar benötigt. Diese glaubte man zunächst, auf dem ehemaligen Panzerbau-Gelände zwischen Weidkamp und Alte Bottroper Straße zu finden. Allerdings ließen die geologischen Voraussetzungen einen Bau nicht zu. Deshalb brachten die Planungsbehörden das obere Hexbachtal zwischen Lohstraße und Aktienstraße ins Gespräch. Als Folge wäre durch die Autobahnplanung nicht nur der Kern des Hexbachtals in Mitleidenschaft gezogen worden, sondern auch der Talhang.

Erneut wurde für die Erhaltung des Grüns im Regionalen Grünzug B gestritten und der politische Druck auf die Entscheidungsträger aufgebaut. Den Umweltschützern war es wichtig zu betonen, dass es »keineswegs um eine Bewertung oder gar Abwertung einer öffentlichen Einrichtung«[50] ging. Letztlich sahen auch die Behörden die Argumente pro Grün ein, wie aus dem Antwortschreiben der Justizministerin an die Schönebecker Sozialdemokraten hervorgeht. »Der (...) Standort an der Aktienstraße ist« – so Ministerin Inge Donnepp – »wegen seiner Eigenschaft als Verbandsgrünfläche und seiner Lage im Landschaftsschutzgebiet sowie wegen seiner besonderen landschaftsökologischen Bedeutung für die benachbarten Wohngebiete von Anfang an als nicht besonders geeignet angesehen worden.«[51] Da auch die Stadt Essen die fehlende Eignung des Standorts erkannte,

49 So die damalige Justizministerin Inge Donnepp in ihrem Schreiben an den Vorstand des Ortsvereins Schönebeck/Bedingrade der Sozialdemokratischen Partei vom 25.9.1978, abgedruckt in: SPD. Ortsverein Schönebeck-Bedingrade (Hrsg.), Neue Straßen zerstören unser Land, Essen 1978 – im Archiv des Kultur-Historischen Vereins Borbeck.

50 Vgl. den Artikel »Schönebeck will keinen ›Knast‹«, in: BN, Ostern 1978.

51 Vgl. Schreiben der Ministerin Donnepp v. 25.9.1978 (Archiv Sykorra).

wurde die Planung aufgegeben. Schließlich fand man in Gelsenkirchen einen geeigneten Standort, auf dem die Justizvollzugsanstalt entstand.

Umspannwerke im Winkhauser Tal und im Hexbachtal

Zur »Sicherstellung der Mittelspannungsversorgung der Stadtteile Schönebeck und Winkhausen (...) bedingt durch den Lastanstieg in dem genannten Raum« [52] führte das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk (RWE) seit 1973 Verhandlungen mit Entscheidungsträgern der Kommunen und des Landes.

Geplant wurde eine »110/10-kV-Umspannanlage« auf Essener Seite des Winkhauser Tals.[53] Nach einem gemeinsamen Gespräch im April 1977 zwischen dem Regierungspräsidenten, dem Landesstraßenbauamt Essen, der Stadt Essen, dem Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk und dem RWE wurde ein Standort zwischen der geplanten Autobahn 31 und dem so genannten Wasserbehälter des Wasserwerks an der Aktienstraße am Hang des Winkhauser Tals untersucht. Wie sich im Juni 1977 bei einem Ortstermin zwischen dem RWE und der Rheinisch-Westfälischen Wasserwerksgesellschaft mbH herausstellte, erwies sich dieses Grundstück als ungeeignet, weil – so das RWE – »wegen des geplanten Baues von zwei Wasservorratsbehältern eine Überspannung dieses Grundstücks mit unserer sich in diesem Bereich auf die Portale der einzelnen Schaltfelder verzweigenden Freileitung aus technischen Gründen vom Wasserwerk abgelehnt wird.«

Zusätzlich waren Fragen der Zufahrt zur Umspannanlage und der Trassenführung für die notwendigen Kabelverlegungen nicht zu lösen. Der Freiraum nordöstlich des für die A 31 im Bereich der Aktienstraße geplanten Brückenbauwerks war außerdem für die Belange des Umspannwerks zu eng. Deshalb musste der Standort um etwa 150 Meter an die nordöstliche Grenze des Wasservorratsbehälters und damit näher an die Wohnbebauung verschoben werden. Das Umspannwerk sollte bei einer Gesamtabmessung von 140 x 70 m[54] in offener Bauweise errichtet werden, unter deren Sammelschienen eine Raseneinsaat vorgesehen war. Eine Teilfläche wurde für den Bau eines ebenerdigen Schalthauses mit Nebenräumen benötigt. Die Anlagenteile sollten der natürlichen Geländeneigung des Winkhauser Tals folgen. Außerdem war eine Sichtschutzbepflanzung aus Sträuchern und Bäumen vorgeschrieben.

52 Vgl. Rheinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk Aktiengesellschaft. Der Vorstand, Schreiben an Oberbürgermeister Horst Katzor vom 24.10.1979 (Archiv Sykorra)

53 Zur Planungsgeschichte vgl. die Bauvoranfrage: Rheinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk Aktiengesellschaft. Betriebsverwaltung Essen, Schreiben an die Stadt Essen. Stadtamt 63. Bauordnungsamt vom 25.7.1977.

54 Einzelheiten gemäß RWE. Der Vorstand, Schreiben an Oberbürgermeister Horst Katzor vom 24.10.1979 (Archiv Sykorra).

Im Einvernehmen mit der Oberen Bauaufsichtsbehörde und Oberen Landschaftsbehörde wurde am 19. Juli 1978 von der Stadt Essen ein positiver Vorbescheid erteilt, dessen Gültigkeitsdauer am 22. Juni 1979 bis zum 19. Juli 1980 verlängert wurde. Allerdings ging die Obere Landschaftsbehörde bei ihrer Zustimmung noch vom Bau der A 31 aus, nach deren Aufgabe nun genügend Raum für das Umspannwerk in der alten Trasse vorhanden war.[55]

Inzwischen begann das Vorhaben des RWE in der Öffentlichkeit eine lebhafte Diskussion zu entfachen. Umweltschützer, die sich im Rahmen der Auseinandersetzung um die A 31 gerade erst erfolgreich im Sinne des Naturschutzes eingesetzt hatten, waren sensibilisiert für die weitere Entwicklung des Regionalen Grünzugs B. Eine Bürgergruppe in Schönebeck bezweifelte grundsätzlich die Notwendigkeit eines Umspannwerks dieser Größenordnung und sah in der Planung ein Indiz dafür, dass »die Bebauung des gesamten Grüngürtels angestrebt wird.«[56]

In der Bezirksvertretung als lokalem Parlament wurde auf Vorleistungen hingewiesen, die Borbeck für eine moderne Infrastruktur erbracht habe: Mit dem Bau des Wasserwerks und einer geplanten Erweiterung habe man bereits Zugeständnisse gemacht und auf einen Teil des Landschaftsschutzgebietes verzichtet. Als Alternative wurde darum als Standort der nur wenige hundert Meter entfernte Bereich des ehemaligen Bahnhofs Heißen in der Nähe der früheren Zeche Rosenblumendelle vorgeschlagen, wo das Umspannwerk weder optisch noch akustisch stören würde.[57] Möglich wäre nach der Aufgabe der A 31 auch das ursprünglich vorgesehene Gelände südlich des Wasserwerks. Gegen dieses Grundstück würden räumliche Bedenken jetzt nicht mehr sprechen. Das kritische Hinterfragen der Ansprüche eines international agierenden Konzerns wurde in der Presse als »Zivilcourage in Schönebeck« bezeichnet.[58]

Oberbürgermeister Horst Katzor teilte das Argument von Umweltschützern, dass, »nachdem der Rat der Stadt sich klar und entschieden gegen den Bau der A 31 ausgesprochen hat, nunmehr hieraus auch die weiteren Konsequenzen gezogen werden müssen.« Allerdings würden »die zuständigen Gremien des Rates

55 Vgl. Stadt Essen. Der Oberstadtdirektor. Bauordnungsamt, Schreiben an die Sozialdemokratische Partei Deutschlands. Ortsverein Schönebeck/Bedingrade vom 17.10.1979; vgl. auch Der Regierungspräsident Düsseldorf, Schreiben an die Sozialdemokratische Partei Deutschlands. Ortsverein Schönebeck/Bedingrade vom Mai 1980 (Archiv Sykorra).

56 Vgl. den Artikel »Schönebeck. Angst um den Grüngürtel«, in: NRZ v. 13.5.1980.

57 Vgl. den Artikel »Kein RWE-Umspannwerk im Landschaftsschutzgebiet«, in:WAZ v. 20.3.1980.

58 Vgl. BN v. 19.10.1979.

der Stadt unter Abwägung der berechtigten Interessen der Allgemeinheit (...) die verbindlichen Entscheidungen zu treffen haben.«[59]

In den folgenden Jahren blieb der Bau eines Umspannwerks auf der Agenda der parlamentarischen Gremien.[60] Die politische Willensbildung war in zwei entscheidenden Punkten einheitlich. Ein Bau im Winkhauser Tal kam nur in der aufgegebenen A 31-Trasse in Frage. Bedingung: eine erdverkabelte Anbindung an das vorhandene Freileitungsnetz. Gegen diese von der Stadt Essen in einem positiven Bescheid am 5. Oktober 1983 gemachte Auflage legte das RWE beim Regierungspräsidenten Widerspruch ein, der am 7. November 1985 zurückgewiesen wurde.

Da durch die Auflagen der Bau der Umspannanlage im Winkhauser Tal nach Meinung des RWE[61] zu teuer werden würde, suchte man nach einem anderen Grundstück.

Diesen kostengünstigeren Standort glaubte das RWE jenseits der Aktienstraße im Hexbachtal am Rötterhoverbaum gefunden zu haben und stellte für diesen Standort am 22. April 1987 eine Bauvoranfrage. Dort plante das Energie-Unternehmen »unter der Hochspannungsleitung eine 7000 Quadratmeter große Anlage«[62]: »RWE-Anlage soll ins Schutzgebiet«, titelte die Neue Ruhr Zeitung am 9. September 1989. Allerdings – so die NRZ in ihrem Artikel – war das Umspannwerk innerhalb der Essener Stadtverwaltung umstritten. Die Untere Landschaftsbehörde sah in dem Vorhaben einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft, der nicht auszugleichen sei. Aus der Bauvoranfrage gehe darüber hinaus nicht schlüssig hervor, warum die geplante Anlage ausgerechnet in einem Landschaftsschutzgebiet entstehen sollte. Diese Einwände teilte das Bauordnungsamt nicht. Es vertrat die Auffassung, dass die im Bauantrag vorgesehene Begrünung eine ausreichende Ausgleichsmaßnahme wäre und stellte eine Genehmigung in Aussicht.[63] Im weiteren Verlauf des Verfahrens wuchsen in der Stadtverwaltung aber die Zweifel, so dass Beigeordneter Heiko Schulte in Vertretung des Oberstadtdirektors der Bürgerinitiative Landschaftsschutzgebiet am 13. Dezember 1989 schriftlich mitteilte:

»Nach dem gegenwärtigen Verfahrensstand ist kaum noch damit zu rechnen, dass die Voranfrage positiv beschieden wird. Das Vorhaben verstößt gegen Bestimmungen des

59 Vgl. Stadt Essen. Der Oberbürgermeister, Schreiben an Peter Reise vom 1.10.1979 (Archiv Sykorra).

60 Vgl. die chronologische Übersicht in: Christlich Demokratische Union. Kreisverband Essen. Ortsverband Schönebeck, Stellungnahme der CDU Schönebeck zur Errichtung einer 110/10-KV-Umspannanlage »Winkhausen« vom 21.11.1989 (Archiv Sykorra).]

61 Vgl. den Artikel »RWE-Anlage im Hexbachtal heftig umstritten«, in: NRZ v. 22.11.1989.

62 Vgl. den Artikel »Protest gegen RWE-Pläne«, in: WAZ v. 22.11.1989.

63 Vgl. NRZ v. 9.9.1989.

Landschaftsschutzes, von denen eine Befreiung erteilt werden müsste. Hierzu findet noch eine Meinungsbildung im Gesamtbeirat bei der Unteren Landschaftsbehörde Essen statt. Falls sich der Beirat gegen eine Befreiung ausspricht, wird die Stadtverwaltung das Vorhaben an dem vom RWE beantragten Standort nicht zulassen.«

Der Vorsitzende des Beirats Viktor Böhringer hatte zuvor am 21. November 1989 bei einem Ortstermin mit Anwohnern, Politikern und Vertretern des RWE kaum Hoffnung, dass sich die Pläne verhindern ließen. Denn: »Das RWE genießt Privilegien in seiner Funktion als öffentlicher Stromversorger.« Nur über politischen Einfluss ließe sich etwas bewegen.[64]

Die erwünschte politische Rückendeckung kam prompt. Die ebenfalls am Ortstermin teilnehmenden Vertreter von CDU und SPD sicherten uneingeschränkte Unterstützung zu. Auch die Grünen/GAL schlossen sich den Bedenken an.[65] In den parlamentarischen Gremien wuchs deshalb der Widerstand. Die Bezirksvertretung lehnte den Standort Hexbachtal mit den Stimmen aller Parteien im Januar 1990 ab.[66] Doch das RWE ließ nicht locker. In einem Schreiben an die Stadtverwaltung bestand das Unternehmen auf dem Standort Rötterhoverbaum, verkleinerte aber den Platzbedarf um etwa 1000 Quadratmeter.[67] Darüber zeigten sich die politischen Parteien verwundert und forderten eine Bedarfsanalyse. Insbesondere – so die CDU Schönebeck – sei unerklärlich, dass das RWE vor dem Hintergrund der angeblich erheblichen Kapazitätsengpässe seinen Raumbedarf von 11000 Quadratmetern am Winkhauser Tal auf 6000 Quadratmetern am Hexbachtal reduzieren konnte.[68]

Am 3. Mai des Jahres beriet schließlich der Rat der Stadt in seinem Ausschuss für Stadtentwicklung und Stadtplanung (ASP) das Bauvorhaben und lehnte den Antrag des RWE ebenfalls ab. Die Stadtverwaltung verweigerte daraufhin im Herbst 1990 dem RWE die Baugenehmigung.[69]

64 Vgl. NRZ v. 22.11.1989.

65 Vgl. Die Grünen/Grün Alternative Liste Essen, Grüne Zeiten, 4. Jahrgang Nummer 35, Januar 1990,; Artikel »SPD: RWE muss Bedarf für das Umspannwerk nachweisen«, in: WAZ v. 5.1.1990.

66 Vgl. den Artikel »Gegen Umspannanlage«, in: BN v. 18.1.1990.

67 Vgl. Vgl. Stadt Essen. Der Oberstadtdirektor. Bauordnungsamt, Schreiben an die SPD. Fraktion im Rat der Stadt Essen vom 4.4.1990, vgl. auch den Artikel »RWE gibt nicht nach: Umspann-Anlage am Rand des Hexbachtals«, in: BN v. 3.5.1990.

68 Vgl. CDU Schönebeck , Stellungnahme vom 21.11.1989 (Archiv Sykorra).

69 Vgl. den Artikel »Kein RWE-Umspannwerk im Borbecker Hexbachtal«, in: NRZ v. 12.10.1990.

»Ein Krimi, bei dem die Chemie nie stimmt« – Umweltskandal in der Schönebecker Schlucht

Von konkurrierenden Raumansprüchen betroffen war die Schönebecker Schlucht, wo seit Jahrzehnten ein Chemiebetrieb auf der Grundlage früherer behördlicher Genehmigungen arbeitete, die mit Umwelt- und Naturschutz nicht mehr in Einklang zu bringen waren.[70] Darüber hinaus wurden Vorwürfe laut, dass amtliche Auflagen nicht eingehalten würden: »Giftmüll-Skandal an der Schönebecker Straße« titelten die Borbecker Nachrichten am 18.Januar 1980 auf ihrer ersten Seite:

> *»Einem Giftmüllskandal ungeahnten Ausmaßes (...) sind die Behörden auf der Spur, nachdem die Borbecker Nachrichten Ende November auf Umweltrisiken durch Schadstoffablagerungen in Schönebeck aufmerksam gemacht hatten. Eine Nachforsch-Aktion der Schönebecker Juso-Gruppe führte Mitte Dezember zu besorgniserregenden Funden auf den Nachbargrundstücken eines Betriebsgeländes an der Schönebecker Straße.«*[71]

Einen Tag später wurde auch die *Neue Ruhr Zeitung* deutlich: „Säure lagerte im Freien«, überschrieb das Blatt seinen Artikel und präzisierte:

> *»Inzwischen scheint festzustehen: Es läuft tatsächlich nicht alles hundertprozentig bei der Firma (...). Das Ordnungsamt der Stadt hat bereits Sicherheitsauflagen gemacht. Die Firma an der Schönebecker Straße füllt Lösungsmittel von großen Behältern in Flaschen. Ammoniak, Salzsäure, Alkohol, Petroleum. Das passiert im Freien, hinterm Wohnhaus des Firmen-Chefs.«*

Obwohl in den folgenden Jahren immer wieder Missstände öffentlich angeprangert wurden, drang die Wahrheit nur Schritt für Schritt an die Öffentlichkeit. So meldete die *Westdeutsche Allgemeine Zeitung* am 27. April 1982:

> *Analysen von Bodenproben durch das Chemische Untersuchungsamt haben nach Auskunft von Amtschef Dr. Böddecker eindeutig ergeben, dass die Stoffe, die – wie die WAZ berichtete - in den Wasserläufen des Tales für erheblichen Gestank gesorgt hatten, vom Gelände der Firma Heßling stammen. Es handelt sich um Nitroverdünner und Terpentinersatz.«*

Der Firmeninhaber hatte – so die WAZ damals –

70 Vgl. Koerner u.a., Man war nie fremd (wie Anm. 6), S. 114f.

71 RN v. 18.1.1980

»Vertretern der Stadt gegenüber erklärt, unbekannte Täter hätten sich gewaltsam Zugang zu seinem Gelände verschafft und möglicherweise die Chemikalien verschüttet. Er selbst habe damit nichts zu tun.«

Weitere elf Jahre später war der Verursacher der Stadt offensichtlich unbestritten bekannt. Die *Westdeutsche Allgemeine Zeitung* schrieb am 5. Oktober 1993 in ihrer Stadtteilzeitung:

»Firmen-Grundstück wird jetzt teilweise zu Lasten der Steuerzahler saniert. (Denn die Stadt hat es) mit einem nicht ´leistungsfähigen Störer` zu tun, das heißt, der Verursacher der Verunreinigungen hat kein Geld, um die Sanierung zu bezahlen.«

Deshalb mussten die Behörden erhebliche Summen für die Sanierung des belasteten Bodens in und am Hang der Schönebecker Schlucht ausgeben. Vom Aufdecken des Umweltskandals bis zur Altlastensanierung und Neubebauung des Grundstücks vergingen über 30 Jahre: Sieben Eigentumswohnungen und acht Reihenhäuser entstanden 2012 auf dem Areal an der Schönebecker Straße: »Ein Krimi, bei dem die Chemie nie stimmt«, überschrieb die Westdeutsche Allgemeine Zeitung am 10. Januar 2012 ihren Beitrag zum Umweltskandal in der Schönebecker Schlucht.

Gewerbegebiete im Winkhauser Tal

»Sperren und Verbote für Heißen sind ›aufgehoben‹« meldete die Mülheimer Ausgabe der *Westdeutschen Allgemeinen Zeitung* am 14. Februar 1981 und bezog sich auf eine entsprechende Verfügung der Bezirksregierung. Mülheims Bürgermeister Günter Weber kommentierte: »Ende gut, alles gut.« Der Bau der A 31 hätte für Mülheimer Stadtgebiete nämlich einschneidende Konsequenzen gehabt. Nach dem mit Argumenten des Natur- und Umweltschutzes erreichten Sieg über die A 31 kam dann im Jahr 1981 die überraschende Nachricht: Mülheim wolle im Winkhauser Tal im Rahmen der Neuaufstellung des Gebietsentwicklungsplans ein 40 Hektar großes Gewerbegebiet errichten.

Das Winkhauser Tal zwischen Mülheim und Essen ist städteüberschreitend und erstreckt sich auf einen Bereich, der eingegrenzt wird von der Aktienstraße, der Autobahn 40, der Wohnbebebauung in Essen-Schönebeck und der Eisenbahnlinie von Mülheim nach Essen. Dieses als Winkhauser Tal bezeichnete Gebiet ist eine Hügellandschaft, die aus mehreren kleineren Tälern besteht. Es war bereits im Gebietsentwicklungsplan des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk aus dem Jahr 1966 als land- und forstwirtschaftlicher Bereich und Erholungsgebiet dargestellt.

Das Gewerbegebiet sollte im ersten Entwurf von der Autobahn bis unmittelbar an die Essener Stadtgrenze gehen, wurde dann aber auf ein [illegible]

che auf den Winkhauser Hochterrassen (»Winkhauser Höhe«) beschränkt. Dazu beauftragte der Hauptausschuss des Rates der Stadt Mülheim am 21. September 1981 seine Verwaltung, die Voraussetzungen für die Ausweisung als Gewerbegebiet zu schaffen[72] und berief sich dabei auf ein von der Stadt Mülheim bei der Firma AGEPLAN bestelltes Gutachten.

Bereits im Dezember 1980, zu einem Zeitpunkt, als die A 31-Trasse rechtlich für andere Planungen noch gar nicht frei gegeben war, wurde das Gutachten als »Untersuchung zur Ausweisung neuer Gewerbegebiete«[73] vorgelegt. Einer landschaftsökologischen Beschreibung folgte »bei betont ökonomischer Wichtung«[74] die Aussage, dass der gerade gerettete Winkhauser Talbereich im für die Ansiedlung von Betrieben vorgesehenen Abschnitt für Mülheim als Gewerbegebiet geeignet sei, während nachteilige Folgen von Essen zu tragen seien:[75]

> *»Die Bedeutung Winkhausens für Mülheim ist also dadurch reduziert, dass Eisenbahn und Bundesautobahn wirksame Trennelemente bilden. Daher ist die Hochfläche in Verbindung mit den Tälern vorwiegend für Essen-Borbeck und Essen-Schönebeck bedeutsam (...).«*

Diese einseitige Lastenverteilung veranlasste die Borbecker Nachrichten am 17. Juli 1981 auf der ersten Seite zu der Schlagzeile: »Das hat Borbeck noch gefehlt: Stadtverwaltung Mülheim will im Winkhauser Tal Gewerbe ansiedeln.« Die Zeitung fuhr dann fort: »Der SPD -Ortsverein Bedingrade-Schönebeck richtet sich darauf ein, auch in diesem Falle ein für das Gemeinwohl unerlässliches Wächteramt auszuüben.« Die CDU erkannte in einer Stellungnahme den Wert des Winkhauser Tals als Luftfilter zwar an, war aber für andere Planungen kompromissbereiter: Das Winkhauser Tal sollte nämlich nur »im wesentlichen«[76] in seinem jetzigen Zustand erhalten bleiben.

Im Sinne der Grünsicherung wandte sich die Stadt Essen gegen die Mülheimer Planungsabsichten. Die Ausweisung als Gewerbe führe zu einem »schweren Eingriff in den die Städte umgebenden Grüngürtel und belaste dessen Funktion

72 Eine kurze Planungsgeschichte befindet sich im Urteil des Verfassungsgerichtshofs NRW: Verfassungsgerichtshof für das Land Nordrhein-Westfalen, Urteil. VerfGH 5/88. Verkündet am 15. Dezember 1989, S. 2–6. Diesen Ausführungen wird hier chronologisch gefolgt.

73 Vgl. Aktiengesellschaft für Entwicklungsplanung AGEPLAN (Hrsg.), Untersuchung zur Ausweisung neuer Gewerbegebiete. Im Auftrag der Stadt Mülheim a.d. Ruhr, Mülheim a.d. Ruhr 1980.

74 Ebd., S. 117.

75 Ebd., S. 118.

76 Vgl. den Artikel »Natürlichen Freiraum sichern«, in: RN v. 21.7.1981.

als ökologischer Ausgleichsraum, als Regenerationsraum für Wasser und Luft und als Naherholungsraum.«[77] Der Ortsverein Winkhausen der Mülheimer Sozialdemokraten teilte diese Bedenken. Er nahm mit den Schönebecker Kollegen Anfang September 1981 an einer städteübergreifenden Protestwanderung teil, gab seinen Widerstand aber auf, nachdem sich die Partei auf Stadtebene zusammen mit den Christdemokraten Ende des Monats im Hauptausschuss des Rates für das Gewerbegebiet ausgesprochen hatte. Bürgergruppen aus Winkhausen traten aber weiterhin für das Grün ein.

Auch außerhalb von Mülheim und Essen fand das Vorhaben der Stadt Mülheim starke Beachtung. So titelte im Juli 1981 die Westdeutsche Allgemeine Zeitung in ihrem überregionalen Teil in einem fast ganzseitigen Artikel: »*Nach Sieg mit Nachbarn über ›Ostfriesenspieß-Autobahn. Mülheim will das gerettete Grün nun für Gewerbepark verplanen. Im Winkhauser Tal. ›Vorhaben geht auf Kosten Essens‹.*«

Am 13. Mai 1982 beschloss der Bezirksplanungsrat in Düsseldorf – als überörtliches Gremium für die Regionalen Grünzüge und den Gebietsentwicklungsplan zuständig – die Aufstellung des Gebietsentwicklungsplans (GEP-D) und beauftragte die Bezirksplanungsbehörde, das Beteiligungsverfahren einzuleiten – und zwar ohne Gewerbeausweisung.

Damit war das Winkhauser Tal aber noch nicht gerettet. Denn der Mülheimer Oberstadtdirektor Hager bestätigte, dass er sich in dem folgenden Beteiligungsverfahren weiter für die Gewerbeansiedlung einsetzen wolle.[78] Im Herbst 1983 fand deshalb ein Erörterungstermin statt. Die Stadt Mülheim bot an, als Ausgleich für die Gewerbeplanung auf eine Ausweisung von Wohnungsbau im südlichen Stadtgebiet zu verzichten und die Flächen dort von einer Bebauung freizuhalten. Unterstützt wurde Mülheim von der örtlichen Industrie- und Handelskammer, während die Landesanstalt für Ökologie, Landschaftsentwicklung und Forstplanung, die Stadt Essen, die Landwirtschaftskammer Rheinland und der Kommunalverband Ruhrgebiet einer Änderung des Planentwurfs aus Gründen des Schutzes des Regionalen Grünzugs widersprachen.

Um ihr Gewerbevorhaben voranzutreiben, legte die Stadt Mülheim eine zusätzliche Begründung für ein Gewerbegebiet vor. Das Gewerbegebiet würde den Erholungsbereich des Winkhauser Tals und die Wohnbebauung in Essen-Schönebeck vor den Geräuschemissionen der Autobahn abschirmen. Wie aus dieser zwei Jahre später veröffentlichten gutachterlichen Stellungnahme des Rheinisch-Westfälischen TÜV hervorgeht, sollte zwar »die mögliche Abschirmwirkung«[79] der

77 Vgl. VerfGH (wie Anm. 72), S. 3.

78 Vgl. den Artikel »Winkhauser Tal ist noch nicht gerettet«, in: WAZ v. 21.7.1982.

79 Vgl. Rheinisch-Westfälischer Technischer Überwachungsverein e. V., Zentralabteilung Akustik und Schwingungstechnik (Hrsg.), Gutachterliche Stellungnahme zu den Geräuschimmissionen im Untersuchungsgebiet »Winkhauser Höhe« der Stadt

Gewerbebebauung ermittelt werden, aber die »Geräuschemissionen und -immissionen der Gewerbebetriebe sind auftragsgemäß nicht zu untersuchen.«[80]

Das heißt: Es wurde versucht, das Gewerbegebiet als eine Maßnahme des Umweltschutzes darzustellen. Trotz dieses Sachverhalts beschloss der regionale Planungsausschuss am 8. März 1984, dem Wunsch Mülheims zu folgen und bei »gleichzeitiger Streichung des Wohnsiedlungsbereichs Gothenbach«[81] im Süden der Stadt den Standort Winkhauser Tal als »Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich«[82] auszuweisen.

Dieser Beschlussempfehlung widersprach die Bezirksplanungsbehörde, sie sprach sich in einer Vorlage für den Bezirksplanungsrat als Entscheidungsgremium für Grün aus, »weil die Erhaltung der ohnehin knappen regionalen Freiflächen im Grenzbereich der Städte Essen, Mülheim und Oberhausen Vorrang genieße und die Zurücknahme der im südlichen Stadtgebiet ausgewiesenen Wohnsiedlungsbereiche (...) zugunsten von Freiflächen den Eingriff in den noch bestehenden Rest des regionalen Grünzugs im Norden der Stadt nicht ausgleichen könne.«[83] Bei diesem Zielkonflikt beschloss der Bezirksplanungsrat zwar am 14. Juni 1984 die Aufstellung des Gebietsentwicklungsplans (GEP-D), klammerte aber die Entscheidung des Winkhauser Tals als Gewerbegebiet aus.

Begleitet wurde diese Auseinandersetzung auf Behörden- und Gremiumsebene von einem verbissen ausgetragenen politischen Streit. Da sowohl in Mülheim als auch in Essen die Sozialdemokraten in den Rathäusern über absolute Mehrheiten verfügten, die jeweiligen lokalen Entscheidungen also von den Voten der Mehrheitsfraktionen abhingen, führte der Zielkonflikt zu einem öffentlich ausgetragenen Konflikt zwischen der Mülheimer und der Essener SPD. Die Sozialdemokraten in Borbeck und Schönebeck sahen nicht ein, dass sie nach dem gemeinsam mit Mülheim gewonnenen Kampf gegen die A 31 die gutachterlich bestätigten negativen Folgen einer Gewerbeansiedlung tragen sollten und wehrten sich hartnäckig.

»Es ist vor allem der Ortsverein der Schönebecker Sozialdemokraten, der gegen die Pläne aus Mülheim mobil machte (...) Klaus Scholz und Wolfgang Sykorra füllten Winkhausener ›Heimaterde‹ in Beutelchen ab, drucken Protestplakate und organisierten am Vatertag einen durchaus illustren Protestmarsch ins Gelände vor Mülheims Grenze.«[84]

Mülheim/Ruhr. Auftraggeber: Stadt Mülheim. Amt für Stadtentwicklung und Organisation, Essen 1986, S. 3.

80 Ebd., S. 4.

81 Vgl. VerfGH, S. 4

82 Ebd.

83 Ebd., S. 5.

84 Vgl. den Artikel »Gewerbepark Winkhausen? Nein danke!«, in: NRZ v. 11.7.1984.

Mehr als 10000 Unterschriften sammelten sie und übergaben sie den Entscheidungsgremien in Düsseldorf. Die Neue Ruhr Zeitung wusste weiter zu berichten, dass dieses Engagement »der Essener Mutterpartei weniger Recht« war und man »mit Rücksicht auf die Genossen in Mülheim lieber stillschweigend dem Entstehen eines neuen Gewerbegebietes nebenan zugesehen hätte.« Der Streit zwischen den Sozialdemokraten eskalierte und es wurden »mehr als giftige Töne laut«. Während Mülheimer Genossen ihren Schönebecker Kollegen »faschistische Propaganda«[85] vorwarfen, konterten diese auf Flugblättern mit dem provokanten Slogan »Wer die Natur mit Füßen tritt, der achtet auch kein anderes Leben.« »Essens Sozialdemokraten gegen Mülheimer Genossen«, kommentierte am 9. Juni 1984 die Mülheimer Zeitung den Streit.

Da das Winkhauser Tal eine natürliche geographische Einheit bildet, leitete man daraus in Essen die Forderung nach einer einheitlichen Planung ab. Unter Berücksichtigung der ökologischen Voraussetzungen bereitete die Untere Landschaftsbehörde für eine Festsetzung als Naturschutzgebiet »eine einstweilige Sicherstellung der Essener Teile des Tales«[86] vor.

Nach Ortsbegehungen und weiteren Gesprächen mit den städtischen Konfliktparteien fasste der Bezirksplanungsrat am 10. Oktober 1985 die Auswertung wissenschaftlicher Analysen im Sinne einer Freihaltung des Grünzugs wie folgt zusammen:[87]

> *»Im Bereich Winkhausen hat die Erhaltung und Entwicklung des regionalen Grünzugs für die Naherholung, den klimaökologischen Ausgleich, den landschaftsökologischen Ausgleich, die Landwirtschaft und die Gliederung der Siedlungsstruktur Vorrang vor einer weiteren Siedlungsentwicklung. Aufgrund ihrer vielfältigen Funktionen und zur Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen sind die Freiflächen unverzichtbar.«*

In Ergänzung seines Beschlusses vom 14. Juni 1984 entschied der Bezirksplanungsrat am 28. Januar 1986, das für die Gewerbeansiedlung vorgesehene Gebiet im Gebietsentwicklungsplan als Agrar- und Erholungsbereich sowie als Fläche für den Schutz der Landschaft auszuweisen.

Während auf Essener Seite die Entscheidung mit Erleichterung aufgenommen wurde, äußerte der Mülheimer CDU-Ratsherr Hans-Georg Specht heftige Kritik.[88] »Beschäftigt Winkhausen die Richter?« fragte die Mülheimer Lokalausgabe der

85 Vgl. NRZ v. 11.7.1984.

86 Vgl. den Artikel »Essener kämpfen um Winkhauser Tal«, in: WAZ v. 1.6.1984.

87 Vgl. Der Regierungspräsident Düsseldorf (Hrsg.), Sitzungsvorlage Drucksache Nr. 46 BP für die 46. Sitzung des Bezirksplanungsrates am 10.10.1985, S. 7.

88 Vgl. den Artikel »Gewerbe contra freie Flächen«, in: NRZ v. 29.1.1986.

Neuen Ruhr Zeitung am 12. April 1986 und sprach von Mülheimer Überlegungen, gegen die Entscheidung des Bezirksplanungsrats juristisch vorzugehen.

Nachdem der Gebietsentwicklungsplan (GEP-D) mit Erlass vom 8. Juli 1986 vom Minister für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes NRW genehmigt worden war, erhob die Stadt Mülheim am 24. Juni 1988 vor dem Verfassungsgerichtshof für das Land Nordrhein-Westfalen tatsächlich Beschwerde: Die Entscheidung des Landes, den für eine Gewerbeansiedlung beabsichtigten Bereich weiter frei zu halten, verletze die Stadt Mülheim in ihrem Recht auf Selbstverwaltung.

Während des Rechtsstreits belastete die Auseinandersetzung um das Gewerbegebiet das nachbarschaftliche Verhältnis der beiden Städte auch bei anderen Planungen. Im Juni 1989 wollte der Planungsausschuss der Stadt Mülheim beschließen, den Dümptener Friedhof an dem Hang des Hexbachtals zwischen Oberheidstraße und Aktienstraße, der dem möglichen Gewerbestandort benachbart ist, über die Stadtgrenze zu erweitern: Für Parkplätze müssten Flächen des Essener Gebiets in Anspruch genommen werden. Die Stadt Essen lehnte dieses Ansinnen ab, weil sie die Sicherung des Regionalen Grünzugs B als vordringliche Aufgabe ansah. Der Mülheimer CDU-Stadtrat und spätere Oberbürgermeister Hans-Georg Specht betrachtete diese Auffassung – auch in Erinnerung an den Konflikt um das Gewerbegebiet – als »unfreundlichen Akt.« Sein Kollege Oskar Paumer von der SPD pflichtete ihm bei: »Wenn die Essener meinen, sie seien der Nabel der Welt, dann sollten wir demnächst auch alle ihre Planungen blockieren.« Die Reaktion aus Essen ließ nicht lange auf sich warten. Die SPD Schönebeck-Bedingrade konterte: »Es ist ein starkes Stück, wenn Mülheim sich anmaßt, die nachteiligen ökologischen Folgen der Borbecker Bevölkerung zuzumuten und deren Widerstände als ›unfreundlichen Akt‹ zu bezeichnen.«[89] Die Mülheimer Lokalausgabe der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung kommentierte: »Grenzkrieg mit Stadt Essen.«[90]

Wenige Wochen später kam der Verfassungsgerichtshof in seinem am 15. Dezember 1989 verkündeten Urteil zu dem Ergebnis, dass in der von Mülheim angegriffenen Entscheidung pro Grün »kein Eingriff in den unantastbaren Kernbereich des (...) verfassungsrechtlich gewährleisteten Rechts auf Selbstverwaltung«[91] vorliegt.

Für ein gutes Jahrzehnt kehrte planerische Ruhe ein. Gewerbeplanungen wurden nicht weiter verfolgt, bis die Stadt Mülheim im Jahr 2000 erneut Ansprüche anmeldete. Denn die Medion AG suchte einen neuen Standort.[92] »Wenn sich eine

89 Alle drei Zitate aus BN v. 23.6.1989.

90 Vgl. WAZ/Mülheim v. 1.11.1989.

91 Vgl. VerfGH (wie Anm. 72), S. 16.

92 Vgl. den Artikel »Städte buhlen um Essener Erfolgsfirma«, in: NRZ v. 11.12.2000

Firma in unserer Stadt niederlassen möchte, dann starten wir natürlich Überlegungen, an welcher Stelle das möglich ist«, wurde Mülheims Pressesprecher Volker Wiebels zitiert.[93] Gesucht wurde ein Grundstück »bis hin zu einem Platzbedarf von 90000 Quadratmetern, das wären in etwa eine Fläche von 18 Fußballplätzen«:[94]

> *»So groß, dass die Nachbarstadt (Mülheim) einen Standort ins Feld führt, der alles andere als unumstritten ist und der, kaum ist er in der Welt, schon für harsche Proteste sorgt: Es geht um einen Acker am Rand es Winkhauser Tals in Schönebeck, eine landschaftliche Idylle, für die Mülheim schon vor 20 Jahren Gewerbepläne hegte, und die ebenso lange von den örtlichen Sozialdemokraten wie Naturschützern vehement gegen jeglichen baulichen Eingriff verteidigt wird.«*

Genauso war es auch diesmal: »Wir werden nicht wackeln«, meldete sich die Schönebecker SPD umgehend und begab sich zusammen mit dem Kulturhistorischen Verein Borbeck und der Umweltinitiative Lautstraße/Lohstraße erneut in »die Verteidigungsschlacht für die Siepenlandschaft«.[95] Auch in Mülheim regte sich Widerstand. Die im Rat der Stadt Mülheim vertretenen Mülheimer Bürgerinitiativen (MBI) sprachen in einer Erklärung von einer »ökologisch fatalen« und »schwer durchsetzbaren«[96] Idee. Ein Achtel der Stadtfläche bestehe aus Industriebrachen. Dort gäbe es genug Raum für Firmenansiedlungen. Auch Bürgergruppen in Mülheim-Winkhausen meldeten Proteste an.[97] Unterstützung erhielten die Umweltschützer von Regierungspräsident Jürgen Büssow. Die Mülheimer Absichten würden sich nicht mit den Zielen des rechtsgültigen Gebietsentwicklungsplans decken.

Die Planungen für ein umfangreiches Gewerbegebiet wurden zwar fallen gelassen, aber bereits ein Jahr später wurde ein mehrere tausend Quadratmeter großes Gelände für den Bau von Parkplätzen für die in Mülheim ansässige Firma Medion reklamiert.[98] Auch in diesem Fall verweigerte die Bezirksregierung unter Bezugnahme auf den Gebietsentwicklungsplan – wie im September 2002 bekannt wurde – die Genehmigung. Ohnehin wurden mit dem Umzug der Firma auf das

93 Vgl. den Artikel »SPD Schönebeck im Einsatz für die Umwelt und den Grünzug B«, in: Borbeck Kurier v. 13.12.2000.

94 Vgl. NRZ v. 11.12.2000.

95 Vgl. NRZ v. 11.12.2000.

96 Vgl. den Artikel »Auch Mülheimer gegen Bauen am Tal«, in: BN v. 21.12.2000; vgl. auch »Jagd auf »prima Steuerzahler« ist eröffnet«, in: WAZ v. 27.12.2000.

97 Vgl. die Artikel »Widerstand gegen Gewerbe am Winkhauser Tal wächst« und »Winkhauser Tal bleibt frei«, in: BN v. 25.1.2001 und 15.2.2001.

98 Die folgenden Ausführungen nach www.mbi-mh.de – Zugriff 22.2.2015.

17 Hektar große Kasernengelände in Essen-Kray die im Regionalen Grünzug B geplanten Parkplätze hinfällig.

Im Februar 2008 folgte erneut ein Mülheimer Vorstoß, im Winkhauser Talbereich Gewerbe anzusiedeln. Hintergrund war die Aufstellung des Regionalen Flächennutzungsplans (RFNP) für die Ruhrgebietsstädte Herne, Gelsenkirchen, Essen, Bochum, Mülheim und Oberhausen. Dieser wurde als Chance für eine interkommunale Städteplanung gesehen. Im Verlauf des Planverfahrens wurde aber deutlich, dass die Aufstellung des RFNP dazu genutzt wurde, Grünflächen in Bauland für Gewerbe- und Wohnansiedlungen umzuwandeln.[99] So verlangte die Mülheimer stadteigene Wirtschaftsförderungsgesellschaft »Mülheim & Business« in ihrem Aufsichtsrat für den Winkhauser Talbereich entlang der A 40 die Darstellung als Gewerbe.[100] Umgehend sammelten die Mülheimer Bürgerinitiativen (MBI)[101] Unterschriften, um den Grünzug zu retten. Sie wiesen als Alternativen auf bestehende Leerstände und brachliegende Gewerbeflächen hin, beantragten von der Stadtverwaltung einen Sachstandsbericht und legten dem zuständigen Ratsausschuss einen Beschlussentwurf zur Sicherung des Regionalen Grünzugs B im Abschnitt Winkhauser Tal vor.

Am 4. März 2008 lehnte der Planungsausschuss der Stadt Mülheim die neuen Gewerbepläne einstimmig ab.

Golfplatzanlagen im Hexbachtal und im Winkhauser Tal

Die Erhaltung und Rückgewinnung von Natur bekam Ende der 1980er-Jahre durch die »Internationale Bauausstellung Emscher Park (IBA)« erhebliche Rückendeckung. Ihre Aufgabe bestand darin, die Landschaft des Ruhrreviers »nach ökologischen und ästhetischen Kriterien neu zu gestalten.«[102] In diesem Sinn wurde die Entwicklung von Industriebrachen zu so genannten Landschaftsparks angestrebt. Mit innovativen Ideen im kulturellen, sozialen, ökologischen und städtebaulichen Bereich sollten wichtige Impulse für ein Zukunftsprogramm des Ruhrgebiets gesetzt werden. Für die Ausarbeitung zukunftsweisender Vorhaben gründete das Land NRW die »Gesellschaft Internationale Bauausstellung Emscher Park« und rief am 3. April 1989 öffentlich zur Sammlung von Vorschlägen

99 Vgl. den Artikel »RFNP: Bürgergruppen organisieren sich«, in: Borbeck Kurier v. 13.2.2008.

100 Vgl. den Artikel »Nur Etappensieg«, in: BN v. 6.3.2008.

101 Vgl. www.mbi.de – Zugriff 23.2.2015.

102 Vgl. Thomas Parent, zitiert bei Koerner u.a., Man war nie fremd (wie Anm. 6), S. 21.

auf, die bis Mitte Juni des Jahres an die Planungsgesellschaft gemeldet werden sollten.[103]

Fristgerecht legte die »Demitex GmbH. Generalunternehmung für Sport- und Freizeiteinrichtungen und Textilhandel« am 31. Mai 1989 zusammen mit der Firma »Deutsche Golf Consult« den Projektentwurf »eines Stadtgrenzen überschreitenden Golf- und Landschaftsparkes ›An den Kaltenhover (sic!) Bäumen‹ auf Essener und Mülheimer Gebiet«[104] vor. Am Hang des Hexbachtals sollte es sich um den Bau einer »erstmalig dezentral konzipierten 18-Löcher(sic!)-Golfanlage« handeln. Es wurden das »Nebeneinander unterschiedlicher Naherholungs- und Freizeitaktivitäten, wie Wandern, Reiten, Golfsport betreiben, Spazieren gehen, Natur erleben« sowie eine »sozialverträgliche Eintritts- und Beitragsgestaltung« angestrebt. Verankert werden sollte das Vorhaben in dem von der Internationalen Bauausstellung vorgegebenen Leitprojekt »Wiederaufbau von Landschaft«.[105] Allerdings verstand die Internationale Bauausstellung unter dem Wiederaufbau von Landschaft im Regionalen Grünzug B tatsächlich die Rückgewinnung von Landschaft, wie sie auf dem Gelände des früheren Sammelbahnhofs Frintrop im Rahmen der IBA später erreicht wurde.[106] Hier entstand der Ruderalpark, der später in Gleispark umbenannt wurde. Die Demitex GmbH begründete ihr Vorhaben deshalb damit, dass das Hexbachtal im von ihr für die Planung beanspruchten Gebiet saniert werden müsse, was durch die Anlage eines Golfplatzes geschehen könne:[107]

> »*Da der angesprochene Landschaftsraum ein großes Entwicklungspotential in landschaftsökologischer Hinsicht bietet (insb. im direkten Talraum), großzügige Freiflächen, die derzeit noch landwirtschaftlich genutzt werden, wegen ihrer Belastung aber eigentlich aus der Versorgung mit Grundnahrungsmittel (sic!) herausgenommen werden sollten, kurz- bis mittelfristig zur Verfügung stehen (...), ist hier die Chance im Rahmen der Internationalen Bauausstellung einen Landschaftspark mit z.T. klassischen Inhalten, z.T. aber völlig neuen Ideen zu verwirklichen, besonders günstig einzuschätzen.*«

Wissenschaftliche Belege für diese Behauptung wurden nicht genannt. Gleichzeitig sollten »die vorhandenen Biotopstrukturen (...) erhalten« bleiben. Dabei müsste aber »in Kauf genommen werden, dass es möglicherweise auch zu tem-

103 Vgl. Der Oberstadtdirektor, Ausschuss für Stadtentwicklung und Stadtplanung des Rates der Stadt Essen. Drucksache 939. Ratsdrucksache 1504, Essen 8.5.1989, S. 9.

104 Vgl. Demitex GmbH, Schreiben an die Gesellschaft Internationale Bauausstellung Emscher-Park mbH, Essen 31.5.1989, S. 2 (Archiv Sykorra).

105 Ebd., beigefügter Projektantrag, S. 7.

106 Vgl. Der Oberstadtdirektor, Drucksache 939, Anlage 2b (wie Anm. 103), S. 4.

107 Vgl. Demitex, beigefügter Projektantrag (wie Anm. 104), S. 2.

porären Störungen kommen kann. Unberührte bzw. unberührbare Natur ist hier nicht das Leitbild.« Gerade diese Forderung war aber eines der Grundanliegen der IBA, die in den einschlägigen Gutachten zum Hexbachtal wissenschaftlich untermauert wurden.

Umweltschützer wandten ein, dass auch eine Golfanlage mit den Zielen des Regionalen Grünzugs B nicht in Einklang zu bringen sein würde. Im Übrigen wären bis auf das Golfen alle von der Firma Demitex angeführten Ziele schon damals möglich. Außerdem würde der Bau von Maßnahmen der baulichen Infrastruktur viel Land fressen.

Das Thema Golfplatz blieb auf der Tagesordnung der IBA. Die Nachbarstadt Mülheim griff nämlich die Idee auf und meldete das Projekt für das Winkhauser Tal als »Volksgolfplatz Mülheim-Winkhausen« bei der Interkommunalen Arbeitsgemeinschaft Regionaler Grünzug B (IKAG)« zur Bezuschussung an. Am 25. Februar 1993 und am 4. August 1993 beriet sich die IKAG und lehnte den Antrag ab. Sie teilte diesen Sachverhalt der Stadt Mülheim wie folgt mit:[108]

> *»Es wird insbesondere darauf hingewiesen, dass für große Teile des in Frage kommenden Gebietes bereits von den vier Städten gemeinsam ein Auftrag an die Planungsgemeinschaft Grünzug B vergeben wurde, der aus den Planungsmitteln der IKAG finanziert wird (...). Dieser Auftrag läuft unter dem Titel ›Biotopverbund südliche Bachtäler‹ und hat u.a. zum Ziel (...) gerade auf Mülheimer Gebiet den Flächenanteil mit naturschutzorientierter Ausrichtung zu vergrößern (und) ähnliche bzw. gleiche Biotopstrukturen durch geeignete Strukturen zu vernetzen. Die IKAG ist der Ansicht, dass die Planung eines Volksgolfplatzes diesen Zielen entgegenläuft.«*

Denn die für die IBA erarbeitete Rahmenplanung sah für den betroffenen Planbereich die großräumige Sicherung und Erhaltung der Landwirtschaft vor. Darüber hinaus erstreckte sich der mögliche Projektbereich auch über Flächen, die für den Biotopverbund südliche Bachtäler vorzuhalten waren.[109]

Gleichwohl begrüßte die Schönebecker CDU den Vorschlag, weil ein Golfplatz das Winkhauser Tal vor den gewerblichen Planungsansprüchen der Stadt Mülheim sichern würde. Ansonsten »könne nicht ausgeschlossen werden, dass Mülheim eines Tages doch noch einen seiner umstrittenen Pläne realisieren werde.«[110] Die Schönebecker Sozialdemokraten erklärten dagegen unmissverständlich, dass sie

108 Vgl. Stadt Essen. Der Oberstadtdirektor. Amt für Entwicklungsplanung, Statistik, Stadtforschung und Wahlen, Schreiben an Herrn Much, IBA-Beauftragter der Stadt Mülheim vom September 1993 (Archiv Sykorra).

109 Vgl. Anlage 2 zum Schreiben der Stadt Essen vom September 1993.

110 Vgl. den Artikel »CDU begrüßt Pläne für Golfplatz im Winkhauser Tal«, in: BN v. 29.9.1994.

sich weiter für die Unversehrtheit des Winkhauser Tals und damit für die Zielsetzung der IBA einsetzen würden.[111] Letztlich wurde das Golfprojekt nicht umgesetzt.

Paketzentrum im Hexbachtal

Ein mehrere Hektar großes Gelände benötigte die Deutsche Bundespost für ein Paketverteilungszentrum in Essen und entschied sich im Sommer 1991 für das Hexbachtal: Das Gewerbegebiet sollte zwischen den Straßen Rötterhoverbaum und Im Wulve entstehen. Dafür müsste nicht nur viel Land des planerisch geschützten Talbereichs geopfert werden. Für die Anlieferung der Pakete durch Lastkraftwagen wäre – so Kritiker des Projekts – auch eine Verkehrsanbindung von der Autobahn über die Aktienstraße und eine neue Zuwegung durch Wohngebiete notwendig.[112]

»Ich kann mir nicht vorstellen, dass jemand diesen Plan ernstlich verfolgt«, hieß es von der Unteren Landschaftsbehörde.[113] Auch Thomas Franke, Leiter des Planungsamtes, räumte ein, das das Frachtzentrum am Hang des Hexbachtals »mit den Zielen der Stadtentwicklung wohl nicht vereinbar« sei. Befürworter führten die Auseinandersetzung mit Argumenten der Ökonomie: Es würden neue Arbeitsplätze geschaffen. Landtagsabgeordneter Jürgen Thulke nannte Alternativen: Er brachte das Areal des früheren Sammelbahnhofs Frintrop ins Gespräch. Ungenutzte Brachflächen seien außerdem das Chevron-Tanklager in Dellwig und Flächen an der Bottroper Straße. Oberbürgermeisterin Annette Jäger griff diese Idee auf und forderte von der Stadtverwaltung entsprechende Vorschläge. Landschaftsschutzgebiete seien jedenfalls kein geeigneter Standort. Auch die Bezirksvertretung Borbeck setzte sich erneut für den Erhalt des Hexbachtals ein.[114]

Paket- und Postverteilungszentren wurden später auf Industriebrachen an der Gladbecker Straße gebaut.

Flüchtlingsheim im Hexbachtal

Als im Herbst 1992 die Zahlen der Asylsuchenden in Essen signifikant stiegen, stellte die Sozialverwaltung eine Bauvoranfrage. Ziel war wieder einmal das Gelände im Landschaftsschutzgebiet Hexbachtal zwischen den Straßen Rötterho-

111 Vgl. den Artikel »Golfplatz im Winkhauser Tal?«, in: NRZ v. 20.9.1994.

112 Vgl. Borbecker Nachrichten v. 30.8.1991.

113 Vgl. den Artikel »Post muss Pläne fürs Hexbachtal einpacken«, in: NRZ v. 30.8.1991.

114 Vgl. den Artikel »Auch Oberbürgermeisterin erteilt Postplänen Absage«, in: BN v. 13.9.1991.

verbaum und Im Fatloh. Hier sollten acht Gebäude für mehr als 600 Flüchtlinge errichtet werden.[115]

»In einer so schwierigen Lage waren wir noch nie«, bekannten Umweltschützer. Nichts fürchteten sie mehr als Beifall von der falschen Seite. Was ihre Sache besonders schwierig machte: »Soziale, humanitäre Belange und Umweltbelange prallten aufeinander.«[116] Der Bau von Unterkünften hätte ihrer Meinung nach eine präjudizierende Wirkung für weitere Wohnbebauungen. Das Hexbachtal wäre ökologisch zerstört, der jahrzehntelange Einsatz für seinen Erhalt umsonst. Diese Einschätzung teilte das Planungsdezernat der Stadt in seinem Schreiben an die Schönebecker Sozialdemokraten: »Ihre Schilderung ist uneingeschränkt zutreffend.« Aber die bestehende Rechtssituation und fehlende Alternativen ließen »kaum noch Wahlmöglichkeiten« zu.[117] Dennoch traten SPD und CDU vor Ort konsequent für die Sicherung des Hexbachtals als Landschaftsschutzgebiet ein.

Das Argument fehlender Alternativen überzeugte die Naturschützer nicht. Die »Bürgergruppe Landschaftsschutzgebiet«, die sich schon früher für Belange des Umweltschutzes eingesetzt hatte, sicherte Unterstützung zu und kritisierte die konkurrierenden Raumansprüche. Als der Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR) einen städteverbindenden Rad-, Wander- und Reitweg zwischen Winkhauser Tal und Hexbachtal eröffnen wollte, wurden ihre Vertreter spontan von Naturschützern mit Fragen zu den geplanten Flüchtlingsheimen überhäuft. Eine Bebauung »kann natürlich nicht in unserem Sinne sein«, sagten sie. Aber für »die Asylwohnheime sind wir nicht zuständig.«[118] Insgesamt wandte der KVR mehr als eine Viertelmillion Euro für den Weg auf. Er kaufte die notwendigen Grundstücke von der Firma Krupp, so dass er das Problem der »extrem schwierigen Untergrundverhältnisse« lösen konnte. Die Erhaltung und Weiterentwicklung der Talaue als schutzwürdiges Biotop sei – so der KVR – ein unabdingbares Gebot.[119]

Für Ärger sorgten die Pläne der Sozialverwaltung auch im Beirat bei der Unteren Landschaftsbehörde. Man sehe zwar die Nöte der Sozialverwaltung, angesichts des Andrangs von Asylbewerbern entsprechende Unterkünfte vorhalten zu müssen. Andererseits müsse bedacht werden, dass die Bereitstellung immer neuer Unterkünfte zulasten geschützter Flächen neue Begehrlichkeiten wecke. Das Ansinnen der Sozialverwaltung, bauen zu wollen, wo es ausdrücklich

115 Vgl. den Artikel »Stadt plant im Hexbachtal den Bau von Flüchtlingsheimen«, in: BN v. 1.10.1992.

116 Vgl. NRZ v. 7.10.1992.

117 Vgl. Stadt Essen. Der Oberstadtdirektor. Dez. 6 A, Schreiben an die Sozialdemokratische Partei Deutschlands. Ortsverein Schönebeck-Bedingrade vom 21.10.1992 (Archiv Sykorra).

118 Vgl. den Artikel »Neuem Fußweg droht schon die Planierraupe«, in: WAZ v. 3.10.1992.

119 Vgl. den Artikel »Neuer Wanderweg verbindet Schönebecks schöne Täle«, in: BN v. 8.10.1992.

verboten ist, nagte sogar am Selbstverständnis der ehrenamtlichen Mitglieder des Beirats: »Warum machen wir das hier überhaupt, wenn der Landschaftsplan dauernd unterlaufen wird?«, fragte man offen. [120]

Im Januar 1993 führte die Neuberechnung der Aufnahmequoten zu dem Ergebnis, dass der Stadt Essen zu viele Asylbewerber zugewiesen worden waren. SPD, CDU und FDP waren sich im Ausschuss für Stadtentwicklung und Stadtplanung deshalb einig und sahen für das Bauvorhaben keine Dringlichkeit mehr. Grundsätzliche Kritik am Vorgehen der Sozialverwaltung übten die Grünen. Weder habe sie es für nötig befunden, auf die Bedenken des Beirats bei der Unteren Landschaftsbehörde einzugehen; noch seien auch nur mit einem einzigen Wort die Bürgerproteste gegen die Zerstörung des Hexbachtals erwähnt worden. Immerhin seien über 3000 Einsprüche eingegangen.[121]

Zwar beschloss der Ausschuss für Stadtplanung und Stadtentwicklung einstimmig, das Vorhaben der Stadtverwaltung nicht zu verfolgen; wegen der gestiegenen Flüchtlingszahlen wurde das Vorhaben im Jahr 2016 aber erneut aufgegriffen.

Deponie-Planungen im Winkhauser Tal

»Wird ein Teil des städteübergreifenden Landschaftsschutzgebietes Winkhauser Tal zur Mülldeponie umfunktioniert?« fragte die Neue Ruhr Zeitung am 7. November 1992 und fuhr dann fort: »Entsprechende Pläne bestätigte jetzt der stellvertretende Leiter des Mülheimer Umweltamtes Uwe Lendzian« der NRZ. Danach gehörte ein als Fläche für die Landwirtschaft im Regionalen Grünzug B ausgewiesener Bereich zu den sechs Standorten, für die von der Stadt Mülheim veranlasste Voruntersuchungen »für eine Mineral- und Reststoff-Deponie«[122] liefen. Das für die Eignung als Deponie untersuchte Gebiet in der Größenordnung zwischen 17 und 22 Hektar war begrenzt durch die DB-Trasse, die Autobahn A 40, die Hansbergstraße und Flächen östlich der Hansbergstraße. Eine Planungskollision mit der als Biotop und wertvoller natürlicher Lebensraum kartierten Fläche in unmittelbarer Nähe, den Zielen der Internationalen Bauausstellung sowie grundsätzlich mit der Lage im Regionalen Grünzug B wurde von der Stadt Mülheim durchaus gesehen: »Es besteht Abgrenzungs- und Abstimmungsbedarf.«[123]

120 Vgl. den Artikel »Beirat gegen Asyl-Unterkunft im Hexbachtal«, in: NRZ v. 27.10.1992.

121 Vgl. den Artikel »Pläne fürs Asylheim im Hexbachtal auf Eis gelegt«, in: BN v. 21.1.1993.

122 Vgl. den Artikel »Filter-Giftmüll aus Karnap ins Winkhauser Tal?«, in: BN v. 12.11.1992.

123 Vgl. Stadt Mülheim. Amt für Umweltschutz, Standortbeschreibungen, in: Stadt Essen. Der Oberstadtdirektor. Dez.6 B, Schreiben an die SPD-Fraktion vom 1.3.1993 (Archiv Svkorra).

Schon einmal war das Winkhauser Tal Ziel von Müllablagerungen. In den ersten Nachkriegsjahren wurde auf Essener Seite ein Teil des Hangs als Müllkippe genutzt. Anwohner, die den Umweltfrevel miterlebt hatten, liefen jetzt Sturm gegen die neuen Pläne und lösten mit ihren Erinnerungen bei allen Parteien Entrüstung aus.

Doch es kam noch schlimmer. Am 20. April 1993 wurde im Essener Ratsausschuss für Gesundheit und Umwelt bekannt, dass Mülheim außer Bauschutt und Rostasche auch Hausmüll zwischenzulagern beabsichtigte, falls es zu Kapazitätsengpässen im Müllheizkraftwerk Karnap käme. Man wollte für betriebliche Notfälle gerüstet sein, hieß es in der Mülheimer Verwaltungsvorlage, die im Essener Umweltausschuss zitiert wurde. Dort bestand parteiübergreifende Einigkeit. Großangelegte Bauschutt-Deponien würden nicht mehr den Erfordernissen einer modernen Entsorgung entsprechen.[124] »Zwischen den Zeilen« war das Anliegen aller Fraktionen herauszuhören: »Verzicht auf Abfall-Lagerung in den stadtübergreifenden Landschaftsschutz- und Erholungsgebieten.«[125] Denn die Deponie sollte fünfzehn Meter hoch sein und eine Fläche von zehn Hektar beanspruchen. Die Landschaft würde erheblich verändert. Deshalb wurde die Kooperation zwischen Mülheim, Essen und Oberhausen (MEO) angemahnt. Man drängte zur Eile, bevor sich die Planer aus der Nachbarstadt an dem Deponie-Vorhaben »festgebissen« hätten und zwischen beiden Kommunen einmal mehr Streit ausbreche.

In der Folgezeit wurde das Projekt einer Deponie nicht mehr in die parlamentarischen Verfahren eingebracht.

Zersiedelung durch Wohnungsbau

Von ebenso großer Gefahr für die Siepentäler ist bis heute der schleichende Flächenverbrauch durch die so genannte Arrondierung bestehender Wohnbebauungen am Rande des Regionalen Grünzugs B. Für Städteplaner ist es ein »harmonischer Übergang zur Landschaft«,[126] eine euphemistische und verharmlosende Beschreibung für die in Form einer Salamitaktik in Kauf genommene Zerstörung von Landschaft. Die widersprüchliche Begründung dafür ist wie folgt:[127] Mit der Ausweisung zusätzlicher Wohnflächen in Grünbereichen könnten abwanderungswillige Familien im Ruhrgebiet gehalten werden. Dabei wird nicht bedacht, dass gerade durch die Zerstörung der im nördlichen Ruhrgebiet

124 Vgl. den Artikel »Hausmülldeponie ins Siepental?«, in: BN v. 22.4.1993.

125 Vgl. den Artikel »Mülheim erwägt Deponie an Essens Stadtgrenze«, in: NRZ v. 21.4.1993.

126 Vgl. den Artikel »Entschlossener Griff in die freie Landschaft«NRZ v. 22.12.1993.

127 Vgl. Wolfgang Sykorra, Vielfalt in der Einheit. Gedanken zur ›Metropole Ruhr‹, in: Rainer Henselowsky (Hrsg.), Vom Kohlenpott zur Metropole Ruhr, Essen 2007, S. 216 – 226, hier: S. 219f.

quantitativ ohnehin überschaubaren Grünzüge die Qualität des Wohnumfelds abnimmt und erst aus diesem Grund finanzstarke Familien das Revier verlassen. An Alternativen mangelt es nicht. Leer stehende und dem modernen Wohnkomfort nicht mehr entsprechende Altbauten könnten zusammengelegt, saniert oder abgerissen werden. So würde einer Verslumung entgegen gewirkt, durch die entstandenen und neu gestalteten Freiflächen das Wohnumfeld gerade in der Nordhälfte des Ruhrgebiets optimiert werden. Diese Erkenntnis gewinnt in der Auseinandersetzung um die Ausweisung neuer Wohnbauflächen erst langsam an Bedeutung.

Doch es ist nicht allein der Häuserbau selbst, der die Landschaftsökologie belastet. Für Wohn- und Gewerbeansiedlungen ist eine technische Infrastruktur erforderlich. Diese Erkenntnis führte zu Planungen, ab dem Jahr 2000 im Hexbachtal einen Abwassersammler für die benachbarten Essener und Mülheimer Wohngebiete zu bauen. Zwei jeweils mehr als ein Hektar große Überlaufbecken »Im Fatloh« und am »Hexberg« sollten helfen, Schmutz- und Regenwasser auch bei starken Niederschlägen besser voneinander zu trennen. Den Bauwerken müsste ein wertvoller Auenwald im Talboden weichen, »und zwar unwiderruflich, denn auf den offenen Becken könne ja nichts nachwachsen«, hieß es seitens der Planer. Ehrlich fügte man hinzu: »Das Hexbachtal wird schrecklich aussehen.«[128] Denn neben dem Bau der Becken sollte auch das Rohrnetz erneuert werden. Folge: Rodung wertvollen Baumbestands und ökologische Entwertung eines zentralen Bereichs des Hexbachtals.

Umstritten war unter Umweltschützern nicht die Notwendigkeit eines Abwassersammlers oder die Modernisierung der Kanäle. Vielmehr wurde das die Umwelt belastende technische Verfahren gerügt, das nicht dem wissenschaftlichen Standard entsprach. Ein Bau der Rückhaltebecken außerhalb der Talaue sei dagegen durchaus machbar.[129]

Misstrauisch war die Öffentlichkeit, weil parlamentarische Gremien in die jahrelangen Planungen nicht eingebunden wurden:[130] »Ein reines behördeninternes Verfahren«, rechtfertigten sich Stadt Essen und Stadtwerke.[131] Jetzt machten Bau-, Planungs- und Umweltausschuss weitere Auflagen für die Sanierung des Rohrsystems. Zudem kam Widerstand auch aus Mülheim und Oberhausen als Anrainern des Hexbachtals. So schlossen sich die Mülheimer Bürgerinitiativen (MBI) dem ablehnenden Votum des Essener Beirats bei der Unteren Landschaftsbehörde an.[132]

128 Vgl.den Artikel »Das Hexbachtal wird schrecklich aussehen«, in: NRZ v. 25.4.2000.

129 Vgl. den Artikel »Umweltschützer sehen Hexbachtal in Gefahr«, in: BN v. 4.5.2000.

130 Vgl. den Artikel »Keine Bebauung des Donnerbergs – keine Zerstörung des Hexbachtals«, in: Borbeck Kurier v. 10.5.2000.

131 Vgl. den Artikel »Hexbachtal: Bürger sind nicht gefragt«, in: NRZ v. 26.5.2000.

132 Vgl. den Artikel »Hexbachtal: Protest auch in Mülheim«, in: BN v. 22.6.2000.

294

Ebenfalls die Mülheimer Grünen prüften das Projekt und kamen zu dem Ergebnis, dass »das Vorhaben überdimensioniert ist.«[133]

Unter dem Druck der Öffentlichkeit begannen die Stadtwerke Essen eine Neuplanung, in der aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse berücksichtigt wurden. Das neue Rohrleitungsnetz betrug rund 2,5 km. Erst Ende 2007 konnte mit der Durchführung der konkreten Baumaßnahme begonnen werden, weil die Pläne immer wieder optimiert werden mussten. Unter der Überschrift »Was lange währt ... Das Mammut-Projekt im Hexbachtal geht zu Ende« stellten die Stadtwerke Essen am 26. August 2011 den erfolgreichen Abschluss der Sanierung im Rahmen einer Planungsgeschichte vor.[134]

Bei dieser damals größten innerstädtischen Kanalerneuerungsmaßnahme des Bundesgebietes wurden in einem innovativen Verfahren die Abwasserrohre mittels eines so genannten Vortriebsverfahrens in Form einer S-Kurve gepresst. »Gängiger war bis dahin eine gerade Pressung der Rohre. Durch das Pressen dieser S-Kurve konnte beispielsweise sichergestellt werden, dass der Bachlauf nicht verändert wurde«, erklärte Hans-Georg Gottschol, Bauleiter bei den Stadtwerken Essen. Ein weiterer Vorteil für die Natur: Dieses Verfahren lief unterirdisch ab, die Oberfläche über den Rohren bleibt unberührt. Jörg Geske, Projektplaner der Stadtwerke, war von diesem unterirdischen Vorgehen begeistert: »Mit der nun umgesetzten Bauweise konnten grobe Eingriffe in die Natur verhindert werden.«

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme wurden Renaturierungsmaßnahmen vorgenommen. Neue Bäume, Hecken und Gräser wurden gepflanzt, Teiche angelegt und ein Regenrückhaltebecken angelegt. Das offene, in die Landschaft integrierte Becken wirkt bei starkem Regen entlastend, indem das Wasser in den Hexbach geführt wird. Dies geschieht nicht auf direktem Wege, sondern das Wasser gelangt aus dem Becken über den Boden in den Bach und wird dadurch auf natürliche Weise gefiltert.

Die Siepentäler auf dem Weg zu Naturschutzgebieten

Schon im Verlauf der langen Auseinandersetzungen um die Erhaltung des Regionalen Grünzugs B setzte sich im öffentlichen Bewusstsein immer deutlicher die Erkenntnis durch, dass im dicht besiedelten und durch die nahe Industrie am Stadthafen industriell geprägten und trotz aller Verbesserungen weiter immissionsbelasteten Essener Nordwesten den Klimafunktionen der Borbecker Siepentäler eine wichtige lufthygienische Bedeutung zukommt. Aus dieser

133 Vgl. den Artikel »Neuer Kanal ›überdimensioniert‹«, in: WAZ v. 18.7.2000.

134 Vgl. www.stadtwerke-essen.de/Archiv – Zugriff 11.3.2015.

295

Einsicht leitete sich ab, dass sie vor anderen planerischen Zugriffen noch besser gesichert werden mussten.[135]

Dazu boten sich in den 1980er-Jahren drei voneinander getrennte Talzüge mit einer Gesamtfläche von 32,9 Hektar an. Die Schönebecker Schlucht zwischen Heißener und Aktienstraße, das Kamptal südlich der Straße »Kaldenhoverbaum« und der Essener Teil des Winkhauser Tals erfüllten die Voraussetzungen für eine Sicherung als Naturschutzgebiete.

Aus diesem Grund reichte am 25. Mai 1981 der Deutsche Bund für Vogelschutz einen Antrag auf Unterschutzstellung des oberen Winkhauser Tals als Naturdenkmal ein.[136] Drei Jahre später erfolgte am 17. März 1984 die so genannte einstweilige Sicherstellung des Gesamtgebietes als Naturschutzgebiet auf Antrag des SPD-Ortsvereins Schönebeck-Bedingrade mit Unterstützung der Essener Aktion gegen Umweltzerstörung, des Touristenvereins »Die Naturfreunde«, des Deutschen Bundes für Vogelschutz und des Landschaftsbeirates. Als Sicherungsgründe führt die amtliche Verordnung an:

- Erhaltung und Wiederherstellung eines naturnahen Zustandes der Siepentäler aus stadtökologischen und stadtklimatischen Gründen
- Erhaltung und Entwicklung der vorhandenen Biotopstrukturen als Rückzugs- und Lebensräume für heimische Tier- und Pflanzenarten
- Erhaltung und Optimierung der Feuchtbereiche als Lebensstätte, Überwinterungsplatz und Rastplatz für Wasser- und Watvögel
- Erhaltung der Lebensgemeinschaften der Amphibien
- Erhaltung der Lebensgemeinschaften der Feucht- und Hochstaudenfluren
- Erhaltung und Entwicklung der Brach- und Ruderalflächen als Lebensraum für Schmetterlinge und andere Insekten
- ornithologische und ökologische Gründe; wissenschaftliche Erforschung von Wirkungsgefügen in innerstädtischen Biotopen
- Eigenart und Schönheit der Flurgehölze, Kopfbaumreihen und Hochstaudenfluren als gliedernde und belebende Landschaftsstrukturen

Im Jahr 1989 wurden die vorläufig gesicherten Gebiete festgeschrieben und im Jahr 1992 im Landschaftsplan der Stadt Essen bestätigt.[137] Das Winkhauser Tal ist durch die Stadtgrenze kommunal getrennt, bildet aber mit dem Mülheimer Teil (»Winkhauser Bachtal«) eine ökologische Einheit. Das Winkhauser Bachtal

135 Vgl.zu den Ausführungen Stadt Essen. Der Oberstadtdirektor, Naturschutzgebiete in Essen, Essen 1986, S. 24 (Stadtbibliothek Essen/Haus der Essener Geschichte D6603).

136 Ebd.; vgl. auch Der Regierungspräsident Düsseldorf, Schreiben an die Landesanstalt für Ökologie und Forstplanung NW-Ökologische Abteilung- vom 13.7.1983 (Archiv Sykorra).

137 Vgl. www.naturschutzinformationen-nrw.de /NSG - Zugriff 13.3.2015.

wurde deshalb im Jahr 2001 ebenfalls als Naturschutzgebiet festgesetzt und im Landschaftsplan der Stadt Mülheim 2005 entsprechend ausgewiesen. Auch das städteübergreifende Hexbachtal wurde auf einer 4,20 Hektar großen Fläche 2001 und 2005 von der Stadt Mülheim planerisch als Naturschutzgebiet dargestellt.

Außerhalb der Naturschutzgebiete sind die Siepentäler heute als Landschaftsschutzgebiete oder einfach als Teile des Regionalen Grünzugs B planerisch gesichert. Für auswärtige Besucher, die außerhalb der Großstädte die weiten unbebauten Flächen gewohnt sind, mögen die »Talmulden« unscheinbar wirken:

> *»Wenn man von Osnabrück durch Westfalen in Richtung Essen fährt, fällt einem bei der Ankunft im Ruhrgebiet sofort der Unterschied zwischen den weiten, noch landwirtschaftlich genutzten Feldern Westfalens und der durch Wohnbebauung und Industrie bedingten Enge der Großstädte auf.«*[138]

Gerade deshalb sind die Siepen für das Ruhrgebiet unersetzliche Kostbarkeiten. Inzwischen ist ein Netz von Wanderwegen entstanden, die den Regionalen Grünzug B den Erholungssuchenden des Ruhrgebiets erschließen. Sie sind in das stadtweit – teilweise auf nicht mehr genutzte Eisenbahntrassen errichtete – Netz von Wanderwegen eingebunden.

138 Anneliese Friederichs, Vor Vernichtung bewahren, in: BN v. 14.8.1981.