

Antrag Nr.

Herrn Bezirksbürgermeister
Hans-Wilhelm Zwiehoff
Bezirksvertretung V
Altenessener Str. 196
45326 Essen

Bernhard Derks
Thusneldaplatz 2, 45329 Essen
Telefon (02 01) 35 34 79
Fax (02 01) 83 85 479
Mobil (01 62) 25 11 144
Mail bderks@bl-nord.de

20.04.2008

Beratungsfolge

Sitzungstermin Zuständigkeiten

Bezirksvertretung V	22.04.2008	Entscheidung
---------------------	------------	--------------

Gegenantrag zur Vorlage 0676/2008/6B TOP 25 (Marina Essen)

Sehr geehrter Herr Zwiehoff,

ich bitte Sie, den Tagesordnungspunkt 22 mit nachfolgenden Antrag zu ergänzen:

1. Die BV V erhebt Benken gegen das Bauvorhaben und empfiehlt dem Rat der Stadt Essen, der Vorlage 0676/2008/6B nicht zuzustimmen
2. Die BV V fordert die Verwaltung auf, sämtliche Bestrebungen einzustellen, die das Projekt in seiner bisher vorgestellten Form weiterführen. Insbesondere dürfen keine das Projekt Marina vorbereitende und voraussetzende Maßnahmen realisiert werden, die die Entwicklung des Projektes ‚erleichtern‘, die jedoch Tatsachen in der Hinsicht schaffen, daß das Planungsgebiet seinen ursprünglichen Charakter unwiederbringlich zerstört oder eine alternative Nutzung nur mit erheblichem Aufwand zu realisieren ist; dieser Aufwand ginge sicherlich zusätzlich zu Lasten der öffentlichen Kassen.
3. Die BV V fordert ein alternatives Konzept zur Umgestaltung des Kanalgebietes als „Kanalpark“. Dies soll vor allem den Bürgern des Umlandes nutzen, die vielfach angestrebte Aufwertung des Essener Nordens ist so sicherlich einfacher und effizienter zu erzielen.
4. Die BV V ihrerseits strebt die Vorlage eines Konzeptes zur Schaffung und Gestaltung eines dem Bürger dienenden Kanaluferkonzeptes an. Entgegen der üblichen Planungspraxis ist eine Beteiligung der Nutzer -also der Bürger- zur Sicherstellung der realen Bedarfe für eine Wohnumfeldverbesserung / Stadtteilentwicklung bereits am Anfang der Planung gewünscht.
5. Der Bereich des Kanalparks umfaßt beide Seiten der Uferfläche zwischen der Zweigertbrücke und GE, somit ist der bestehende Emscherpark in die Planung mit zu integrieren und es sind auch bereits bestehende Anregungen wie z. B. Ruderverein und Strandbad mit einzubeziehen. Zu berücksichtigen sind auch die bereits bestehenden/vollzogenen Nutzungen der Uferregion durch die Menschen im Essener Norden, wie z. B. Grill- und Sonn-, Spielflächenflächen.

Der Anspruch und die Wirklichkeit gehen bei diesem Vorhaben weit auseinander. Die Planungen, die vorsehen, auf dem ca. 7,5 ha Gelände des südlichen Kanalufers, das im Westen durch die Zweigertbrücke

begrenzt wird, ein Hafenquartier zu errichten, sind abenteuerlich und am Bedarf der Bevölkerung vorbei entstanden. Die Motivation der Planenden sieht nach außen sehr positiv aus, entpuppt sich jedoch bei näherem Hinsehen als Hochglanzgeplapper ohne jeglichen Inhalt.

Durch alle Diskussionen hinweg ziehen sich die überstrapazierten wie inhaltslosen Schlagworte wie ein roter Faden:

"Anschub für den Essener Norden sein", "eine Aufwertung für den Stadtteil", "eine innovative Planung für ein Aushängeschild für die Region" (Schmutzler-Jäger), "wegweisendes Projekt für die Emscherzone und von besonderer Bedeutung für das Ruhrgebiet" (Beig. Best), "zukunftsweisendes Projekt für den Essener Norden" (Rh. Marschan) – nicht zu vergessen, daß es eigentlich ja eine „wahnsinnige Aufwertung des Essener Nordens“ sei (Hr. Derwald, Inhaber des Planungsbüros Derwald, dieses wiederum 50%-er Anteilseigner der Marina GmbH). Der Begriff Wahnsinn soll in dieser Begründung noch Fuß fassen.

Ohne zunächst die Finanzierung des Projektes zu betrachten ist zu klären, in wieweit der Essener Norden einer Aufwertung bedarf:

Die meisten der im Norden der Stadt Essen lebenden Bewohner leben gerne dort. Die Zufriedenheit sowie die Lebensqualität der „Nordies“ empfindet allerdings Schmälerungen, die im Süden der Stadt gar nicht, in anderen Teilen der Stadt nicht derart ausgeprägt vorkommen. Daraus resultiert das nicht nur subjektiv empfundene Nord-Süd-Gefälle, daß im Resultat immer wieder zu einer gefühlten Benachteiligung des Essener Norden führt. In der Gesamtbetrachtung sind diese Empfindungen nachvollziehbar.

Die allseits postulierte Grunderkenntnis, daß „für unseren Stadtteil nichts getan wird“, oder daß „die Kohle in den Essener Süden geht und für uns nix getan wird“ bis hin zur Befürchtung „daß man uns hier vor die Hunde gehen läßt“ kann jedoch nicht dazu führen, alles, was „von oben“ geplant und dem Nordie angeboten wird, als seligmachend anzusehen.

Eine Betrachtung der vergangenen Diskussionen läßt die Knackpunkte klarer hervortreten:

- Es ist nicht einzusehen, daß der Norden im Bez. V den höchsten Anteil an Gewerbeflächen besitzt.
- Es ist nicht einzusehen, daß die Kultur- und Freizeiteinrichtungen im Norden einen anderen Standard haben als woanders.
- Es ist nicht einzusehen, daß die Verkehrsbelastungen derart hoch sind, daß dadurch Lebensqualität genommen wird.
- Es ist nicht einzusehen, daß die Belastungen durch Lärm und Emissionen stetig zunehmen.
- Es ist nicht einzusehen, daß Freizeiteinrichtungen für Kinder- und Jugendliche zahlenmäßig sowie kapazitiv abnehmen.
- Es ist nicht einzusehen, daß Infrastruktur einen anderen Standard hat als woanders.
- Es ist nicht einzusehen, daß Dreckecken, Bauruinen, Schrott, Industriebrachen etc. in so hohem Anteil im Essener Norden vorkommen, daß sich das das Bild von untergehenden Stadtteilen immer weiter verbreitet.

Aus den vorgenannten Punkten lassen sich die konkreten Notwendigkeiten ableiten. Der Essener Norden braucht Handlungsmuster, die sich am Bedarf orientieren und zunächst und unmittelbar der dort lebenden Bevölkerung zugute kommen. Die ist unter den beteiligten Ortspolitikern sicherlich unstrittig.

Daß das Projekt Marina im Hinblick auf diese Notwendigkeiten ansatzweise Abhilfe innehat kann jedoch leicht verneint werden. Die Erkenntnis, daß der Bau des geplanten Trabantenstadtteils dem Nordessener zugute kommt kann, reift nicht, was zur Frage führt, welche Motivation hinter den Planungen steckt:

Ein Grund, dies zu tun ist die Tatsache, daß man nicht viel falsch macht, wenn man die gleichen Dinge tut wie andere. Die Unsitte, alle sogenannten Leuchtturmprojekte, die als solche aus dem Hut gezaubert werden, in jeder Stadt verfügbar zu machen, ist allseits bekannt. Beispiel dafür sind Philharmonien, Musical-Tempel, Spaßbäder, Mega-Einkaufszentren. Davon leben vor allem Planungsbüros, Investmentfirmen und Stadtplanungsämter.

Verschwiegen wird am Beispiel Marina jedoch, daß die meisten Vergleichsobjekte entweder gescheitert sind, oder andere Voraussetzungen haben.

So ist der Innenhafen Duisburg das Resultat der Bemühungen, einen Komplex alter Bausubstanz mit neuer Architektur zu ergänzen. Die Nähe zum Rhein macht hier ebenfalls einen Unterschied. Als ‚Marina‘ ist der Innenhafen von zweitrangiger Bedeutung.

Der Dortmunder Phoenixsee steht am Planungsanfang und ist derzeit Industriebrache, kann somit nicht unbedingt als Referenzobjekt dienen, wird aber immer wieder gern erwähnt.

Der Standort „Graf Bismarck“ in Gelsenkirchen sieht die Ansiedlung vor allem von Dienstleistung und

Gewerbe am Wasser auf einem Gelände, welches die zehnfache Ausdehnung des Marina-Areals vor, vorteilhaft ist das vorhandene Hafenbecken auf dem ehemaligen Kraftwerksgelände.

Eine Glorifizierung als Leuchtturmprojekt wie in Essen ist dort nicht zu erkennen, eher eine sachliche Betrachtung der Dinge.

Diese ging dem Marina-Projekt in Oberhausen scheinbar ab: Die ähnlich hochtrabende Planung in OB endet in einem Hafenbecken, das als Anlegestelle für den ein oder anderen Freizeitskipper dient – dort sucht man jetzt nach Alternativen.

Es gibt daher keinen Grund, sich mit Hurra-Gebrüll auf die Marina-Konzeption in Essen zu stürzen. Die Zahlen, mit denen die Öffentlichkeit versorgt wird, geben sich vorbildlich: Von 600 Arbeitsplätzen ist die Rede, von 70 Mio. Investitionsvolumen, von Einzelhandel (wofür vollkommen unkompliziert eine Ausnahme vom Masterplan EH gemacht wurde), und riesigem Gesamtinteresse bei Kaufinteressenten und Medien. Alles unbelegt, behauptet - Propagandageschwätz. Niemand weiß, woher 600 Arbeitsplätze kommen sollen, und niemand erwähnt, daß es keine neuen Arbeitsplätze sein werden.

Der Vorteil für die Stadt Essen: Die Finanzierung des Projektes läuft über Privatinvestoren, das Stadtsäckel sollte unbehelligt bleiben.

Mittlerweile kommen durch die kalte Küche die ersten ‚Anschübe‘ der öffentlichen Hand:

Voraussetzung für den Baubeginn der eigentlichen Marina ist die frühzeitige Verbreiterung des Kanals auf 170 Metern Länge, die Errichtung des Grossanlegers für Flußkreuzfahrtschiffe sowie Erschließung/Bau einer Kanaluferpromenade zwischen Zweigertbrücke und Schurenbachhalde, Kostenaufwand ca. 3,1 Mio. €, wovon die Stadt Essen 632.000 € übernehmen würde. Dies kann getrost als Anschlag und als ‚Mitgift‘ für die Marina GmbH gesehen werden – weitere öffentliche Gelder werden sicherlich fließen.

Diese Gelder könnten sicherlich in eine Umgestaltung des Kanalufers fließen, die der Bevölkerung des Essener Nordens sicherlich mehr nutzen würde.

Die Ausgangsfrage, inwieweit dem Essener Norden die Marina nützt wird jedoch nicht beantwortet. In keinerlei Diskussion wurde auch nur einmal der vage Versuch unternommen, die eingangs erwähnten Phrasen mit konkretem Inhalt zu füllen. Fragen, die sehr wohl gestellt wurden, werden ignoriert. So gibt es bis jetzt keine Antwort auf die Nachfrage, wie hoch das wirtschaftliche Risiko der Stadt Essen bei dem Vorhaben ausfällt. Die Nachfrage, ob der Bau auch ohne konkrete Zusagen bzw. Kaufabschlüsse beginnt, wurde nicht beantwortet. Die Nachfrage, wie man hochwertige Wohnlagen mit ca. 1 km Entfernung zum Müllheizkraftwerk, 500 mtr. zur Autobahn, einer kurz vor der Sanierung stehenden Emscher mit den entsprechenden Belastungen sowie einem nahen Industriegebiet mit zweiter Verbrennungsanlage mit entsprechender Klientel belegen will konnte ebensowenig beschieden werden wie die nach der Vereinbarkeit von Berufsschiffahrt, Kanu-/Rudersport und Freizeittumler mit 6 km/h maximaler Geschwindigkeit.

Auch die zu schaffende Infrastruktur bez. Kinder-/ Familieneinrichtungen ist mit keiner Planungskomponente berücksichtigt. Dies gibt Hinweise auf die gewünschte Klientel der Planer.

Fazit: Das Projekt der Marina Essen ist für den Stadtteil und den Essener Norden alles andere als stimmig. Es löst die hier vor sich hin verwalteten Probleme in keiner Weise, gibt auch keinen Impuls für einen Nutzen für die hier lebende Bevölkerung. Demzufolge ist das Projekt von Nutzen für andere. Daraus ergibt sich die Frage, inwieweit Gebiete der Stadtteile, auch wenn sie auf den ersten Blick als Brachfläche erscheinen, durch derlei Vorhaben final ‚verhunzt‘ werden sollten.

Der Essener Norden hat Nachhol-/Verbesserungsbedarf in vielerlei Hinsicht. Die Probleme müssen anders gelöst werden. Und der Essener Norden darf sich nicht so klein reden lassen, daß er sich in voller Verzweiflung als Spielwiese für experimentelles Bauen und wildgewordene Planungsinstitutionen hergeben muß.

Und daher ist das Projekt Marina Essen in Gänze abzulehnen. Über Alternativen lässt sich im Norden sicherlich diskutieren.