

# Vorschläge der Interessengemeinschaft Rüttenscheid e.V. (IGR) zum Bauvorhaben Rüttenscheider Brücke

30.11.20

Zwischen der ersten Vorlage im ASP und in der BV II 2018 und dem Abschluss des Workshops als Teil der Bürgerbeteiligung habe ich auf [www.ruettenscheid.de/p2](http://www.ruettenscheid.de/p2) alle Fakten, Entwicklungen und Bedenken dokumentiert und darin [hier](#) die Kritikpunkte erläutert, die auch im Bürgerforum, dem die IGR angehört, diskutiert wurden, was dieses mit eigenen Beiträgen in den Beteiligungsprozess eingespeist hat.

Hier werden nun jene Aspekte herausgegriffen, die von besonderer städtebaulicher Bedeutung für Rüttenscheid, machbar und Ergebnis einer Abwägung sind. Das Bürgerforum geht auf weitere ein. Die Grundsatzfrage, ob überhaupt in der beantragten Weise gebaut werden sollte und Aspekte einer wünschenswerten integrierten Stadtplanung, wie das Fehlen von Kitas und Schulplätzen werden ausgeklammert.

## 1. Öffentlicher Platz

Der wesentliche oder einzige städtebauliche Gewinn für Rüttenscheid ist der **öffentliche Platz**, der vor dem Girardethaus entstehen soll. Er bietet an belebter Stelle einen in Rüttenscheid sonst nicht vorhandenen Platzcharakter mit sozialem Freiraum für Begegnungen, das Verweilen oder kleine Veranstaltungen (Weihnachtsmarkt, Ostermarkt, Musik, Kinderfest, Kunst...).

Daher streben wir an, die Platzfläche möglichst groß und flexibel nutzbar zu halten.

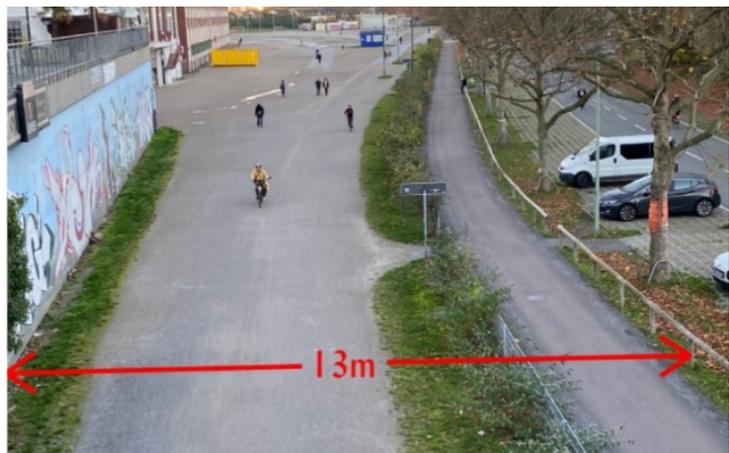
Dem werden von Fahrradverbänden Bedenken entgegen gestellt, die Fahrradfahrer auf der Planstraße/Gruga-Trasse könnten sich zwischen den Gebäuden eingengt fühlen. Von einem Angstraum ist die Rede, obwohl eine intensive Beleuchtung und Öffnungen geplant sind. Dann wäre die völlig unbeleuchtete Gruga-Trasse viel eher als Angstraum anzusehen.

Dieser Aspekt ist natürlich zu berücksichtigen und führt zu der gegenläufigen Forderung, den Platz klein und mit Öffnungen auszuführen.

Die Breite der Planstraße von 13m macht fast die Hälfte der Brücke aus.

Im übrigen gibt es jetzt die neue Zusagen des Amtes für Straßen und Verkehr, dass die geforderte **Rampe** an der Westseite der Brücke zu P2 mit geringer Steigung kommen wird. So gibt es also zusätzlich auch eine Durchstreckung der Grugatrasse über die obere Ebene, wie sie häufig sogar als alleinige Verbindung gefordert wurde. Jene, die sich auf der unteren

Ebene unwohl fühlen, haben damit eine attraktive Alternative, die außerdem die Anbindung an die Rü als Nord-Süd-Achse darstellt. Siehe Gesamtzeichnung.



### 1.1 Größe der Öffnungen

Es wurden von den Architekten HPP drei Varianten angeführt, die allesamt darin zu kritisieren sind, dass sie die gesamte Straße von einer Breite von 13 m nach oben öffnen, obwohl die Autofahrer wohl kein Angstgefühl verspüren und die Aufenthaltsqualität auf dem

Platz eher gestört wird, wenn man erneut auf eine Straße sieht; ist doch die Qualität eines Platzes gerade die Abwesenheit von Straße.

Eine **Abwägung** führt zu folgenden **Forderungen**:

>>> Alle **Öffnungen** im Deckel sollten nur in etwa die Breite der Fahrradspur haben und nur über dieser angebracht werden.

Da die erste Öffnung zum Erhalt des Altbaumbestandes an der Ecke gegenüber der Gregorstraße scheinbar fest vorgesehen ist, stellt sie schon die erste Sichtbeziehung von der belebten Rü sowie vom Platz aus auf den Fahrradweg dar. Auch hier ist nur die Breite wie in Variante 2 und 3 erforderlich. Durch eine schmale Ausführung der Öffnung öffnet man den Platz auch mehr zur Rü hin und lädt die Menschen ein, wie man vor Ort gut erkennt.



>>> Sieht man sich diese freigehaltene Böschung an, so erkennt man, dass sich hier leicht eine einfache **Treppe** mit praktischer Verbindungswirkung installieren ließe, was wir vorschlagen. Immerhin fällt die gegenüberliegende Treppe weg. Das dient auch der Sicherheit.



## 1.2 Zahl der Öffnungen

Je nach Größe des Platzes sollten nur 1-2 weitere Öffnungen im Verlauf des Radweges erfolgen. Sind sie nicht groß, lockern sie den Platz auf und können z.B. von Bänken umgeben werden. (Vorschläge zusammengefasst in Zeichnung unten)

>>> Die Zahl und Größe der Öffnungen sollte minimiert werden.

## 1.3 Gestaltung der Durchfahrt

Die enorme Breite der Durchfahrt von 13 m bietet viel Bewegungsraum. Neben den Öffnungen sollte die Gestaltung möglichst offen und freundlich sein.

>>> Die **Wand des neuen Parkhauses** sollte offen ausgeführt werden. Das vermindert auf beiden Seiten das Gefühl von Einengung und Unsicherheit und erhöht erheblich die soziale Kontrolle. Es vereinfacht auch die Belüftung des Parkhauses. Es gibt Beispiele für attraktive Gestaltung (Parkhaus Bertoldstraße).

>>> Es ist auf eine intensive **Beleuchtung** und freundliche Gestaltung der Unterführung zu achten. Dies ist bereits vorgesehen.

#### 1.4 Platzcharakter und Nutzbarkeit

Das Ziel einer städtebaulichen Aufwertung durch einen Platz mit nennenswerter Fläche und vielen Nutzungsoptionen hat große Bedeutung und stellt eine einmalige Chance dar.

>>> Vor dem Hintergrund obiger Maßnahmen ist die **größere Ausführung** des Platzes (rechte gelbe Fläche) bis zum Ende des Lagerraumes des Girardethauses (Hudson's) wünschenswert, also nicht nur vor, sondern auch neben dem Haus 1,. Ein Großteil der gastronomischen Nutzung, die weiterhin aufgrund ihrer Südausrichtung beim Girardethaus liegen wird, würde sonst vom Platz ausgenommen und in eine Straßenschlucht blicken.

Die Erweiterung ermöglicht auch bessere Wegebeziehungen, wie die zusammenfassende Zeichnung unten zeigt.

>>> Der **Parkplatz des Girardethauses** mit 22 Plätzen an dieser Stelle muss

weichen, sonst ist es kein Platz, sondern ein Parkplatz. Ein unmerkbarer Anschluss der Platte sollte das Erlebnis eines gesamten Platzes ermöglichen.

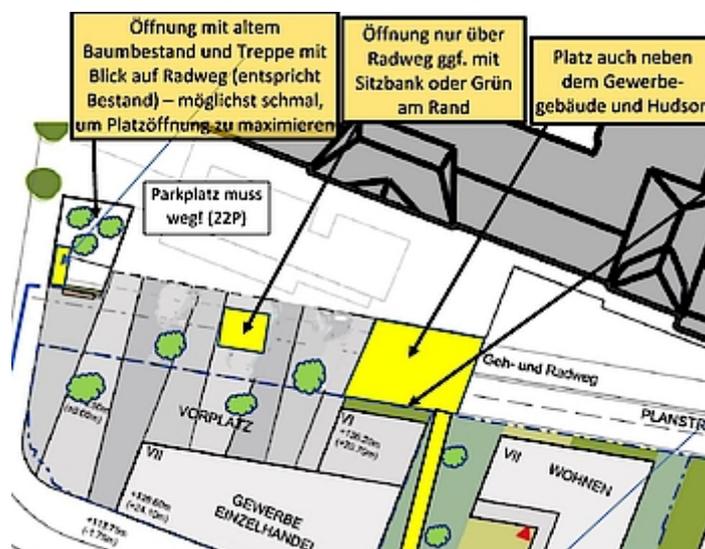
>>> Eine **Begrünung** des Platzes wird von allen gewünscht, allerdings sollte sie nicht den Platz unnötig verkleinern und zustellen. Das würde auch eine Flexible Nutzung, etwa für kleine Feste oder Kulturveranstaltungen, erschweren.

Grünzonen sollten ein Verweilen ermöglichen und wenig abgeschlossene Beete ausweisen. Bäume, die mit ihrem Schatten auch der Erwärmung entgegenwirken, sind zwar gewünscht, aber es bestehen erhebliche Zweifel, ob ausreichend geeigneter Wurzelraum geschaffen werden kann. Auch ist die Pflege derartiger Flächen aufwändig. Den Missbrauch solcher Flächen zu vermeiden gelingt oft nicht. Hier ist auf geschickte Gestaltung und Anordnung von Sitzgelegenheiten zu achten.

>>> Weil der Platz der einzige städtebauliche Gewinn des Vorhabens ist und großen Wert für den Stadtteil hat, sollte im städtebaulichen Vertrag das Zustandekommen als **Voraussetzung des Bauvorhabens** festgeschrieben werden. Das erfordert die Kooperation mit dem Girardethaus, z.B. bei der Beseitigung des Parkplatzes.

Nur so kann der einzig eindeutige städtebauliche Gewinn, den das Projekt für den Stadtteil bringt, gesichert werden.

>> Dem im Workshop vorgetragene Wunsch nach einem **öffentlichen WC** für den Platz kann man nur beipflichten.



Hier ein Vorschlag für die Deckel- bzw. Platzgestaltung (Gesamtdarstellung siehe unten). Neue Elemente sind gelb.

## 2. Parkplätze

Angesichts der **Parkraumsituation** im Quartier muss es, im Interesse der An- und Bewohner, das Bestreben sein, möglichst viele Parkplätze zu schaffen. Eine Vollvermietung kann als langfristig gesichert angesehen werden. Das zeigen auch die Erfahrungen aus allen anderen Bauvorhaben mit Garagen.

Daher nehmen wir mit Bedauern zur Kenntnis, dass selbst die Verwaltung davon ausgeht, dass nur die Anforderungen der Stellplatzsatzung erfüllt werden und weisen auf die Möglichkeiten des Städtebaulichen Vertrages hin.

Selbst, wenn die Käufer der teuren Wohnungen alle nur noch Fahrrad führen, bestünde in der Nachbarschaft und bei Gästen genug Bedarf. Eine Nutzung entlastet in jedem Fall den öffentlichen Raum, was Ziel der Politik ist. Hinzu kommt der Bedarf durch Kunden, die für den Erfolg der Geschäfte erforderlich sind.

### 2.1 Zahl der Parkplätze

Wir halten die **Zahl der Stellplätze** für die Nutzer des Objektes, für die Umgebung und für den Stadtteil für zu gering. Er reicht sicher nicht für Bewohner, Mitarbeiter, Kunden und Gäste! Es wird die Bewohner zwingen in der Umgebung Parkplätze zu suchen, was auch nicht in deren Sinne ist.

>>> Mit Rücksicht auf die Bewohner und Nachbarn und das Ziel den öffentlichen Raum von Autos zu entlasten, ist eine Erweiterung des **Parkplatzangebotes** zu fordern.

Es kommt hinzu, dass vom Girardethaus für die 22 Stellplätze neben dem Deckel ein Ausgleich gefordert und so die Parkraumbilanz weiter verschlechtert werden wird.

### 2.2. Nutzung der Parkplätze

Daneben sind Maßnahmen zur besseren Nutzung und Entlastung der Umgebung angebracht.

>>> Um die Ausnutzung der wertvollen Parkplätze zu erhöhen, ist eine **flexible Nutzung** der Parkhäuser und eine Verbindung der beiden Bereiche zu fordern.

Wenn die Bewohner keine Exklusivplätze hätten, sondern ihnen ein Parkplatz durch flexible und zeitlich optimierte Quoten gesichert würde, könnten tagsüber durch die Abwesenheit eines Teils der Bewohner mehr Stellplätze der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt werden. Das ist alles Stand der Technik.

>>> Eine Entlastung tritt für Gastronomiegäste nicht ein, wenn, wie an anderen Standorten durch Auflagen erzwungen, eine Nutzung für Gäste bis **22 Uhr** begrenzt wird. Dies sollte vermieden werden.

>>> Die Parkplätze von **Rest-P2** sollten in hohem Maße für die Allgemeinheit und die Anwohner bereitgestellt werden, was zum Teil schon der Fall ist.

Entlang der Wittekindstraße ist gegenwärtig das Längsparken mit ca. 25 Stellplätzen erlaubt. Auf den Zeichnungen ist das nicht mehr zu sehen. Auch die erwähnte Anlegung eines Radweges weckt die Befürchtung, dass den Anwohnern hier weitere Parkplätze weggenommen werden könnten, was unbedingt vermieden werden muss.

>>> Um die Nachbarschaft nicht noch weiter zusätzlich zu belasten, sollte das **Parken** auf der Nordseite der **Wittekindstraße** weiterhin vollständig erlaubt bleiben.

### 3. Verkehrsanbindung

#### 3.1 Verbindung oben/unten

Ferner ist zu beklagen, dass die **Rampe und die Treppe**, die jetzt P2 und die Wittekindstraße verbinden, wegfallen werden. Damit gibt es keine gute Anbindung des Rad- und Gehweges an die Rü mehr. Hinzu kommt, dass bei der Sanierung der Brücke der Alfredstraße die kleine Rampe unter der Brücke wegfallen soll. Trotz vielfacher Nachfragen über ein Jahr, seitdem das bekannt ist, wurde erst nach dem Workshop von ASV mitgeteilt, dass es zwei neue Rampen als Ersatz geben wird. Eine soll von der Rütterscheider Brücke, entlang der Böschung an der Gregorstraße Richtung Gruga führen und eine geringe Steigung haben. x

>>> Es sollte also sichergestellt werden, dass durch eine **Rampe von der Brücke Richtung Westen** eine Verbindung der Ebenen mit geringer Steigung erhalten bleibt. Diese Konstruktion ermöglicht auch die häufig vorgeschlagene Alternative Führung des Rad-Gehweges über die oberen Ebene entlang Rü als und Wittekindstraße. Das wäre auch eine leichte Anbindung an die Nord-Süd-Fahrradachse. Außerdem wäre es von Nutzen für die Gastronomie und die Geschäfte auf und an der Rü sowie die Anbindung der Gruga an die Rü - das ursprüngliche Ziel von Grugate.



Unabhängig vom Bauprojekt sollte bei Wegfall der jetzigen Alfredstraßenunterführung die **Verbindung zum Schönleinviertel** erhalten bleiben.

#### 3.2 Verbindung zur Wittekindstraße

Anwohner wünschen sich außerdem dringend eine **Fußwegverbindung von der Witteringstraße zu P2 am Ostende des Geländes**, weil dies eine heute intensiv genutzte Wegeverbindung auch für Kinder auf dem Schulweg auch in Richtung Veronikastraße ist. Auch für Radfahrer wäre dies eine wichtige Verbindung des Rad-Fuß-Weges zur Witteringstraße und Rü als Ausgleich für die wegfallende Rampe. Die Planung, die Radfahrer schon an der Walpurgisstraße von der Gruga-Trasse auf die Wittekindstraße zu leiten, erscheint unpraktikabel.

>>> Da am Ostrand des Baufeldes ohnehin der Radweg verschwenkt werden soll, bietet es sich an, hier den Weg wenige Meter durch die Böschung zur **Wittekindstraße** durchzuleiten. (roter Strich in der Zeichnung) Der Höhenunterschied ist hier gering.

Das erfordert wahrscheinlich die Kooperation des Besitzers des Eigentümers des Nachbargrundstücks, der auf dieser Höhe den Beginn zu seiner Parkplatzzufahrt und die Schranke hat, was aber für ihn aber keine wesentliche praktische Einschränkung bedeuten würde.



In Rot die kleine Verbindung, die erforderlich wäre.

### 3.3 Weitere Wegebeziehungen

Da es gegenwärtig viele Wegebeziehungen über das Baugelände gibt, wurde vielfach ein **Weg auch zwischen den Gebäuden** gefordert. Der Haupteingang zum Girardethaus z.B. liegt so, dass große Umwege entstehen würden.

>>> Die oben vorgeschlagene Fortsetzung des Deckels bis zum Ende des Girardetlagergebäudes (Hudson's) würde eine gute **weitere Wegebeziehung zum Girardethaus** eröffnen, wie gelb eingezeichnet.

>>> Die oben vorgeschlagene **Treppe** an der Böschung, die gegenüber der Gregorstraße im Deckel offengehalten werden soll, wäre ein weiterer praktischer Verbindungsweg zwischen Planstraße und Rü, ähnlich der wegfallenden Treppe auf der gegenüberliegenden Seite.

### 3.4 Straßenverkehr verteilen

Da die Wittekindstraße, insbesondere zu Messezeiten, in der Rushhour schon jetzt überlastet ist und auch die Rü nicht weiter belastet werden sollte, erscheint es im Sinne einer Verteilung des Verkehrs problematisch die beiden Garagenein- und ausfahrten an die Wittekindstraße zu legen. Alle Möglichkeiten der Verteilung des Verkehrs sollten genutzt werden.

>>> Es wird daher vorgeschlagen eine **Einfahrt für beide Parkflächen an die Ostseite** des Gebäudes auf P2-Niveau zu legen, so dass ein einfacher Zugang über Grugaplatz zu Alfred- und Norbertstraße möglich wird, ohne die Rü zu tangieren und die Wittekindstraße weiter zu belasten.



>>> Die Planstraße, sollte so weit wie möglich **zur Veronikastraße geöffnet** werden. Insbesondere bei Messebetrieb. Mindestens ist hier eine Einfahrtschranke im Dauerbetrieb vorzusehen. Generell ist die IGR von Anfang an und auch weiterhin gegen die Bewirtschaftung von P2 außerhalb der Messezeiten.

>>> Außerdem unterstützen wir die langjährige Forderung der BV II einen **Kreisverkehr am Uhlenkrug** einzurichten, um den Anwohnerverkehr von der Rü wegzuleiten.

### 3.5 Durchleitung Grugatrassse

Es ist unbestritten wichtig, den vielgenutzten Fuß- und Radweg auf der **Grugatrassse** nicht einzuschränken und möglichst zu fördern. Daraus ergeben sich folgende Forderungen, die zum Teil auch zugesagt sind:

>>> Die durchgeleitete Grugatrassse muss im Bereich der Planstraße mindestens den gleichen Standard bieten, wie er jetzt für den Ausbau der Trasse insgesamt geplant ist. Das betrifft insbesondere die **Breite** der Wege von mindestens 5m und die notwendige **Trennung von Fuß- und Radspur**.

>>> Da die Planstraße außerhalb der Messezeiten praktisch nicht von KfZ befahren wird, sollte die Trennung zum Radweg nicht, wie geplant, durch einen **Bordstein** erfolgen, damit die Radfahrer einfach die volle Breite der Spuren nutzen können. Je **flexibler die Aufteilung der Spuren**, um so günstiger. Immerhin wird das Verkehrsaufkommen auch zu Messezeiten nur Stoßweise und dann auch in eine deutliche Hauptrichtung erfolgen (Ankunft oder Abfahrt von Gästen). Vorschläge, wie der Verzicht auf eine Spurmarkierung oder eine Bedarfsampel für den Einwegverkehr und die Einrichtung einer Fahrradstraße sollten geprüft werden.

>>> Bereits oben erwähnte Punkte zur Verbesserung der Situation der Radfahrer: Intensive **Beleuchtung** und helle Gestaltung., **Öffnungen** im Deckel, **offene Fassade des Parkhauses**, **Treppe** zur Rü an der offenen Ecke der Brücke, alternative **Durchleitung über die Rampe-Rü-Wittekindstraße**.

Unabhängig vom Bauprojekt sollte bei Wegfall der jetzigen Alfredstraßenunterführung die **Verbindung zum Schönleinviertel** erhalten bleiben.

#### 4. Grünverlust

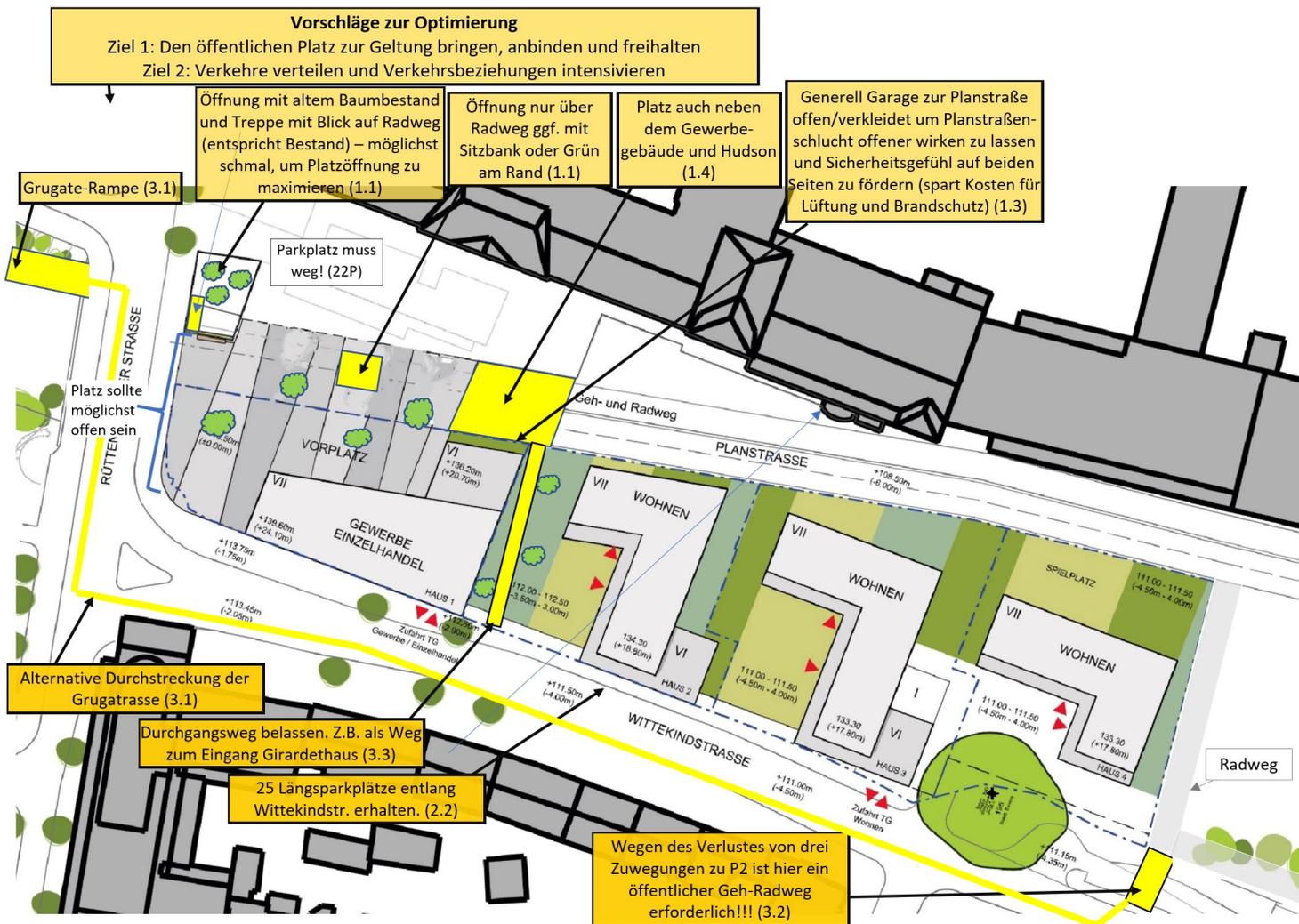
Nach den letzten Skizzen wird viel versucht Grün im Bauprojekt umzusetzen. Das wird aber in keinem Fall als ein Ausgleich für die 22, teils großen Bäume angesehen werden können. Ob es wirklich so umgesetzt wird, bedarf außerdem der **Absicherung**.

>>> Damit Ausgleichspflanzungen dem Standort zugute kommen, sollte man die ohnehin schon einmal geplante Neuordnung von **Rest-P2** nutzen, um hier **Bäume** zu pflanzen und möglichst auch die Oberfläche mit Wabensteinen o.ä. unversiegelt zu sanieren. Da schon jetzt Lampenmasten auf der Fläche stehen, wird eine Anordnung möglich sein, die weder das Rangieren der LKW, noch die anzustrebende Nutzung für Veranstaltungen beeinträchtigt. Es ist möglich Bäume an den Eckpunkte zusammenliegender Parkflächen anzuordnen, sodass keine Parkplätze verloren gehen.

>>> Ferner ist das Grün fest zu vereinbaren und die **Pflege** sicherzustellen, die teilweise sehr aufwändig erscheint und nachhaltig abgesichert werden sollte, z.B. im Städtebaulichen Vertrag. Das betrifft auch die in den Zeichnungen bereits eingezeichneten Bäume entlang dem nordöstlichen Abschnitt der Planstraße.



## Vorschläge (gelb) zusammengefasst in der Draufsicht:



Ich hoffe damit konstruktive und realisierbare Lösungen beigetragen zu haben und hoffe auf eine Berücksichtigung bei der Abwägung, den Maßnahmen der Stadt und im städtebaulichen Vertrag.

Das Bürgerforum vertritt die gleiche Haltung und speist weitere Aspekte ein, wie: Zufahrt zur Tiefgarage von Planstraße aus, Baukörperhöhe etc..

Dr. Rolf Krane

Vorsitzender der Interessengemeinschaft Rüttenscheid (IGR)