

Ergänzung des **SPD**-Innenstadtkonzeptes für die Stadt Essen

Die Innenstädte verändern sich weiter. Der dynamisch wachsenden Internethandel lässt die Zahl der Kunden in den zentralen Einkaufszonen schrumpfen und belastet die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des stationären Einzelhandels nicht nur in den teureren Innenstadtlagen. Entscheidend wird sein, dass der Herausforderung, Innenstädte als attraktive Aufenthalts- und Bewegungsräume zu erhalten bzw. zu erneuern, mit der Aktivierung von Ressourcen begegnet wird sowie neuen Herangehensweisen und Kooperationen im Rahmen einer integrierten Stadtentwicklungspolitik als konzertierter Aktion öffentlicher und privater Akteure.

Bereits im Innenstadtkonzept der SPD Essen vom Februar 2017 formuliert, sind diese Veränderungsprozesse schneller als erwartet eingetreten und viele Essener Bürger empfinden einen zunehmenden Verlust an Attraktivität ihrer Innenstadt. Wir nehmen eine Tendenz zur Verwahrlosung ganzer innerstädtischer Quartiere wahr: Deutlich erfahrbare Leerstände im City-Center, Leerstände in prominenten Häusern einer ehemaligen Großbuchhandlung und eines Sportgeschäftes sowie ungenutzte Flächen in den zentralen Einkaufsstrassen der City, selbst im Einkaufszentrum am Limbecker Platz. Diese Anzeichen tiefgreifender Veränderungen dokumentieren auch die Abwanderungen beliebter Einzelhandelsgeschäfte aus der Essener Innenstadt. Die Auswirkungen der Verschmelzung von Karstadt und Kaufhof auf den Einkaufsstandort City sind noch nicht absehbar.

Die Reaktion der Politik auf diesen absehbaren Wandel ist unzureichend. Ein schon lange von der EMG angefordertes Konzept lässt weiter auf sich warten, die bekannten Veränderungen wurden lediglich durch ein externes Gutachten bestätigt. Es ist offensichtlich, dass die bisherigen Bemühungen, den Veränderungsprozess aufzuhalten oder zumindest Reaktionen darauf zu entwickeln, der bisher dafür zuständigen EMG keine ernsthaften Ergebnisse hervorgebracht haben. Vielmehr wird weiterhin vorrangig auf Eventmanagement wie Weihnachtsmarkt, Eisbahn, Fressmeilen gebaut. Des Weiteren fehlen leicht implementierbare und gut vernetzbare Mobilitätskonzepte.

Ergänzend zu den Vorschlägen des Innenstadtkonzeptes der SPD Essen möchten wir weitere Vorschläge für einen Wandel zu einer neuen urbanen Qualität zur Diskussion stellen.

1. In einem ersten Schritt muss angesichts der eingetretenen Entwicklungen und absehbarer Trends ein breiter Konsens darüber hergestellt werden, welche Funktionen die Essener Innenstadt zukünftig erfüllen soll und welche Prioritäten den einzelnen Funktionen zugesprochen werden. Dies kann vor dem Hintergrund bisheriger Erfahrungen sinnvoll und effektiv nur in einem offenen Diskurs der betroffenen Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Politik und Verwaltung unter Hinzuziehung von Fachleuten erreicht werden, an dessen Ende im besten Fall Leitideen für die Entwicklung der Innenstadt insgesamt und einzelner innerstädtischer Quartiere stehen.

Erste Vorschläge dafür finden sich bereits im Innenstadtkonzept der SPD Essen.

2. Allen Beteiligten ist bekannt, dass das Label „Einkaufsstadt“ alleine nicht mehr ausreicht, um die Innenstadt für möglichst viele Menschen weiter attraktiv zu gestalten.

Dringend notwendig ist die Einrichtung einer Stabsstelle „Stadtentwicklungsplanung“, die mit Blick auf aktuelle und künftige Leerstände sowie die Eigentumsverhältnisse frühzeitig Vorschläge entwickeln kann und – in Zeiten knapper kommunaler Ressourcen – im Besonderen auch den möglichen Zugriff auf relevante Fördermittel zentral steuern kann.

Diese Stabsstelle hat insbesondere die Aufgabe, Immobilieneigentümer und potenzielle Investoren von Immobilien über mögliche Alternativen zu bestehenden Nutzungen zu beraten.

Anbindung angrenzender Stadtgebiete an die Innenstadt

Nordviertel

Das Nordviertel entwickelt sich derzeit und nach bisher vorgestellten Planvorhaben zu einem Wohngebiet mit modernisierten Wohneinheiten und einem Neubaugebiet für Wohnungen am Rande der Kleinen Stoppenberger Straße. Dieses Wohngebiet ist im Einzugsgebiet der angrenzenden Universität und einem großen Bürokomplex von RWE an der Altenessener Straße.

Aktuell wird dieses Quartier durch einen breiten und hohen Damm von der Innenstadt abgeschnitten und stellt für den Weg in die Innenstadt eine Barriere dar.

Die Entfernung dieser Barriere stellt eine Sichtachse zur Innenstadt her und lädt ein, die City zu besuchen.

Universitätsviertel

Die „Grüne Mitte“, das Neubaugebiet neben der Universität Duisburg-Essen, wird von vielen Menschen mit höheren Einkommen bewohnt. Der angrenzende Campus ist Studien- und Aufenthaltsort von rd. 25.000 Studenten und Universitätsbediensteten. Diese Zielgruppen könnten nicht zuletzt durch eine verbesserte Zuwegung für die Innenstadt gewonnen werden – die bisher verfügbaren Übergänge zum Rheinischen Platz und die unwirtliche Querung der Friedrich-Ebert-Straße wie der unbequeme Weitergang zum Webermarkt sind weder attraktiv noch sicher.

Ein für Fußgänger und Radfahrer einladender barrierefreier Übergang könnte für eine spürbare Belebung der nördlichen wie der gesamten Innenstadt von Norden her sorgen.

Eine leicht geschwungene Brückenkonstruktion oder ein (nach dem Vorbild des Elevador de Santa Justa in Lissabon) vom Webermarkt her langgezogener ebener Steg mit Aufzug und Brücke bis auf die nördliche Seite der Friedrich-Ebert-Straße wäre

eine solche sichtbare Hinführung zur Innenstadt und zugleich eine städtebauliche Attraktion.

Stadtpark mit Aalto-Theater und Philharmonie

Der Zugang von Süden in die Innenstadt wird durch die Bahnlinie erschwert. Aber nicht nur die für Fußgänger und Fahrradfahrer unangenehme Unterführung, auch der Durchgang durch den Bahnhof laden derzeit nicht gerade zu einem Besuch der Innenstadt ein.

Die Unterführung der Bahnlinie könnte nach Verkehrsteilnehmern neu geordnet und mit Farb- und Lichtelementen attraktiv gestaltet eine größere Akzeptanz der südlichen Zuwegung zur City schaffen.

Priorität hat dabei eine Wegeführung, die Fußgänger und Radfahrer bevorrechtigt, denn Fußgänger laufen derzeit nur vor rote Ampeln.

Erreichbarkeit der Innenstadt – neue Mobilität

Für viele Innenstadtbesucher ist zur Zeit nur der Weg mit dem PKW in die Innenstadt sinnvoll, der ÖPNV wurde um die Innenstadt herumgeführt und besitzt nur am östlichen und westlichen Ende einen Anschluss an die City. Mit dem Fahrrad/ E-Bike ist es beinahe unmöglich in die Innenstadt zu kommen – es fehlen ausgewiesene Radwege und sichere Abstellmöglichkeiten. In Anbetracht veränderter Konsum-, Freizeit- und Mobilitätsgewohnheiten müssen attraktive, moderne, platzsparende Verkehrsmittel eingebunden werden – sowohl bezogen auf den Individualverkehr wie auf den öffentlichen Personennahverkehr.

Die Lösung besteht nicht darin, Fahrräder, Pedelecs, E-Bikes und E-Roller um die Innenstadt über einen Fahrradstreifen auf dem vielbefahrenen Ring herumzuführen, sondern sie in sicherer, mit Fußgängern verträglicher Weise in die Innenstadt hereinzulassen.

Die Viehofer Straße wird von den wenig attraktiven, nicht mehr zeitgemäßen Kunstzeichen befreit und zu einer Fahrradstraße freigegeben, so dass Zweiradfahrer und zugelassene E-Mobile über die Straßen Schwarzes Horn, den Kennedy-Platz, den I. Hagen um das Grillo-Theater herum, weiter über die Rathenastraße bis zum Bahnhof geführt werden.

Das Miteinander von Fußgängern und Zweiradfahrer wird in vielen Städten europaweit gefördert, der Wandel vom Verbrennungs- zum Elektromotor und immissionsarmen Antrieben ist in vollem Gange und hat auch den ÖPNV schon lange erreicht. Es geht nicht um eine kurzfristige und vollständige Verdrängung des PKW-Verkehrs aus den Innenstädten, aber um eine Richtungsentscheidung und um zeitgemäße Antworten auf verändertes Mobilitätsverhalten und die Erfordernisse eines verbesserten Schutzes von Mensch und Klima.

Ebenso erhöht der bevorzugte Ausbau und die höhere Taktung des öffentlichen Nahverkehrs die Qualität der innerstädtischen Mobilität, die bisher als Achillesferse Essens gilt. Ein Vorhaben, das die Erreichbarkeit der Innenstadt in besonderer Weise betrifft, ist die zügige Realisierung der sog. Bahnhofstangente, einer oberirdischen Gleisstrecke, die die Steeler Straße, den Hauptbahnhof und die Frohnhauser Straße künftig verbinden soll. Mit diesem ÖPNV-Projekt wird auch die rechtzeitige Anbindung des geplanten neuen Stadtteils „Essen 51“ mit bis zu 1.500 Wohneinheiten verwirklicht. Der zeitnahe Bau dieser Straßenbahnlinie ist eingedenk der bisherigen langwierigen Planungsprozesse dringend geboten.

Infrastruktur der Innenstadt

KITAs, Grund- und weiterführende Schulen gehören zur Infrastruktur eines jeden Stadtteils, ihre bequeme Erreichbarkeit zählt zur unentbehrlichen Nahversorgung. Zentrale Bildungseinrichtungen wie die VHS und die Bibliothek stellen gerade in der Innenstadt einen wichtigen Anziehungspunkt für unsere Bürger dar.

Der dauerhafte und funktionstüchtige Erhalt der Frida-Levy-Gesamtschule wie auch des Burggymnasiums sind daher für die Innenstadt notwendig und unverzichtbar.

Beide Einrichtungen müssen durch Baumaßnahmen jeweils an einem Standort insbesondere zur Vereinfachung der Schulorganisation und zur Wahrung der Qualität gesichert werden. Für die Frida-Levy-Gesamtschule bedeutet dies die Instandsetzung der maroden und nicht mehr tragbaren Raumverhältnisse, aber auch die Reintegration der Unterstufe, die derzeit noch an der Hofterbergstraße untergebracht ist, an einem gemeinsamen Schulstandort. Das Burggymnasium soll langfristig und funktionsfähig in der Innenstadt erhalten bleiben.

Ertüchtigung der Leerstände in der Innenstadt durch alternative Nutzungen

Eine wichtige Funktion der neu einzurichtenden Stabsstelle „Stadtentwicklungsplanung“ ist die Prüfung rechtlicher Möglichkeiten, im Kerngebiet nicht mehr genutzte Gewerbeflächen in Flächen für Wohnen und Arbeiten (Dienstleistungen, Büros, Werkstätten/ Ateliers etc.) zu widmen. Dies betrifft zukünftig im Besonderen für mehrgeschossige Verkaufsflächen der Innenstadt, die bereits heute oder absehbar nicht mehr vom Einzelhandel genutzt werden.

Stellplatzsatzungen und bestehende baurechtliche Einschränkungen müssen überprüft und nötigenfalls verändert werden.

Dabei sind alle Nutzungsarten, die in einem Kerngebiet zulässig sind, zu prüfen und Eigentümer über Umwidmungschancen zu beraten.

Highlights

Gastronomie und Kultur

Es muss für die Bewohner unserer Stadt und auswärtige Gäste reizvoll und lohnend sein, die Essener Innenstadt zu besuchen, dies schließt ausdrücklich auch die Perspektive ein, innerstädtische Quartiere als Wohn- und Arbeitsort zu entdecken.

Vielfältige gastronomische Angebote – auch und gerade solche mit Alleinstellungsmerkmalen – schaffen Besuchsanreize. Darüber hinaus müssen solche Angebote aber durch herausragende Besonderheiten ergänzt werden. Vielerorts hat sich beispielsweise die Ansiedlung einer „Markthalle“ mit Verkaufsständen und gastronomischen Angeboten als Magnet bewährt. Der Webermarkt oder großflächige Leerstände könnten als Standorte geprüft werden.

City-Events bieten zusätzliche Abwechslung, schaffen Highlights und runden eine moderne gelebte Urbanität erfolgreich ab.

Ein gelungenes Beispiel war das Essen Light Festival mit der spektakulären Mond-Installation auf der Kettwiger Straße vor der Lichtburg.

Der besondere Platz vor dem Grillo-Theater verlangt geradezu nach einer dauerhaften und vielfältigen Bespielung, die nicht allein vom Theaterensemble und anderen Sparten des städtischen TUB gestemmt werden sollte. Mit allen Kultureinrichtungen und -akteuren der Stadt – großen wie kleinen – sind derartige Angebote für die Innenstadt abzustimmen und geeignete Räume zu organisieren. Letzteres zu prüfen ist eine Aufgabe der Stadtplanung, die nötige Änderungen auch der Verkehrsführungen veranlassen kann. (Aufführungen im öffentlichen Raum wie Hofmannsthals „Jedermann“ in Salzburg, aber auch Kleinkunstevents könnten auch vor dem Grillo-Theater jährlich zu einem überregionalen Anziehungspunkt werden.)

Aufenthaltsqualitäten und zivilgesellschaftliches Engagement

Der Besuch der Innenstadt ist abhängig von komfortablen Erreichbarkeiten, attraktiven Angeboten, von Wohlgefühlen und Emotionen, die durch attraktive Dienstleistungen und vielgestaltige Anregungen neben dem Einkaufserlebnis initiiert werden.

Das Stadterlebnis definiert sich durch die Atmosphäre einer City, die durch Sicherheit und Sauberkeit, Architektur, Raum- und Lichtgestaltung, Grünanlagen, Aufenthaltsräume, Spiel- und Sportstätten entscheidend mitbestimmt wird.

Kommunale Mittel können effizienter eingesetzt und Verbesserungen ressourcensparend erzielt werden, wenn private Akteure einbezogen, dem Gemeinwohl verpflichtete Verbände und Initiativen unterstützt werden, die öffentliche Flächen und Nachbarschaftshilfe pflegen, sich in der Stadtgesellschaft einbringen und über den „eigenen Tellerrand“ hinaus Verantwortung übernehmen.

Ein positives Beispiel dafür ist der im Rahmen der „Grünen Hauptstadt“ als Community Garden genutzte Weberplatz.

Mit überschaubarem Einsatz könnten ebenso Spiel- und Sportmöglichkeiten auf Freiflächen entstehen, für deren Ausbau und Ausstattung große Sportverbände und Ausstatter akquiriert werden können.

Smart City-Technologien

Abseits des Ausbaus einer bürgernahen, effizienten und schnellen Verwaltung (Information, Kommunikation, Transaktion) durch elektronische Prozesse, die Verwaltungsgänge, Genehmigungsverfahren erleichtern und Bürgerbeteiligung an Planungsvorhaben und Zukunftsentscheidungen herstellen können, ist der Einsatz digitaler Technologien in vielen Bereichen (Mobilität, Energie- und Abfallmanagement u. a.) sinnvoll und effizient. Für den Auf- und Ausbau „intelligenter Städte“ werden bis Mitte Mai d. J. 50 Modellvorhaben gesucht, die mit einem Fördervolumen von insgesamt 750 Mio. Euro über einen Zeitraum von zehn Jahren gefördert werden.

Die Stadt Essen braucht einen Smart-City-Beauftragten wie er in vielen Städten bereits installiert worden ist, um den Wandel zu einem modernen, bürgernahen und effizienten Stadtmanagement im Einklang mit dem Schutz persönlicher Daten zu gewährleisten und den Zugriff auf Fördermittel zu wahren.

Entscheidend für die Verknüpfung von stationärem und Internethandel wie allgemein die Kommunikation in einer modernen Stadt ist ein leistungsfähiger Zugang zum Internet. Es ist nicht nachvollziehbar, dass bis heute in Essen kein flächendeckendes schnelles freies WLAN-Netz in der Innenstadt verfügbar ist.

Wir sind unter anderem konfrontiert mit Wohnungsmangel, fehlenden KITA-Plätzen, veränderten Bedingungen der innerstädtischen Ökonomie, neuen Anforderungen an Mobilität und Verkehrsplanung, einem gravierenden Instandsetzungstau in Schulen und Defiziten bei der Integration von neu hinzugezogenen Mitbürgern. Diese Herausforderungen und den Wandel hin zu funktionierenden urbanen Innenstädten werden wir auch in unserer Stadt nur in einem gemeinschaftlichen Prozess aller Beteiligten, mit Unterstützung von Fachleuten und mit neuen leistungsfähigen modernen Planungs- und Verwaltungsstrukturen bewältigen können.

Unsere Innenstadt wandelt sich ständig, manchmal zum Guten und leider zu oft auch zum Schlechten. Die Innenstadt muss für ALLE Bürgerinnen und Bürger Anlaufpunkt und wo immer möglich Wohnort sein können. Keine/r darf oder soll ausgeschlossen werden! Wir streben durchmischte Stadtteile an, keine nach Einkommensklassen und/oder Nationalität getrennten Wohnquartiere, die Entfremdung und Parallelgesellschaften fördern. Essen ist dafür bekannt eine „geteilte“ Stadt zu sein; das kann und muss nicht auf ewig so bleiben. Eine intakte pluralistische Stadtgesellschaft lebt von den Chancen, die sie jeder Mitbürgerin und jedem Mitbürger bietet. Dazu zählen vor allem allen offenstehende freie Zugänge zu schulischer und beruflicher Bildung und zum Arbeitsmarkt, aber entscheidend auch und überall zu bezahlbarem Wohnraum.

Es ist selbstverständlich, dass manche Teile der Innenstadt für bestimmte Gruppen interessanter sein werden als andere. Wir müssen aber die inneren Barrieren zumindest so weit abbauen, dass sich alle Bereiche der Innenstadt öffnen – als Beispiel sei hier das so genannte große L oder auch T genannt (Kettwiger, Limbecker und Rathaus-Galerie).

Ein Innenstadtkonzept ist immer ein fließender dynamischer Prozess; der erste große Schritt muss die Erkenntnis sein, dass unsere Innenstadt unser aller Innenstadt ist. Eine Politik, die diesem Grundsatz widerspricht, hat nicht die Zustimmung des SPD Ortsvereins Essen Mitte.

Essen, im April 2019