



# Stadtentwicklung Essen Perspektive 2015+



**STADT  
ESSEN**

Wo immer möglich wurden geschlechtsneutrale Bezeichnungen verwendet. Wo dies nicht möglich war, haben wir, um eine bessere Lesbarkeit zu gewährleisten, nur eine sprachliche Form verwendet, die die jeweils andere geschlechtsbezogene Ausdrucksform mit umfasst.

## Impressum



### Herausgeber

Stadt Essen  
Der Oberbürgermeister  
Amt für Stadtplanung und Bauordnung  
Lindenallee 10  
45121 Essen

### Konzeption und Bearbeitung

Amt für Stadtplanung und Bauordnung

### Druck

Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster

### Auflage

1.000

### Internet



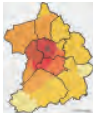



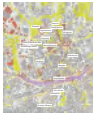
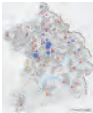


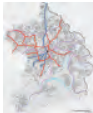


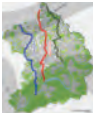



[www.essenplantundbaut.de](http://www.essenplantundbaut.de)

### E-Mail

[perspektive-essen@essen.de](mailto:perspektive-essen@essen.de)

Essen, 2011

## Inhalt

		05	Vorwort
		06	Leitbild und Ziele der räumlichen Stadtentwicklung
		08	Topographische Gliederung
		10	Siedlungsentwicklung
		12	Gesamträumliche Einordnung
		14	Regionaler Flächennutzungsplan (RFNP)
		16	Zentrenkonzept
		18	Innenstadt
		20	Wohnbauflächen
		22	Wirtschaftsflächen
		24	Straßennetz
		26	Schienenetz
		28	Radverkehr
		30	Klimaschutz
		32	Freiraum
		34	Essen in Zahlen
		36	Strukturdaten
		38	Ausblick
		40	Foto- und Abbildungsnachweis





## Vorwort

Großstädte sind in ihrem Erscheinungsbild und Funktionieren komplexe Gebilde, die sich nicht ohne Weiteres selbst erklären. Informationen und interpretatorische Erläuterungen sind nötig und hilfreich.

Die Perspektive Essen ist ein Produkt des Stadtentwicklungsprozesses Essen Perspektive 2015+ (STEP 2015+). In diesem Stadtentwicklungsprozess wurden für die wichtigen Handlungsfelder Infrastruktur, Wirtschaftsflächen, Wohnen, Innenstadt, Freiraum und Raumorientierung die strategischen Weichen für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung gestellt. Die Perspektive Essen fasst wesentliche Aussagen dieser Zielstellungen zusammen. Sie gibt in übersichtlicher Form Einblick und Überblick insbesondere über die bestimmenden Grundzüge, Leitlinien und Ziele der städtebaulichen Entwicklung. Die Perspektive Essen macht die Strukturen dieser Stadt deutlich und verständlich und richtet sich damit an alle interessierten Bürger, Entscheidungsträger und Investoren.

Der Blick auf diese Stadt wird durch die Brille der städtebaulichen Planung geworfen. Insoweit bleiben viele andere Themen, die gleichermaßen eine Stadt beschreiben können, bewusst außen vor, wenngleich natürlich vielschichtige Querverbindungen bestehen. Gleichwohl ist der STEP 2015+ vom Entstehungsprozess eine integrierende Planung.

Neben einem Abriss der historischen Entwicklung von der mittelalterlichen Landstadt zur postindustriellen Groß-

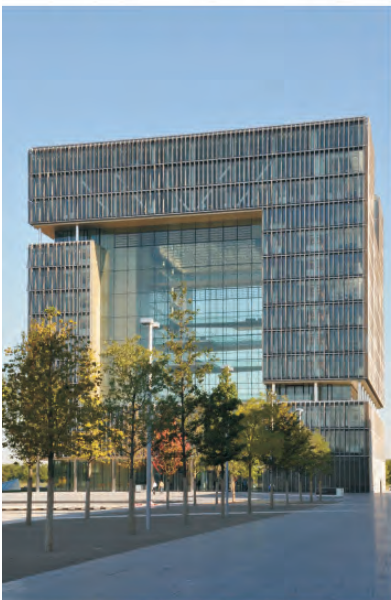
stadt werden zu ihrer Charakterisierung ausgewählte Strukturdaten und ein Regionalvergleich zur Stellung der Stadt im Ruhrgebiet angeführt. Die aktuellen stadtentwicklungspolitischen Ziele schlagen sich in verschiedenen Planwerken wie dem Regionalen Flächennutzungsplan oder dem Zentrenkonzept mit den zentralen Versorgungsbereichen nieder. Die Perspektive Essen informiert über die Haupteerschließungsnetze der Verkehrsträger, Potenziale für den Wohnungsbau, den Stadtumbau, über gewerbliche Entwicklungsareale und regionale Kooperationen sowie über die Zukunftsaufgabe des Klimaschutzes.

Die Stadt Essen hat sich in den letzten Jahren in vielerlei Hinsicht rasant und positiv entwickelt. In der Metropolregion Ruhr ist sie die führende Dienstleistungsstadt mit der größten Wirtschaftskraft und dem nahezu höchsten verfügbaren Einkommen ihrer Einwohner. Strukturverändernde Großbauvorhaben wie beispielsweise die Rückbesiedlung des Kruppürtels u. a. mit dem ThyssenKrupp Quartier, das Universitätsviertel, Wohnbauvorhaben an Wasserlagen und auch der Stadtumbau in Altendorf prägen künftig das Image der Stadt.

Diese Veränderungen schlagen sich im Städteranking der Prognos-Studie nieder, die regelmäßig für die Zeitung Handelsblatt erarbeitet wird. Darin werden Essen gute Zukunftschancen bescheinigt, nachdem die Position deutlich verbessert werden konnte. Diese Qualitäten und Chancen darzustellen, ist Zweck der Perspektive Essen.

Thomas Franke  
Amt für Stadtplanung und Bauordnung





## Leitbild und Ziele der räumlichen Stadtentwicklung in Essen

**STEP 2015+ voranbringen** | Der Stadtentwicklungsprozess 2015+ läuft seit mehreren Jahren erfolgreich und wird von Rat und Verwaltung sowie der beteiligten Stadtgesellschaft einvernehmlich getragen. Er beantwortet die Frage, wie sich die Stadt Essen mittel- und langfristig unter den sich verändernden demografischen und finanziellen Rahmenbedingungen weiter positiv entwickeln wird. In den vorliegenden Konzepten Infrastruktur, Wirtschaftsflächen, Wohnen, Innenstadt, Raumorientierung und „Freiraum schafft Stadtraum“ werden dafür Strategien und Wege aufgezeigt.

**Leitbild „Mitte Vielfalt Wandel“ verfolgen** | Die Stadt Essen ist das maßgebliche Oberzentrum im Ruhrgebiet mit hohem regionalen Bedeutungsüberschuss. Viele oberzentrale Einrichtungen versorgen die Bürger der Stadt und der Region mit Dienstleistungen, Kultur und Handel. Die wachsende Mitte der Stadt, unsere Innenstadt, spiegelt das mit vielen aktuellen Entwicklungen wider. Großstädtisches Leben ist vielfältig hinsichtlich der Zusammensetzung der Bevölkerung und der damit verbundenen Lebensstile. Essen fördert diese Vielfalt und bietet allen Lebensstilgruppen Entfaltungsmöglichkeiten auf dem Arbeitsmarkt, bei den Freizeitangeboten und bei der Versorgung mit attraktiven Wohnungen. Gesellschaftliche Entwicklung und Wandel der Stadtstrukturen werden aktiv unterstützt, indem Areale für neue Nutzungen im Dienstleistungssektor, für den Handel und für neue Wohnformen erschlossen werden.

**Regional kooperieren** | Die Zusammenarbeit unter den Städten des Ruhrgebiets hat bereits Tradition und Essen versteht sich hier als Motor. Bestimmte Zukunftsprobleme lassen sich nur in regionaler Gemeinschaft lösen. So wurde ein Regionaler Flächennutzungsplan von den zentralen Städten des Ruhrgebiets aufgestellt, der die städtebauliche Entwicklung für die nächsten Jahre in den Grundzügen steuern wird.

**Einwohner binden** | Nach der aktuellen städtischen Bevölkerungsprognose können wir im Jahr 2015 mit mindestens 560.000 Einwohnern rechnen. Wir wollen Einwohner in der Stadt halten und über die Prognosezahl hinaus neue Bürger dazu gewinnen. Essen ist als Stadt attraktiv und bietet ihren Bewohnern wie Zuwanderern Heimat, Arbeitsplätze und ein reichhaltiges Kultur- und Freizeitangebot.

**Lebendige Zentren fördern** | Lebendige Stadt- und Stadtteilzentren sind das ordnende Grundgerüst im Stadtgebiet. Hier treffen sich die Bürger zum Arbeiten, Einkaufen und für Freizeitaktivitäten. Meist sind es auch Bereiche von besonderer städtebaulicher Qualität und Anziehungskraft. Voraussetzung für lebendige Zentren ist

der funktionierende Einzelhandel, der dort für entsprechend belebende Frequenzen sorgt. Der Einzelhandel und damit die Zentren sollen in diesen integrierten Lagen gestärkt, gleichzeitig die Nahversorgung in der Fläche gesichert werden.

**Umwelt und Klima schützen** | Global wie lokal ist der Klimaschutz als die Zukunftsaufgabe in den Fokus gerückt. Unter der Dachmarke klima|werk|stadt|essen beinhaltet das integrierte Energie- und Klimakonzept der Stadt Essen auf örtlicher Ebene eine Vielzahl von Strategien und Maßnahmen. Neben der energetischen Sanierung des Gebäudebestandes durch die Eigentümer planen und bauen wir beispielgebende neue Klimaschutzsiedlungen, die ausschließlich erneuerbare Energien benötigen. Daneben verfolgen wir gleichermaßen den Schutz von Freiflächen durch eine konsequente Innenentwicklung.

**Stadtumbau betreiben** | Wohnungsleerstände können aufgrund ihrer mangelnden Qualität und der demografischen Entwicklung die Funktionsfähigkeit von Quartieren beeinträchtigen. Bestimmte Wohnstandorte bergen allerdings hohe Potenziale für eine weitergehende Entwicklung. Hier kann die abgängige Bausubstanz durch neue zukunftsfähige Wohnungen ersetzt werden. Stadtumbau heißt, Chancen für Qualitätssteigerungen zu nutzen.

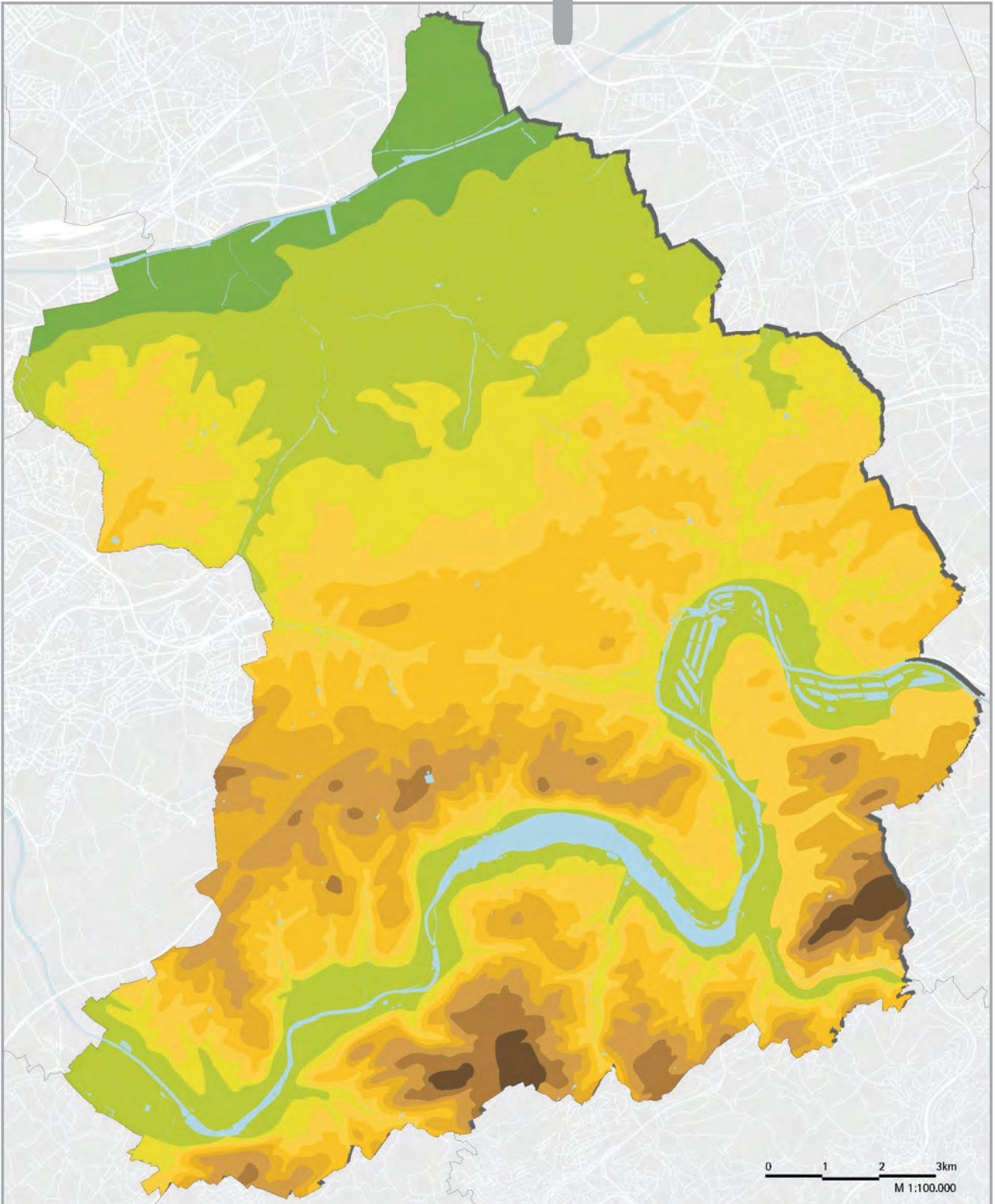
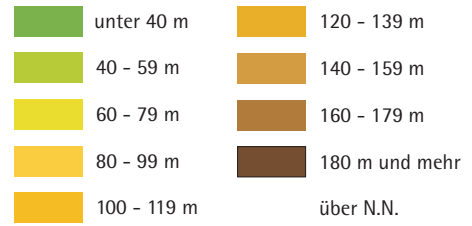
**Arbeitsplätze schaffen** | Der höchste Anteil an Arbeitsplätzen im Dienstleistungsgewerbe im Ruhrgebiet ist das Resultat eines gelungenen Strukturwandels und zielgerichteter Wirtschaftsförderung. Da Wandel aber beständig ist, müssen wir weiterhin an der Profilierung unserer Kompetenzfelder wie Energie-, Wasser-, Medizin- und Kreativwirtschaft arbeiten. Der gewerbliche Sektor braucht attraktive Wirtschaftsflächen und Konzepte.

**Projekte entwickeln** | Neben eher generellen Fragestellungen entwickeln wir zusammen mit privaten Investoren konkrete Projekte unterschiedlicher Dimensionen. Das kann die Ergänzung eines Wohnquartiers bis hin zu spektakulären Bürogebäuden sein. Alle Projekte nutzen der Stadt und ihren Bürgern, indem sie die Lebens- und Arbeitsqualität erhöhen und Essen zu einem fragten Lebensmittelpunkt machen.

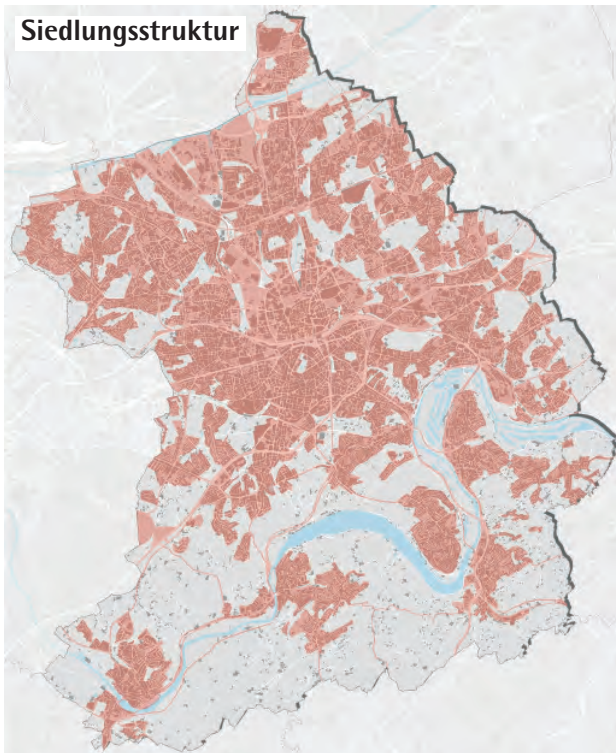
**Baukultur vermitteln** | Stadt und Region verfügen über ein reiches baukulturelles Erbe wie das Welterbe Zollverein. Bürger diskutieren zunehmend über die Qualität geplanter Projekte. Die Stadt Essen hat im Kulturhauptstadtjahr 2010 erstmals einen Architekturpreis vergeben. Wir wollen Beispiele guten Bauens verbreiten und einen Beitrag zur kontinuierlichen Verbesserung der architektonischen Qualität leisten.



# Topografische Gliederung







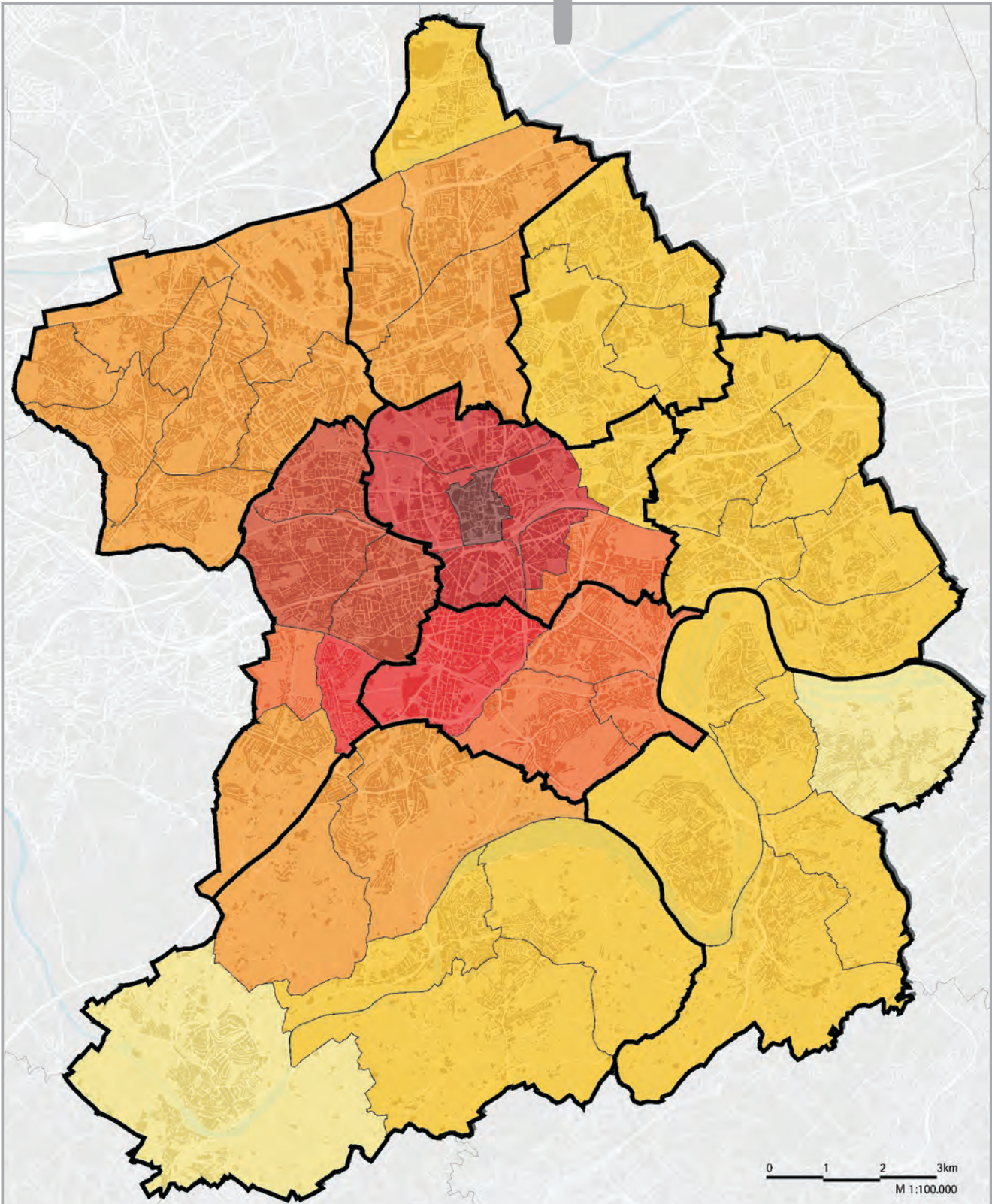
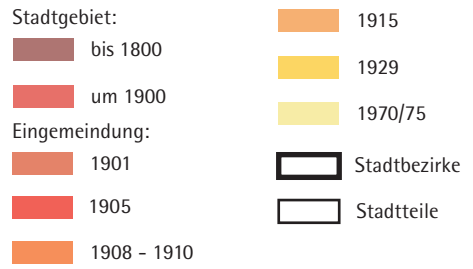
**Siedlungsstruktur** | Die heutige Siedlungsstruktur der Stadt Essen (dargestellt anhand der Bauflächen des Regionalen Flächennutzungsplans) ist das Ergebnis ihrer mehr als tausend Jahre andauernden Entwicklungsgeschichte, die ihre wesentliche Prägung in den letzten 200 Jahren im Zuge der Industrialisierung erhalten hat. Sie ist gekennzeichnet durch die dicht bebauten, im Süden und Westen um den Stadtkern liegenden Stadtviertel, durch die im Norden, Nordwesten und Osten eher aufgelockert bebauten Wohnquartiere sowie die im Süden gelegenen stärker von den historischen Ortskernen bestimmten Siedlungsbereiche. Vom Stadtkern nach Norden finden sich große zusammenhängende, stark versiegelte Gewerbeflächen. Die Ortskerne Kettwig, Werden, Kupferdreh und Steele liegen direkt an den Ruhrfern im Ruhrtal und sind durch zusammenhängende Freiräume und Wasserflächen voneinander getrennt und folgen stark der bewegten Topografie. Mit Ausnahme des inneren Siedlungsringes werden die Stadtteile von Park- und Freiflächen sowie von außen hineinreichenden Grünflächen aufgelockert. Die Stadtquartiere an den östlichen und westlichen Stadtgrenzen liegen an den Regionalen Grünzügen und grenzen sich so überwiegend von den Nachbarstädten ab.

**Topografie und Naturraum** | Mit dem Begriff „Naturraum“ fasst man Landschaften zusammen, die ähnliche geologische Verhältnisse, Böden, Klimateigenschaften und Wasserhaushalte haben und in denen sich ohne menschliches Wirken eine ähnlich Vegetation einstellen würde. Die naturräumlichen Grundlagen

bestimmen maßgeblich die ökologischen und ökonomischen Bedingungen eines Raumes. Das Stadtgebiet von Essen wird zwei naturräumlichen Großeinheiten zugeordnet: der Westfälischen Bucht (Norden und Mitte) und dem Bergischen Land (Süden). Die „Westfälische Bucht“ besteht aus einer überwiegend ebenen bis flachwelligen Landschaft mit geringen Höhenunterschieden, die nur an wenigen Stellen von einigen tiefen Tälern gegliedert wird. Es handelt sich um eine siedlungsgeschichtlich alte, von zahlreichen Straßen (u.a. Hellweg) durchzogene ehemalige Agrarlandschaft. Ursprünglich war die Landschaft entlang des Emscher Flusstals gekennzeichnet durch ausgedehnte Bruchwälder (Emscherbruch) mit weiten Überschwemmungsgebieten entlang des stark mäandrierenden Flusses. Diese Wälder wurden früh durch bäuerliche Siedlungen und später durch dichte städtische und industrielle Bebauung und den Bergbau verdrängt. Die vormals feuchte und z. T. stark versumpfte Niederung wurde durch Bodenverbesserungsmaßnahmen (z. B. Drainage), Begradigung und technischen Ausbau der Emscher, starken Grundwasserentzug (Bergbau) sowie zunehmenden Wasserverbrauch (Industrie) weitgehend trocken gelegt und topografisch durch Bergehalden, Deponien und Verkehrswege teilweise erheblich überformt. Heute verläuft die Emscher eingedeicht als Hauptvorfluter für die gesamte Entwässerung in einem überwiegend industriell geprägten und dicht besiedelten Raum. Die bergbaulich verursachten Geländesenkungen haben das Vorflutsystem nachhaltig gestört; teilweise muss das Einzugsgebiet durch Pumpstationen künstlich trocken gehalten werden. Die südliche Grenze des Naturraumes Westfälische Bucht bildet die Wasserscheide zwischen Emscher und Ruhr.

Prägende Elemente des Bergischen Landes sind neben der Ruhr auch die angrenzenden Hangflächen, die der Ruhr zugeordneten Talsysteme (Nebentäler) und die Kuppenlagen südlich der Ruhr. Die siedlungsgeschichtliche Entwicklung dieses Naturraums begann mit den Bastionen entlang des Ruhrtals als Linie mittelalterlicher Befestigungen und leitete über zur Ruhr als Lebensader vorindustrieller Wirtschaftsentwicklung (Mühlenbetriebe, Lederherstellung, Eisenverarbeitung). Dies gilt auch für die verkehrliche Entwicklung der ehemaligen Wasserstraße Ruhr, mit ihren heute noch bestehenden Treidelpfaden, die durch Straßen und neue Eisenbahnverbindungen später wieder ihre Bedeutung verlor. In den Hängen des Ruhrtals befindet sich auch die Wiege des oberflächennahen Steinkohlebergbaus. Der Naturraum Bergisches Land ist von seinem Relief, dem häufigen Wechsel von land- und forstwirtschaftlicher Nutzung, den größeren Waldbereichen und den kleineren, historisch gewachsenen Siedlungen als abwechslungsreich, landschaftlich attraktiv und erholungswirksam zu bezeichnen.

# Siedlungsentwicklung





**Siedlungsentwicklung** | Die Anfang des 19. Jhs. im heutigen Stadtgebiet besiedelten Flächen entsprechen in ihrer Verteilung, in ihrem Verhältnis von Streuung und Ballung sowie hinsichtlich ihrer Lage zueinander im Wesentlichen der spätmittelalterlichen Siedlungsstruktur.

Grundlagen der Entwicklung der mittelalterlichen Stadt Essen waren neben der günstigen Verkehrslage am Hellweg die Gründung eines Stiftes und der Bau der Münsterkirche Ende des 9. Jhs.. Die städtische Bebauung wuchs bis zum Beginn des 19. Jhs. nicht über die Befestigungen des 13. Jhs. hinaus. Die zweite städtische Siedlung mit territorialer Bedeutung für das heutige Stadtgebiet ist Werden. Durch die eingeengte Tallage im Ruhrtal und das Fehlen größerer Verkehrsstraßen wurde eine städtische Ausdehnung verhindert. So hatte sich Werden bis zum Beginn des 19. Jhs. nur durch wenige Erweiterungen aus dem 15. und 16. Jhs. über die Stadtmauern hinaus entwickelt. Die Erschließung und Besiedlung des ländlichen Raumes wurde bis in das 18. Jh. hinein im Wesentlichen vom Stift Essen und der Abtei Werden getragen. Von den Feudalstrukturen des Stiftes Essen und der Abtei Werden ausgehend, entwickelte sich bis zum Beginn des 19. Jhs. durch Landverkäufe ein differenziertes System des Grundbesitzes und eine entsprechende differenzierte Siedlungslandschaft.

Die industrielle Entwicklung der Stadt Essen wurde im Wesentlichen durch Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie, zum Teil in Weiterverfolgung vorindustrieller Ansätze der ersten Hälfte des 19. Jhs. beeinflusst. Durch den Aufbau regionaler Eisenbahnlinien wurden enge räumliche Verbindungen zwischen Standorten der Kohle- und Stahlindustrie geschaffen. Auf dem Gebiet der Stadt Essen entwickelte sich bis zum Ende des 19. Jhs. das dichteste Eisenbahnnetz des Ruhrgebietes. Der wirtschaftliche und räumlich strukturelle Wandel des 19. Jhs. führte zu einem umwälzenden Einwohnerzuwachs in Essen. Die industriellen Unternehmer erkannten frühzeitig, dass es aus sozialen, jedoch vor allem aus wirtschaftlichen und unternehmenspolitischen Gründen notwendig war, Wohnungsfürsorge zu betreiben. Da sich die Eisen- und Stahlindustrie mehrheitlich in der Nähe des verkehrlich gut erschlossenen vorhandenen Siedlungskernes ansiedelte, der Bergbau jedoch gezwungen war sich den geologischen Verhältnisse mit seinen Zechenstandorten anzupassen, unterscheiden sich auch die Standorte der entsprechenden Werkssiedlungen durch Konzentration in Stadtnähe (Kruppsche Siedlungen) und Streulage in den nördlichen Randbereichen (Bergarbeitersiedlungen).

Durch die allmähliche Entwicklung Essens von einer Industriestadt zu einem Wirtschafts- und Verwaltungszentrum wandelte sich der Altstadtkern Anfang des

20. Jhs. in eine großstädtische Innenstadt. Dies führte zu einer allmählichen Verdrängung der Wohnbevölkerung in die angrenzenden Stadtteile und damit zu einer beträchtlichen Ausweitung der Siedlungsfläche. Zu dieser Zeit wurde nach intensiver Siedlungstätigkeit die Stadt erstmalig planerisch strukturiert und in einen regionalen Zusammenhang gestellt. Daraus resultierte nach den ersten Eingemeindungen um 1900 eine bedeutendere Eingemeindungswelle aus dem Jahre 1929, mit der die Stadt Essen nahezu ihre heutige Ausdehnung erreichte.





Während des Zweiten Weltkrieges erlitt die Stadt schwere Zerstörungen. Die Nachkriegszeit ist neben einem allgemeinen Wiederaufbau der Wohngebiete und der Produktionsstätten durch einen Wandel der wirtschaftlichen Grundlagen und damit durch eine allmähliche Änderung der städtischen Siedlungsstruktur gekennzeichnet. Beim Wiederaufbau der Innenstadt und der Wohngebiete sowie bei der Neuansiedlung von Gewerbe- und Industriegebieten wurden erste planerische Anstrengungen unternommen, die in den industriellen Aufbauphasen entstandenen konkurrierenden und störenden Nutzungen zu trennen.

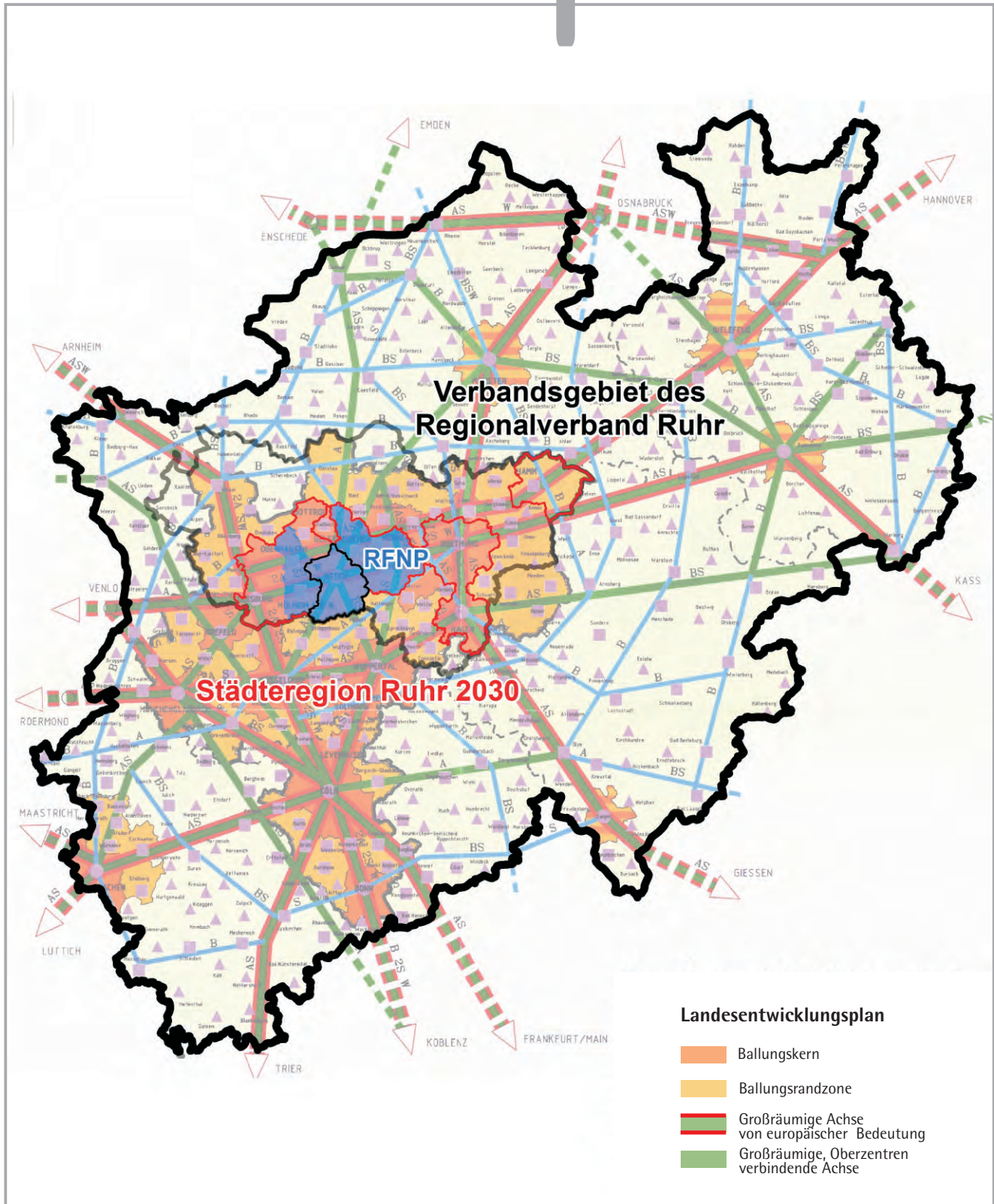
Die anhaltende Strukturkrise des Bergbaus führte zu Beginn der 1960er Jahre zu einer regionalen Abwanderung der Bevölkerung. Diese überlagerte eine gleichzeitig einsetzende Bevölkerungsabwanderung aus den Kernstätten des Ruhrgebietes in seine Randzonen, als deren wichtigste Ursache die Suche zahlreicher Bevölkerungsgruppen nach besseren Wohnquartieren anzusehen ist. Um dem Rechnung zu tragen galt es, durch Entflechtung konkurrierender Nutzungen, durch Bereitstellung öffentlicher und privater Infrastruktureinrichtungen und durch stärkere Einbeziehung von Grünflächen die Qualität der Wohnumfelder zu verbessern. Bei der Ausweisung neuer Wohngebiete wurde einerseits weiterhin eine Anbindung an vorhandene Siedlungskerne angestrebt, andererseits in Verfolgung bundesweiter Trends eine Verdichtung der Wohnbebauung in den städtischen peripheren Bereich vorangetrieben.

Schließlich wurde in den 1970er Jahren, nach der Eingemeindung von Kettwig und Burgaltendorf, mit der Entwicklung eines räumlich-funktionalen Ordnungskonzeptes ein Entwicklungsrahmen geschaffen. Hierdurch wurden seit der Mitte des 19. Jhs. voneinander weitgehend unabhängig und räumlich getrennt entwickelte Siedlungsbereiche als ein funktionales, hierarchisch aufeinander bezogenes Gesamtsystem angesehen, in dem die einzelnen Siedlungsbereiche unterschiedliche Versorgungsfunktionen übernehmen.







# Gesamträumliche Einordnung

-  Nordrhein-Westfalen
-  Verbandsgebiet des Regionalverband Ruhr
-  Städteregion Ruhr 2030
-  Regionaler Flächennutzungsplan (RFNP)



## Landesentwicklungsplan

-  Ballungskern
-  Ballungsrandzone
-  Großräumige Achse von europäischer Bedeutung
-  Großräumige, Oberzentren verbindende Achse

**Gesamträumliche Einordnung** | Das Land Nordrhein-Westfalen (NRW) ist das bevölkerungsreichste Bundesland, ca. 18 Millionen Menschen leben auf rund 34.000 qkm. Vielfältige Ansprüche aus Gesellschaft und Wirtschaft stehen im Wettbewerb zueinander und in Konkurrenz um Flächen.

Das Verbandsgebiet des Regionalverband Ruhr (RVR) mit Verwaltungssitz in Essen ist prägender Bestandteil des Landes. Der RVR ist ein gesetzlicher Zweckverband der 11 kreisfreien Städte des Ruhrgebietes und der sie umgebenden 4 Kreise. Das Verbandsgebiet umfasst ca. 4.400 qkm und beheimatet fast 5 Mio. Einwohner. Essen genießt auf Grund seiner Lage eine hohe Zentralität.

Das Herz dieses Gebietes bildet die Städteregion Ruhr 2030, die die größten Städte des Ruhrgebiets Bochum, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen umfasst. Im Rahmen eines Forschungsvorhabens des Bundesministeriums für Bildung und Forschung fanden sie sich zusammen, um über die Zukunft der Region gemeinsam nachzudenken. Zusammen mit der Universität Dortmund - Fakultät Raumplanung - und im Austausch mit vielen Akteuren der Region entstanden zahlreiche Ideen, wie die Region im Jahre 2030 aussehen könnte. Ziel war und ist es, nach dem Motto „Kooperation und Eigensinn“ das Kirchturmdenken der einzelnen Städte zu überwinden, ohne dabei die eigenen Interessen aus dem Auge zu verlieren. Durch eine verstärkte Zusammenarbeit wird die Region attraktiver für die hier lebenden Menschen. Sie wird wettbewerbsfähig in der Konkurrenz der Regionen.

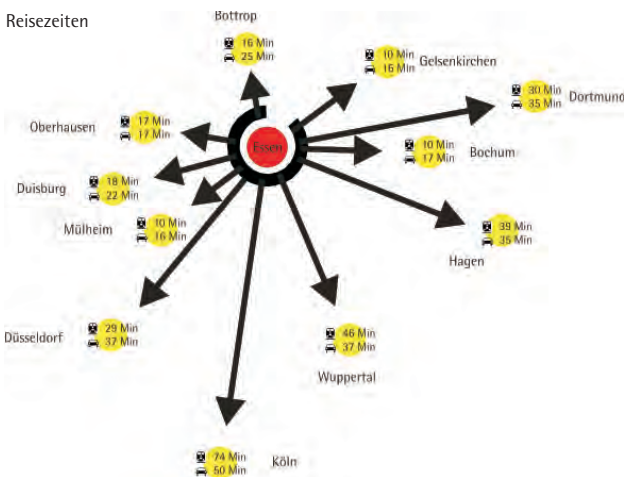
**Rechtliche Instrumente** | Die Landesplanung zielt auf eine nachhaltige Entwicklung ab, bei der soziale und ökonomische Raumanprüche mit ökologischen Erfordernissen in Einklang gebracht werden.

Der Landesentwicklungsplan (LEP) formuliert neben dem Leitbild der gesamträumlichen Entwicklung u. a. Ziele für die Bereiche „Nachhaltige Siedlungsentwicklung, Industrie- und Gewerbestandorte, großflächiger Einzelhandel, Freiraum und natürliche Lebensgrundlagen“. Im Fokus steht die Sicherung von Freiräumen und Kulturlandschaften.

Die Regionalplanung dient der fachlichen Integration und Umsetzung landesplanerischer Ziele. Sie nimmt damit eine vermittelnde Stellung zwischen staatlicher und kommunaler Planung ein. Indem die Regionalplanung Grundsätze und Ziele für Raumordnung und Landesplanung aufstellt, erzeugt sie Planungssicherheit für Gemeinden und Fachplanungsträger.

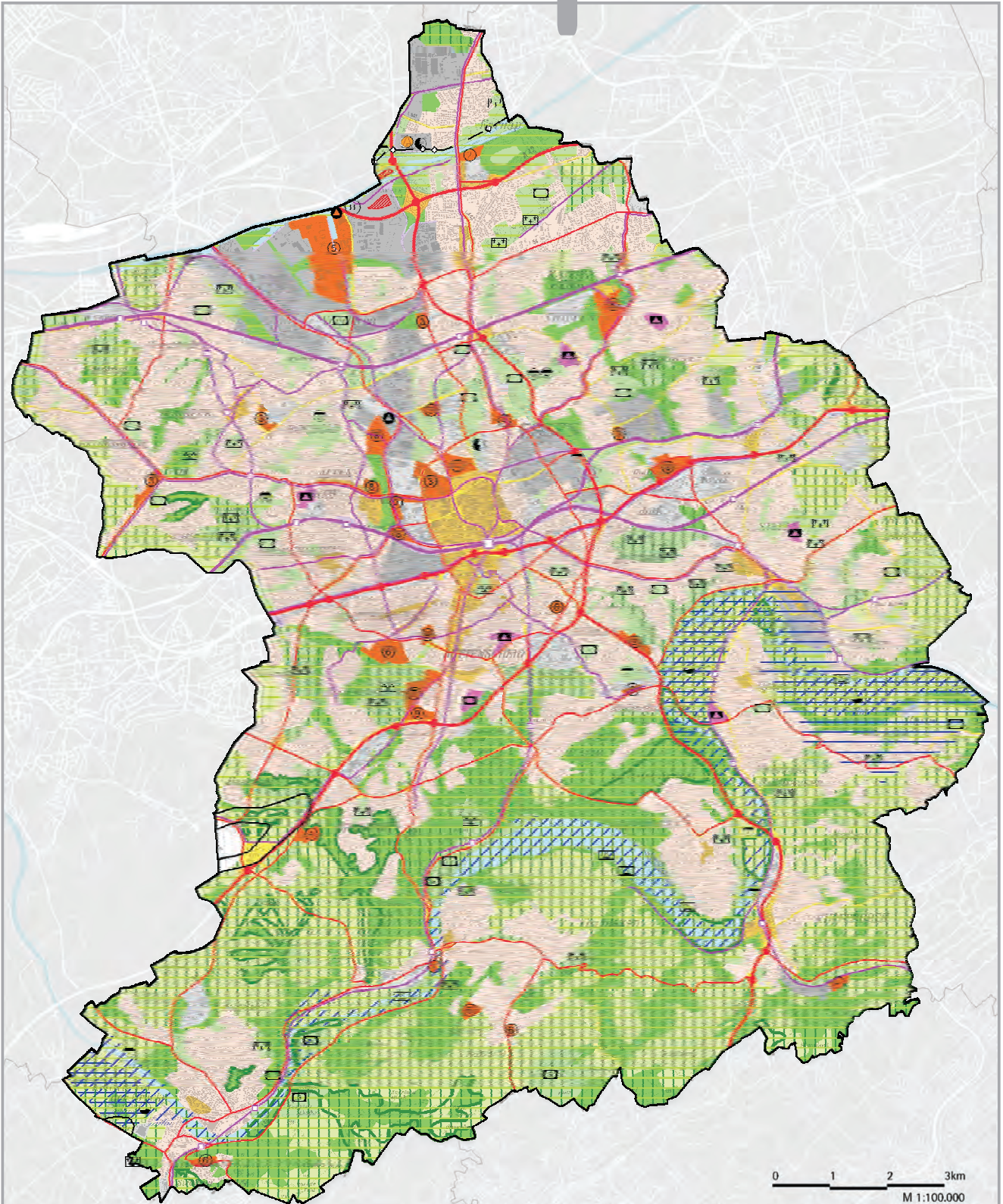
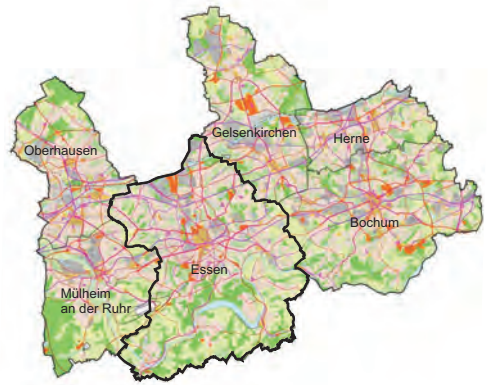
In Nordrhein-Westfalen wird die Regionalplanung als Gebietsentwicklungsplanung bezeichnet. Im Ruhrgebiet wurde bis 2009 die Regionalplanung in Form von Gebietsentwicklungsplänen durch die drei zuständigen Bezirksregierungen verfolgt. Seit 2009 liegt die Planungshoheit beim RVR.

Regionalplanung in NRW ist eine hoheitliche Aufgabe, die das Land dem Regionalverband Ruhr als „Staatliche Regionalplanung“ zugewiesen hat. Das „Ruhrparlament“, die RVR - Verbandsversammlung, entscheidet in seiner neuen, zusätzlichen Funktion als Regionalrat Ruhr über den Regionalplan. Mit dem zukünftigen Regionalplan werden spätestens ab 2015 die Rahmenbedingungen für die Flächennutzungspläne aller Städte im Ballungsraum Ruhr geschaffen.





# Regionaler Flächennutzungsplan (RFNP)





**Instrument RFNP** | Mit der Gründung der Planungsgemeinschaft „Städteregion Ruhr“ und der Aufstellung des Regionalen Flächennutzungsplanes haben die Städte Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen eine intensive Kooperation hinsichtlich der räumlichen Entwicklung vereinbart.

Aufgrund seiner Doppelfunktion als Regionalplan und gemeinsamer Flächennutzungsplan bietet der RFNP durch die notwendige Generalisierung der Planinhalte einen größeren Entwicklungsspielraum als ein kommunaler FNP. Während die Planung im Detail flexibler wird, bilden die Ziele der Raumordnung verbindliche Kernaussagen für die Entwicklung der Region.

Nach dem Gesetz zur Übertragung der Regionalplanung für die Metropole Ruhr auf den Regionalverband Ruhr ist die Regionalplanungskompetenz 2009 auf den RVR übergegangen. Der RVR wird somit zukünftig einen eigenen Regionalplan für das Verbandsgebiet aufstellen, der dann den regionalplanerischen Teil des RFNP ersetzen wird. Der bauleitplanerische Teil des RFNP kann nach dem Außerkrafttreten der regionalplanerischen Inhalte fortgeführt werden.

**Aufgaben des RFNP** | Zentrale Aufgabe des RFNP ist die Koordination und Steuerung der Wohnbau-, Wirtschafts- und Infrastrukturflächen sowie der Freiflächenentwicklung:

- Bereitstellung eines ausreichenden und angemessenen Angebots an Wohnbauflächen
- Schaffung von Standortvoraussetzungen für wettbewerbsfähige Betriebe
- Erhalt und Entwicklung eines zusammenhängenden Freiraumsystems

Mit seinen Flächenausweisungen schafft er die Voraussetzungen für einen aktiven Umgang mit dem demografischen Wandel und damit für eine zukunftsfähige Entwicklung der Region. Der RFNP ist ein vorbereitendes, relativ abstraktes Planwerk, d. h. dass wesentliche raumwirksame Themen in seinem Rahmen nicht abschließend behandelt werden können. Daher ist eine Verknüpfung mit (regionalen) Masterplänen, kommunalen Rahmenplänen und anderen Konzepten anzustreben. Als ergänzendes Instrumentarium zur Steuerung der Raumentwicklung stehen des Weiteren Förderinstrumente wie z.B. Soziale Stadt und Stadtumbau West zur Verfügung.






**Polyzentrische Siedlungsstruktur** | Die Polyzentralität der Städteregion Ruhr ist sehr viel stärker ausgeprägt als in anderen Regionen der Bundesrepublik. Nirgendwo sonst liegen so viele Großstädte so eng beieinander. Daneben gibt es innerhalb der Kernstädte des Ruhrgebietes ein historisch gewachsenes und weitgehend intaktes, hierarchisch abgestuftes System unterschiedlich großer Zentren. Dennoch ist die Region im Verhältnis zu ihrer Größe vergleichsweise stark durchgrünt und bietet eine Vielfalt an voneinander abgrenzbaren Quartieren und Stadtteilen. Diese Struktur ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal der Planungsregion und auch in Zukunft zu erhalten und weiterzuentwickeln.

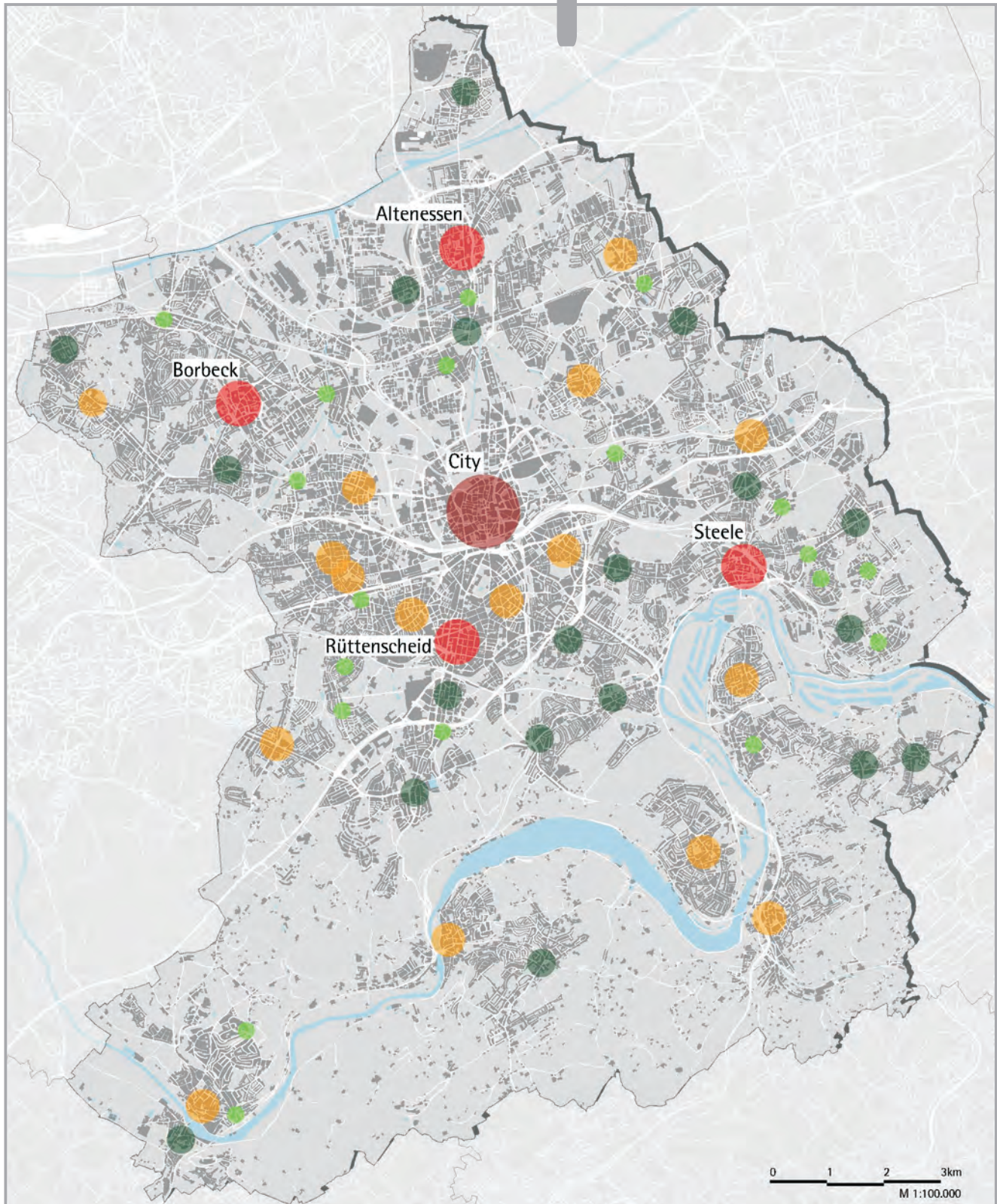
**Innenentwicklung vor Außenentwicklung** | Durch den sorgsamsten Umgang mit Flächen und Böden soll die natürliche Lebensgrundlage für künftige Generationen erhalten bleiben. Für eine flächensparende Nutzung der Ressource Boden ist die Siedlungsentwicklung auf die dargestellten Siedlungsbereiche zu konzentrieren. Erst wenn absehbar ist, dass die Innenentwicklung bzw. die Wiedernutzung an Brachen sowie der Flächentausch den Bedarf an Siedlungsflächen nicht befriedigen können, ist die Mobilisierung von zusätzlichen Standorten vorzunehmen. Die Sicherung des Planungsraumes als attraktiver Lebens-, Wirtschafts- und Arbeitsstandort hat höchste Priorität.

**Effektive Nutzung der Infrastruktur und Vermeidung bzw. Reduzierung des Verkehrs** | Die Konzentration der Siedlungsentwicklung dient u. a. der Zielsetzung, die bestehende soziale und technische Infrastruktur sinnvoll auszulasten und an die demografische Entwicklung anzupassen. Die Konzentration der Siedlungsentwicklung verbessert die Erreichbarkeit von Wohnungen, Arbeitsstätten sowie Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen und sichert so eine wohnungsnahen Versorgung für alle Bevölkerungsgruppen.

**Freiraum sichern** | Wichtige Voraussetzung für die Erhaltung und Entwicklung funktionsfähiger Freiraumbereiche ist die Sicherung eines zusammenhängenden Freiraumsystems. Die Schutzbedürftigkeit des Freiraumes ergibt sich aus der mit der Nähe zu den Siedlungsbereichen zunehmenden Bedeutung der freiraumbezogenen Ausgleichsfunktionen (ökologischer Verbindungsraum, Raum mit Bodenschutzfunktion, wasserwirtschaftliche Funktionen, klimatischer und lufthygienischer Ausgleichsraum, Raum für Erholung, Sport und Freizeitnutzung, Land- und Forstwirtschaft etc.). Ausgleichsräume, bzw. ihre ökologische Qualität bestimmen in wesentlichen Teilen die Umwelt- und Lebensqualität der Siedlungen und Städte.

## Zentrenkonzept

-  Hauptzentrum (A)
-  Nebenzentrum (B)
-  Nebenzentrum (C)
-  Nahversorgungszentrum (D)
-  Nahversorgungszentrum (E)





**Zentrenstruktur** | Die Stadt Essen ist städtebaulich und funktional durch ihre räumliche Lage im Herzen des Ruhrgebietes geprägt. Neben ihrer Funktion als Einkaufsstadt bietet Essen auch als „Schreibtisch des Ruhrgebietes“ viele Arbeitsplätze. Die bisherige Stadtentwicklung lässt sich an der aktuellen Zentrenstruktur ablesen. So finden sich neben der Innenstadt mit der City als Hauptzentrum in allen Stadtbezirken weitere abgestufte Neben- und Nahversorgungszentren, die im jeweiligen Umfeld wichtige zentrale Versorgungsfunktionen übernehmen.

Der Einzelhandel ist ein Baustein der räumlich-funktionalen Ordnung des Stadtgebietes. In einem so großen und komplexen Raum wie die Stadt Essen ihn darstellt, ist eine Gliederung in Teilräume unverzichtbar. Jeder Teilraum für sich stellt einen multifunktionalen Bereich dar, in dem die Funktionen Wohnen, Versorgung, Bildung, Verkehr, Erholung und Kommunikation erfüllt werden müssen.

Zentrale Versorgungsbereiche sind räumlich abgrenzbare Bereiche einer Gemeinde, denen auf Grund vorhandener oder geplanter Einzelhandelsnutzungen eine Versorgungsfunktion über den unmittelbaren Nahbereich hinaus zukommt.

Laut Landesentwicklungsprogramm NRW (LEPro) ist es Aufgabe der Gemeinden, zentrale Versorgungsbereiche räumlich und funktional abzugrenzen und als Haupt-, Neben- oder Nahversorgungszentrum im Sinne einer Zentrenhierarchie festzulegen. Die zentralen Versorgungsbereiche zeichnen sich dabei durch ein vielfältiges und dichtes Angebot an öffentlichen und privaten Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, eine städtebaulich integrierte Lage innerhalb eines im Regionalplan dargestellten Allgemeinen Siedlungsbereichs sowie eine gute verkehrliche Einbindung in das öffentliche Personennahverkehrsnetz aus.

Vor dem Hintergrund des bestehenden Einzelhandelsangebotes ist es das Ziel der Stadt Essen, die bestehende (oberzentrale) Versorgungsfunktion zu erhalten und zu stärken. Für die Stadt Essen bildet die Zentrentypisierung den Bewertungshintergrund für die zukünftige räumliche Einzelhandelsentwicklung. Die Weiterentwicklung der zentralen Versorgungsbereiche wird von der jeweils zugewiesenen Versorgungsfunktion abhängig gemacht.

**Zentrensystem** | Das Zentrensystem der Stadt Essen gliedert sich wie folgt:

- das A-Zentrum City, das die oberzentralen Versorgungsfunktionen wahrnimmt,
- die B-Zentren Rüttenscheid, Borbeck, Altenessen, und Steele mit gesamtstädtischer bis (teil-) regionaler Bedeutung,
- 15 C-Zentren, die im Wesentlichen eine auf den Stadtbezirk ausgerichtete Bedeutung aufweisen,
- 17 D-Zentren mit stadtteil- bzw. teilbereichsbezogener Bedeutung im Sinne eines Nahversorgungszentrums nach § 24a LEPro sowie

- 19 E-Zentren mit ebenfalls stadtteil- bzw. teilbereichsbezogener Bedeutung, jedoch gegenüber den D-Zentren mit einem insgesamt geringeren Einzelhandels- und auch Dienstleistungsangebot.

Dieses mehrstufige System berücksichtigt die z.T. sehr unterschiedlichen Zentren im Essener Stadtgebiet. Die Oberzentren – wie Essen – sind durch zentralörtliche Einrichtungen und Angebote für den spezialisierten Bedarf geprägt und übernehmen oberzentrale Versorgungsleistungen. Dabei hat der Einzelhandel einerseits die vorrangige Aufgabe, die Grundversorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln sicherzustellen, andererseits aber auch eine "stadtbildende Funktion" zu übernehmen.

Zentrales Merkmal der Einzelhandelsentwicklung ist der Verkaufsflächenanstieg. Im Zeitraum von 2003 bis 2008 ist die Anzahl der Betriebe um 4%, die Verkaufsfläche um 13% gewachsen. Im Hinblick auf den bundesweiten Trend sinkender Betriebsproduktivitäten und die Einwohnerrückgänge im Ruhrgebiet sind die Verkaufsflächenzahlen und die Umsatzerweiterungen in diesem Zeitraum grundsätzlich positiv zu beurteilen.

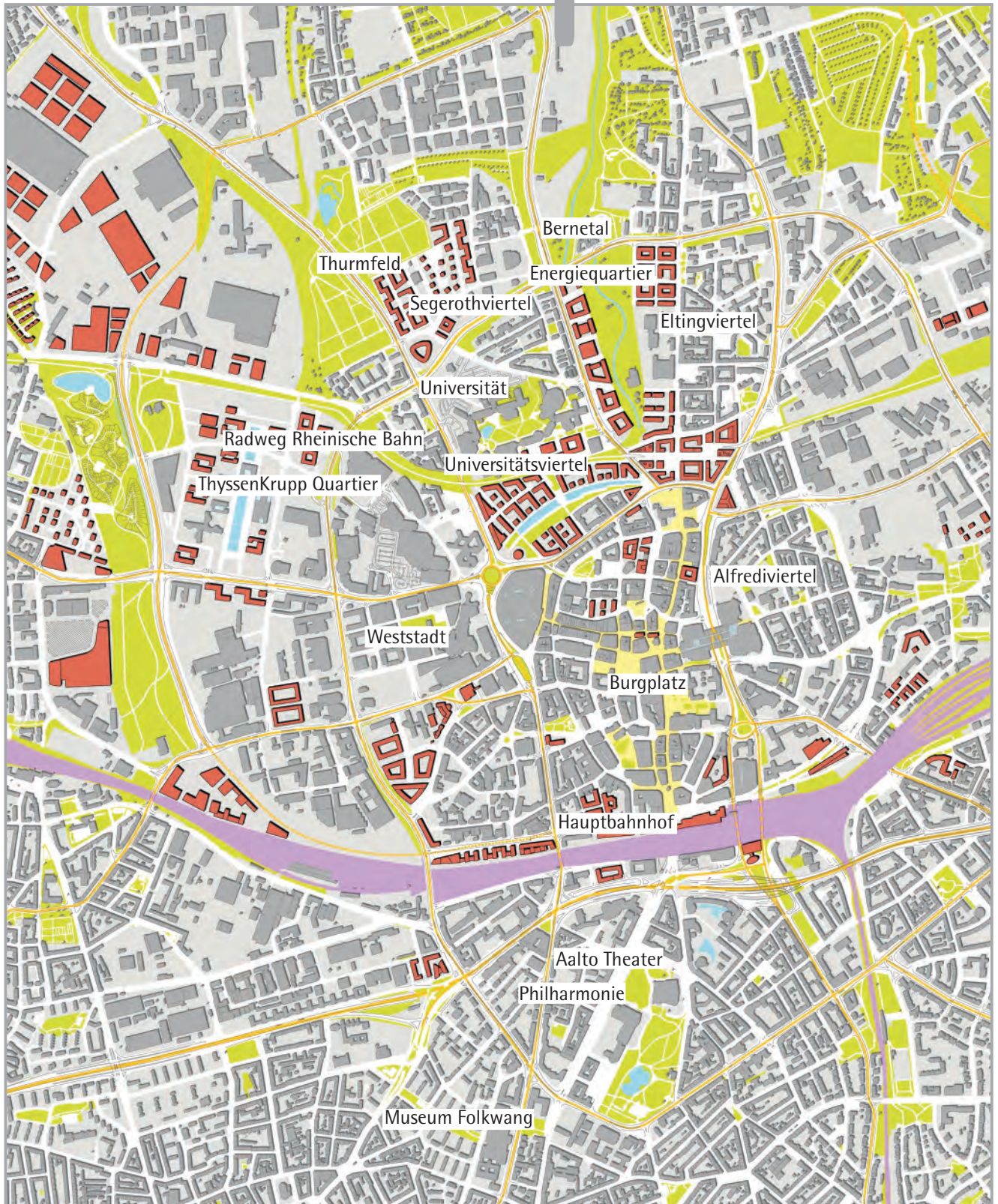
Der Einzelhandelsstandort Essen konnte sich im polyzentralen Verflechtungsraum Ruhrgebiet gegenüber 2003 besser positionieren. Die Kaufkraft-Bindungsquote hat sich von 108% in 2003 auf 116% in 2009 erhöht, d.h. die verfügbare Kaufkraft in Essen wird hier nicht nur gebunden, sondern es fließt noch 16% aus dem Umland Essens zu. Während das A-Zentrum dabei Zuwächse verzeichnen konnte, ist in den übrigen Zentren im Stadtgebiet gegenüber 2003 das Niveau gehalten worden.

**Masterplan Einzelhandel** | Mit der Aufstellung von gemeindlichen Einzelhandelskonzepten bzw. Masterplänen und der planungsrechtlichen Absicherung dieser Konzepte durch Bauleitpläne kann die Entwicklung der Zentren und Nebenzentren unterstützt und für eine ausgewogene Versorgungsstruktur gesorgt werden. Voraussetzung für diese Konzepte zur räumlichen Lenkung des Einzelhandels ist ein Zielsystem für die funktionale Entwicklung der Gesamtstadt, des Essener Hauptgeschäftszentrums und der Stadtteile. Vor diesem Hintergrund wird seit 2006 der kommunale Masterplan Einzelhandel als Zielsystem für die zukünftige Zentrenentwicklung in der Stadt Essen und als Steuerungsinstrument zur Ansiedlung von Einzelhandel verwendet. Insbesondere der Schutz der gewachsenen zentralen Versorgungsbereiche wird durch die Steuerung der Einzelhandelsansiedlung mittels des Masterplans Einzelhandel angestrebt. Der Masterplan Einzelhandel, nunmehr in seiner fortgeschriebenen Fassung 2011, hat sich seitdem als ein Baustein zur positiven Entwicklung und Belebung der Zentren etabliert.



# Innenstadt

- Bestand
- Planung





**Perspektive Innenstadt** | Die Perspektive Innenstadt setzt den Rahmen für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt, der alle die Innenstadt betreffenden Belange konzeptionell zusammenführt.

Sie ist kein abgeschlossenes Planwerk, sondern wird im Verständnis von Planung als Prozess fortlaufend weiter qualifiziert in Folge aktueller und künftiger Aufgaben wie auch privater oder öffentlicher Initiativen der in der Innenstadt handelnden Akteure.

Die Perspektive Innenstadt formuliert ein räumliches und funktionales Leitbild, im Sinne des gesamtstädtischen Leitbilds „Mitte Vielfalt Wandel“.

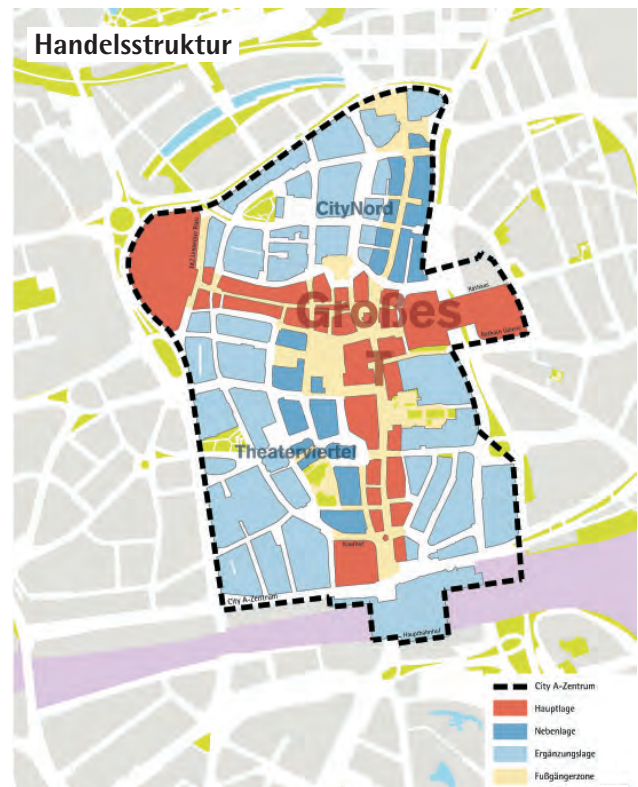
**Mitte mit Profil** | Essen ist vitales Oberzentrum der Metropolregion Ruhr, einer der bevölkerungsstärksten Ballungsräume Europas.

Die Innenstadt mit ihrer City bildet heute ihren mentalen Kristallisationspunkt, in dem sich ihr gesellschaftliches, politisches, kulturelles, religiöses und wirtschaftliches Leben darstellt.

Alle städtebaulichen Maßnahmen müssen sich daran orientieren, Essens Profil als Zentrum der Metropolregion Ruhr und als Identifikationsort ihrer Bürger zu schärfen.

**Vielfalt mit Qualität** | Die städtebauliche Entwicklung der Essener Innenstadt steht in der Tradition der Europäischen Stadt.

Unterschiedliche Quartiere mit jeweils eigenständigem Profil prägen die Nutzungsvielfalt der Innenstadt. Der neu gestaltete Burgplatz mit Dom, Lichtburg und VHS sowie der benachbarten Synagoge bildet das historische Zentrum und den mentalen Mittelpunkt der Stadt. Die zentralen Handelslagen Kettwiger Straße, Limbecker Straße und Rathaus Galerie formen das Rückgrat der Einkaufsstadt, das „Große T“. Das Theaterviertel steht für edles Premiumshopping und Hochkultur, die CityNord für spezielle Einkaufsangebote ergänzt durch vielfältige Unterhaltungskulturangebote und erschwinglichen Wohnraum. Zunehmend finden auch Einrichtungen der Kreativwirtschaft hier ihren Standort. Im Bereich südlich des Hauptbahnhofs haben sich zahlreiche nationale und internationale Unternehmen etabliert. Zudem finden hier mit dem Museum Folkwang, dem Aalto Theater und der Philharmonie die kulturellen Highlights ihre Heimat. Die unmittelbare Mantelbevölkerung der Innenstadt wohnt in den ansonsten gemischt genutzten Quartieren der Weststadt sowie des West-, Nord-, Segeroth-, Elting- und Alfredviertels. Ein besonderes Highlight in der Innenstadt stellt die Universität Duisburg Essen dar. Getragen von der Idee einer urbanen Universität, kann an keiner anderen Hochschulneugründung der vergangenen Jahrzehnte an einer solch zentralen Stelle im Stadtgefüge geforscht und gelehrt werden.



**Wandel mit Perspektive** | Die sich abzeichnende demografische Entwicklung wird auch in der Stadt Essen zu tief greifenden Veränderungen führen.

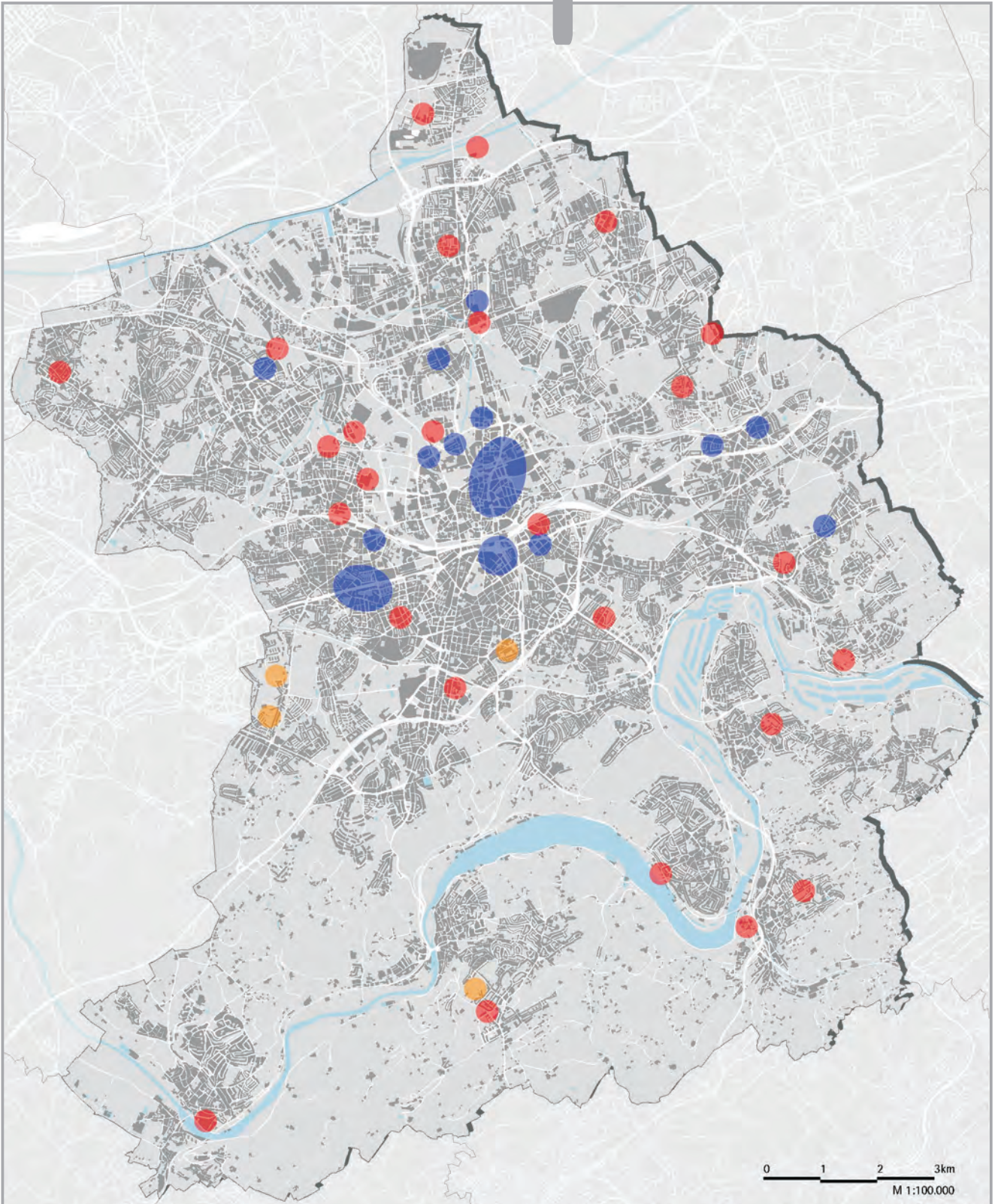
Von zentraler Bedeutung sind dabei Entwicklungen, die vorhandene Angebote qualitativ verbessern und ergänzen, die Wohn- und Lebensqualität in der Innenstadt erhöhen und die Metropolenfunktion der Stadt Essen stärken.

Die Errichtung des Einkaufszentrums am Limbecker Platz, ergänzt durch qualitativvolle Veränderungen im Bereich der übrigen Handelslagen, festigt Essens Ruf als Einkaufsstadt. Durch die Erneuerung des Hauptbahnhofs und seines städtebaulichen Umfelds erhält das Quartier entlang der Hache- und der Hollestraße den entscheidenden Impuls. In Ergänzung des südlich angrenzenden Schwerpunkts von Konzernzentralen entsteht hier ein erstklassiger Bürostandort. Mit dem ThyssenKrupp Quartier und Energiequartier verfügt die Stadt erstmals über herausragende Dienstleistungsstandorte nördlich der A40. Die Erneuerung und Stabilisierung bestehender und die Entwicklung neuer Wohnquartiere wird entscheidend zur Belebung der Essener Innenstadt beitragen. Das Universitätsviertel und Thurmfeld bilden erstklassige Potentiale für die Schaffung eines attraktiven innerstädtischen Wohnungsangebotes. Maßnahmen der Freiraumplanung werden die Atmosphäre der etablierten und geplanten Wohnquartiere entscheidend verbessern. Der Stadtpark im Universitätsviertel, der Radweg auf der stillgelegten Trasse der Rheinischen Bahn und die geplante Renaturierung des Bernetals sind dabei die Stichworte.



# Wohnbauflächen

- Arbeitsprogramm Bauleitplanung (Bebauungspläne)
- Stadtumbaupotenziale
- RFNP





**Wohnbauflächen** | Der RFNP zeigt für die Stadt Essen die Spielräume einer räumlichen Entwicklung auf, die sich unter dem Gesichtspunkt der Ressourcenschonung schwerpunktmäßig auf den besiedelten Raum beziehen soll. Diese Strategie der Innenentwicklung erstreckt sich sowohl auf Wohnbau- wie auf Gewerbeflächen und ergibt sich insbesondere hinsichtlich der Wohnraumversorgung aus dem Bevölkerungsrückgang und damit verbundenem Leerstand von Wohnungen. Betroffen sind vor allem umfangreiche Wohnungsbestände aus den Nachkriegsjahren der 1950er, und noch der 1960er Jahre, die neben Ausstattungsmängeln, Wohnungsgröße und Zuschnitt auch benachteiligte Lagequalitäten aufweisen. Umgekehrt gibt es mangelhafte Bestände in guten Lagen, die Entwicklungspotenziale aufweisen. Hier liegen die Chancen.

Die Wohnbauflächendarstellungen des RFNP, nicht bebaute Flächen in Bebauungsplänen und Stadtumbaupotenziale, ermöglichen die Realisierung von ca. 5000 neuen Wohneinheiten (WE). Daneben vollzieht sich jenseits aller Planungen eine nachfragegerechte Marktanpassung, die etwa 100 WE pro Jahr durch Abriss und zeitgemäßen Neubau an gleicher Stelle hervorbringt. Mit diesem nicht unerheblichen Volumen kann die Wohnbauentwicklung der Stadt für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre sichergestellt werden.

Eine gutachterliche Wohnungsnachfrageanalyse belegt trotz abnehmender Bevölkerung bei gleichbleibender Zahl der Haushalte eine große Nachfrage nach Einfamilienhäusern im Essener Süden und nach großen, gut ausge-

statteten Wohnungen in urbanen Lagen. Darauf richten sich die planerischen Aktivitäten.

Die Stadt bietet in unterschiedlich wertigen Lagen größere und kleinere neue Wohnstandorte für Ein- und Zweifamilienhäuser, tlw. gemischt mit Geschosswohnungsbau an. Diese reichen von Bestandsergänzungen in Karnap und Katernberg, einer energieoptimierten Klimaschutzsiedlung in Bergeborbeck über die Nachnutzung eines ehem. Krankenhausstandortes in Bochold bis zu einer großen Maßnahme in Steele Horst mit 150 WE. Neben diesen eher konventionellen Wohngebieten werden Standorte am Baldeneysee und am Kettwiger Stausee entwickelt, die das Thema Wohnen am Wasser besetzen.

In Kettwig verbindet sich am Ort der historischen Kammgarnspinnerei ein neues Wohnquartier mit bereits umgenutzten Denkmälern und einem zu etablierenden Kreativquartier. In Kupferdreh entsteht ein interessanter Mix aus Haus- und Wohnungstypen um die Kunstakademie und an einer neuen Verbindungsachse vom Kupferdreher Markt zum See. Im Stadtumbaubereich Bochold/Altendorf baut eine Gesellschaft neue Stadthäuser am geplanten Niederfeldsee. Mit dem Universitätsviertel/Grüne Mitte Essen wird in unmittelbarer City-Lage ein städtischer und die Vorteile der Infrastruktur nutzender Wohnort angeboten. Die nördlich der Universität geplante Werkbundsiedlung zeigt ein innovatives Haus- und Nutzungskonzept den Weg in das 21. Jahrhundert.



Ringstraße/Steinweg/Bachstraße/Promenadenweg



Universitätsviertel/Grüne Mitte Essen



Prinz-Friedrich-Straße/Phönixhütte

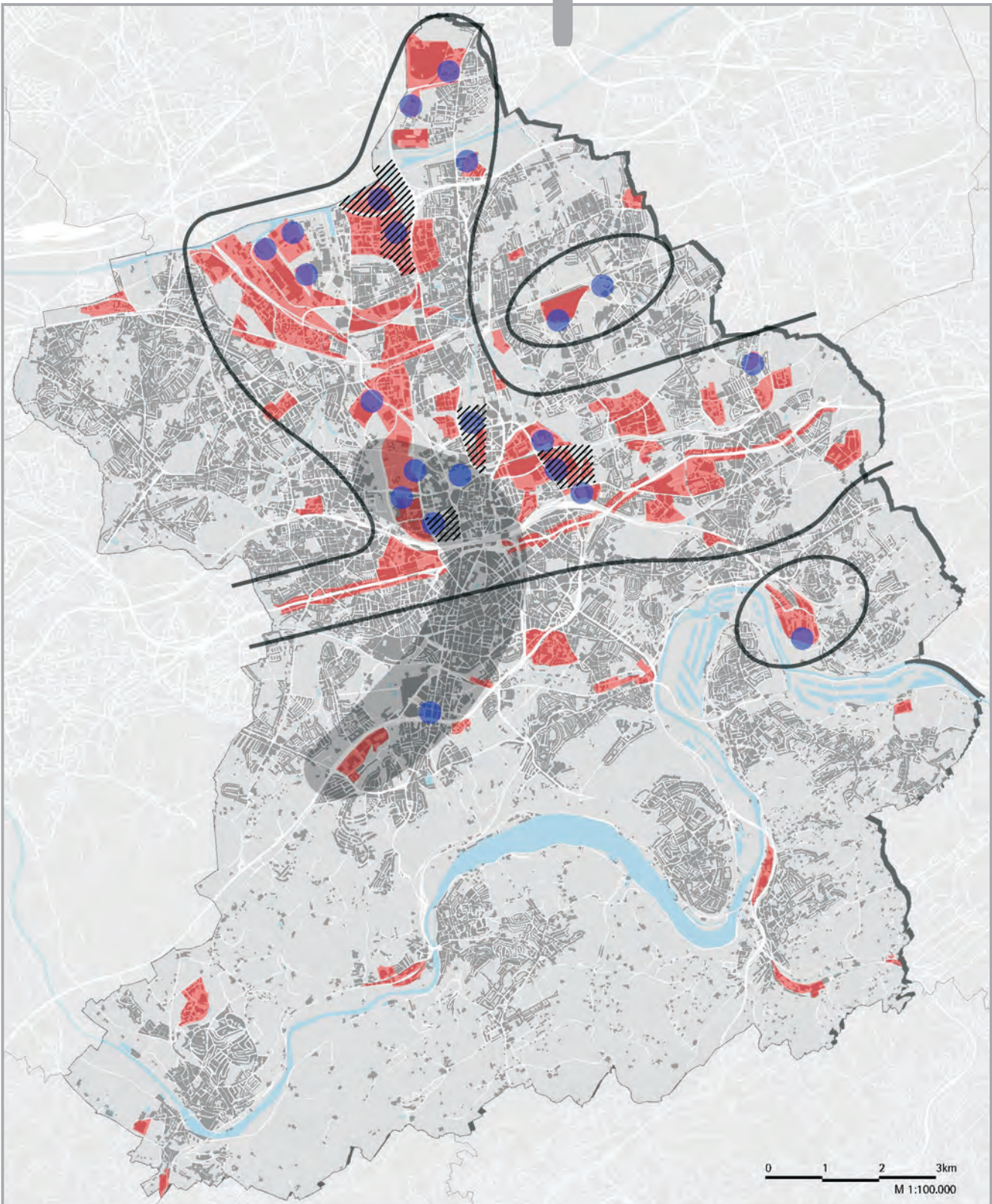


Amixstraße/Hüttmannstraße/Niederfeldsee



# Wirtschaftsflächen

- Gewerbliche Bauflächen (RFNP)
- Wirtschaftsflächenpotenziale
- Fokusflächen
- Schwerpunkt Büroflächenentwicklung
- Gewerbeflächenkorridor



**Wirtschaftsflächen und Flächenpotenziale** | Die Stadt Essen ist das Wirtschafts-, Dienstleistungs- und Handelszentrum des Ruhrgebietes und gehört zu den führenden Wirtschaftsstandorten in Deutschland. Die Konzernzentralen, vor allem aus Energiewirtschaft, Stahl, Bau, Handel und Logistik, machen Essen zu einem bedeutenden Zentrum der deutschen Wirtschaft. Über 12.000 kleine und mittelständische Unternehmen prägen Essens Wirtschaft, sorgen maßgeblich für mehr als 213.000 (2009) sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und mehr als 107.000 Einpendler. Mehr als 80% der Beschäftigten arbeiten im Dienstleistungssektor, das macht deutlich, dass der sog. Strukturwandel sehr weit fortgeschritten ist.

Der Regionale Flächennutzungsplan weist für das Gebiet der Stadt Essen rund 1.500 ha Gewerbe- und Industrieflächen aus, davon sind rund 185 ha als nicht bebaute und nicht genutzte Flächen grundsätzlich für Neuentwicklungen verfügbar (Potenzialflächen). Kurzfristig, d.h. innerhalb von zwei Jahren sind rund 77 ha Gewerbefläche verfügbar.

Die bestehenden Wirtschaftsflächen konzentrieren sich in der nördlichen Hälfte der Stadt; Schwerpunkte liegen entlang der A40, in einen Ring um die Innenstadt und in einem Korridor, der sich von der Weststadt bis zum Rhein-Herne-Kanal erstreckt.

Auch die meisten Potenzialflächen liegen in diesen Bereichen, weitere Flächenpotenziale sind im Bereich des Welteerbes Zollverein, in Steele und entlang der A52 vorhanden. Alle Potenzialflächen sind gewerbliche oder industrielle Brachflächen, die zur Wiedernutzung anstehen. Im Sinne der Flächenkreislaufwirtschaft findet die gewerbliche Flächenentwicklung in Essen ohne Inanspruchnahme von Freiraum statt.

Zurzeit werden erfolgreich verschiedene Gewerbeflächen entwickelt und vermarktet, beispielhaft seien genannt der Krupp-Gürtel und das Welteerbe Zollverein, der Carnaperhof, das Gewerbegebiet Fritz, das econova-Areal, das Grugacarree und viele weitere.

Auch außerhalb der im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Wirtschaftsflächen finden wirtschaftliche Aktivitäten statt: Mehr als die Hälfte der Betriebsstätten (vor allem Büros, kleine Handwerks-, Dienstleistungs- und Handelsbetriebe) liegt nicht in Industrie- und Gewerbegebieten, sondern in Misch- und Wohngebieten. Schwerpunkte für die Entwicklung von Büroflächen sollen weiterhin vor allem im Stadtkern, im Südviertel, in Rüttenscheid und im Westviertel gesichert werden.

Langfristig sollen entsprechend der Zielsetzung des Regionalen Flächennutzungsplanes auch durch Umnut-

zung gewerbliche Flächenpotenziale entlang der A40 erschlossen werden.

**Fokusflächen** | Bei einem durchschnittlichen jährlichen Flächenverbrauch von rund 15 ha ist auch mittel- und langfristig Vorsorge zu treffen für den gewerblichen Flächenbedarf der Zukunft.

Im Rahmen des Stadtentwicklungsprozesses 2015+ wurden bedeutsame Potenzialflächen der Zukunft benannt, die als „Fokusflächen“ in den nächsten Jahren planerisch vorbereitet und entwickelt werden sollen: die Kohlelagerflächen der RAG in Altenessen-Nord (Emil Emscher), der westliche Cityrand zwischen Frohnhauser Straße und Hindenburgstraße, der östliche Cityrand (ehem. Güterbahnhof Ost und Umgebung) und der nördliche Cityrand (Viktoriaviertel/Energiequartier).

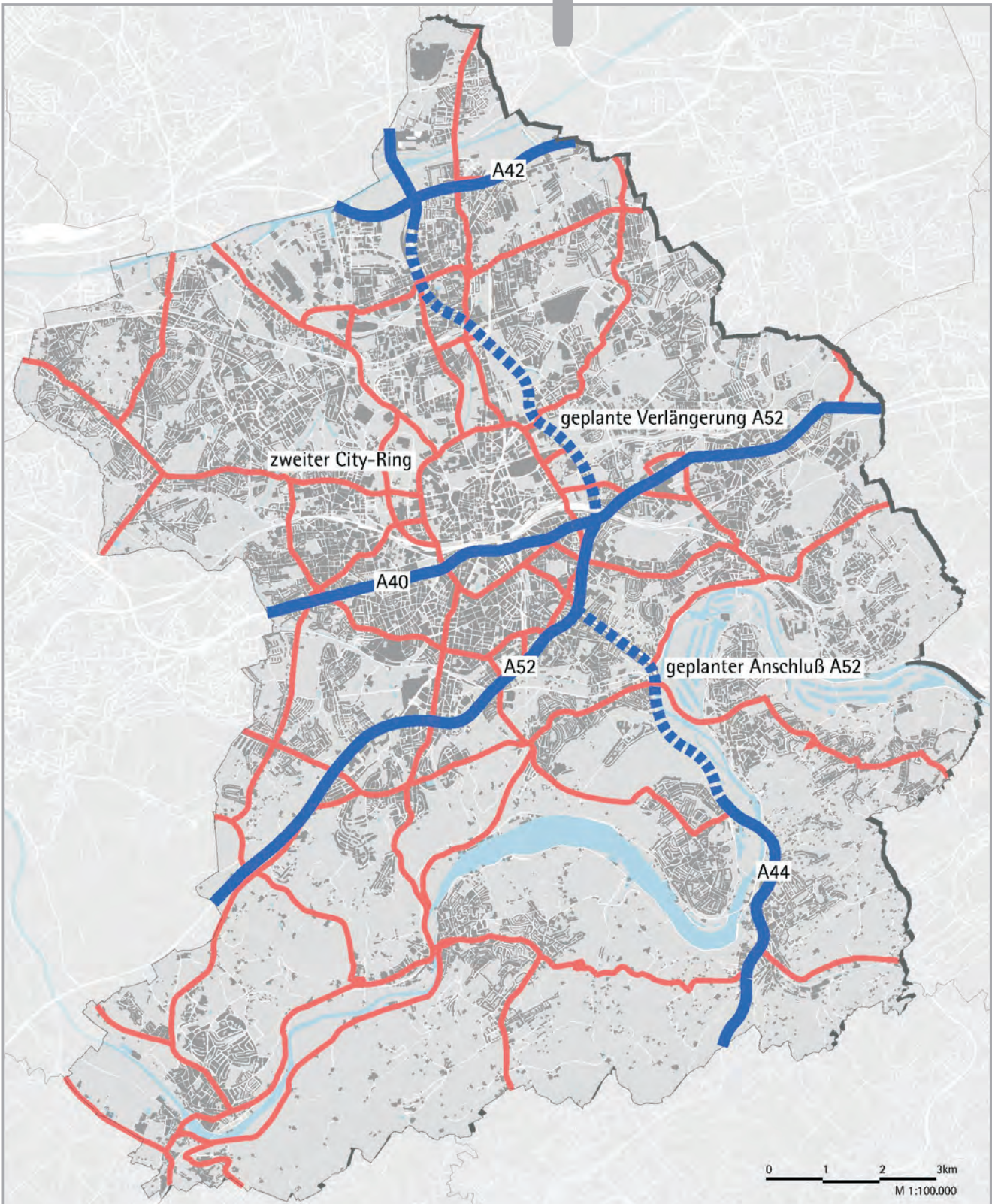
**Kompetenzfelder** | Zur Profilierung des Wirtschaftsstandortes Essen wurden in der Perspektive Wirtschaftsflächen (2007) Kompetenzfelder der Essener Wirtschaft herausgearbeitet. In diesen Bereichen hat Essen herausragende Stärken entwickelt, die der Stadt im Wettbewerb der Standorte eine Sonderstellung verschaffen: Bildungswirtschaft, Design, Energie, Gesundheitswirtschaft, Informations- und Telekommunikationswirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft.

**Interkommunale Kooperation** | Für die Entwicklung von Gewerbeflächen hat in den letzten Jahren die interkommunale Kooperation enorm an Bedeutung gewonnen. Durch die Zusammenarbeit der Städte in der Region bei der Ansiedlung von Betrieben und bei der gemeinsamen Flächenentwicklung können die unterschiedlichen Beteiligungen der Städte besser zur Geltung gebracht werden. Gerade auch an den Grenzen der Städte liegen noch unentwickelte Gewerbeflächenpotenziale. Die Stadt Essen arbeitet eng mit den Städten Mülheim an der Ruhr (Gewerbegebiet am Flughafen Essen/Mülheim), Gelsenkirchen und Bottrop (Rahmenplanung Essen Nord/Bottrop Süd) sowie mit den Anliegerstädten der A40|B1 (Regionaler Masterplan A40|B1) zusammen.



# Straßennetz

- Hauptverkehrsstraße
- Autobahnen



**Straßennetz Essen** | Die Stadt Essen verfügt über ein dichtes und leistungsfähiges Straßennetz. Die Hauptverkehrsstraßen sind hierbei die wichtigen Lebensadern des individuellen Verkehrs und teilweise auch des öffentlichen Nahverkehrs. Mobilität als Grundbedürfnis des Menschen wird durch das Straßennetz effizient ermöglicht. Für die weitere wirtschaftliche Entwicklung ist die Aufrechterhaltung eines effektiven Straßennetzes Voraussetzung.

Dem städtischen Straßennetz in Essen kommt - aufgrund der zentralen Lage im Rhein-Ruhr-Raum - überregionale Bedeutung zu. Dies eröffnet Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung in einem bevölkerungsreichen Siedlungsraum, führt jedoch auch zu den Kraftfahrzeugtypischen Einschränkungen der Lebensqualität. Die dichte wirtschaftliche Verflechtung führt zu einem hohen Anteil an Pendlerverkehren am Morgen und Nachmittag und starken Verflechtungen der Wirtschaftsverkehre zwischen den Städten.

Um diesen Anforderungen zu genügen, verfügt das Essener Straßennetz über radiale vom Zentrum ausgehende Hauptverkehrsachsen und Ringstraßen, welche die Radialstraßen miteinander verbinden und den Tangentialverkehr aufnehmen. Dieses Netz ist historisch mit der Siedlungsentwicklung gewachsen und wurde kontinuierlich an die Bedarfe angepasst. Der innere Cityring sichert die Erreichbarkeit der einzelnen Quartiere der Innenstadt mit dem Auto und ermöglicht, dass die Fußgängerzonen der Innenstadt den Konsumenten als hochwertige Aufenthalts- und Verkehrsflächen zur Verfügung stehen.

**Planungen und Perspektiven** | Da das Straßennetz bereits im Wesentlichen erstellt ist, liegt der Fokus nunmehr auf der Unterhaltung und Ertüchtigung des Straßennetzes. Diese Zielausrichtung findet im Regionalen Flächennutzungsplan als aktueller Leitplanung ihren Ausdruck.

Als herausragende Neuplanung kann die A52 auch wesentliche Verbesserungen der innerstädtischen Nord-

Süd-Verkehre erbringen. Dies ist Voraussetzung, um an den teilweise dicht mit Wohnungsbau angebauten Hauptverkehrsstraßen den Ansprüchen an Luft- und Lebensqualität zukünftig zu genügen, ohne den Autoverkehr einschränken zu müssen.

Die Vervollständigung des Berthold-Beitz-Boulevards wird wesentlich zur besseren Anbindung der Innenstadt beitragen, die chronisch überlastete Hans-Böckler-Straße (B224) entlasten und den lediglich im Nord-Osten noch lückenhaften äußeren Stadtring ergänzen.

Die A40|B1 ist mit einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von ca. 130.000 Fahrzeugen pro Tag das zentrale Verkehrsband des Ruhrgebietes. Neben der herausragenden funktionalen Bedeutung besitzt die A40|B1 eine hohe Symbolkraft; die Straße prägt das regionale Bild des Ruhrgebietes in seiner ganzen Vielfalt. In den kommenden Jahren sind eine Vielzahl von Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen geplant. Diese baulichen Veränderungen bieten die Chance, die Integration der Straße in den Stadtraum zu verbessern. Hierzu wurde das Gestalthandbuch A40|B1 entwickelt und als verbindliche Handlungsgrundlage beschlossen. Das Gestalthandbuch formuliert Gestaltungsgrundregeln für die Themenbereiche Allee, Lärmschutz, Anschlussstellen, Brücken, Mittelstreifen, Grünsaum und Landschaftsfenster. Es zeigt, wie aus der A40|B1 ein neuartiges, zusammenhängendes Bild der Metropolregion Ruhr entstehen kann. Die Sanierung der Stützwände in Frohnhausen und Holsterhausen nach dem vom Büro orange.edge entwickelten Gestaltungskonzept „Das Wunder von Essen“ zeigt eindrucksvoll, wie dieses Bild aussehen kann.





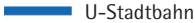

Berthold-Beitz-Boulevard

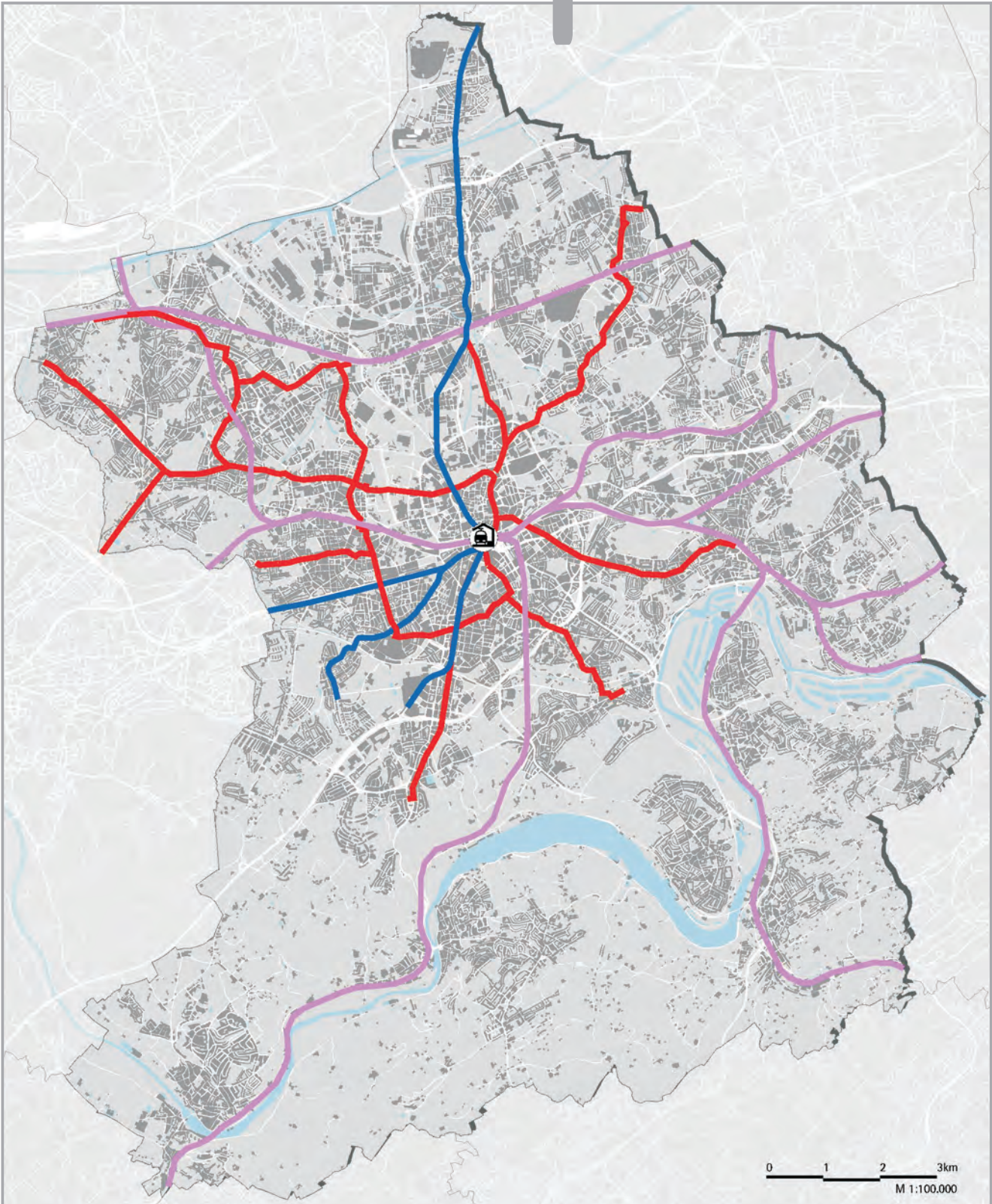


Stützwandgestaltung A40



# Schiennetz

-  Hauptbahnhof
-  RE/RB, S-Bahn
-  U-Stadtbahn
-  Straßenbahn





**Fern- und Regionalverkehr** | Über die Schiene ist Essen aus allen großen deutschen Städten ab 250.000 Einwohner umstiegsfrei erreichbar. Ebenso gehen vom Essener Hauptbahnhof täglich mehr als 100 Fernverkehrszüge in deutsche Städte und in das benachbarte Ausland. Der Flughafen Düsseldorf ist mit dem ICE in nur 21 Minuten erreicht, der Flughafen Köln-Bonn in 66 Minuten. Der Schienenpersonennahverkehr innerhalb des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr umfasst die Produkte Regional Express (RE), Regionalbahn (RB) und S-Bahn (S). Während der RE als direkte Verbindung zwischen den Städten des Ballungsgebietes im Ruhrgebiet mit nur wenigen ausgewählten Halten fungiert, dient das Produkt RB zur Erschließung in der Region. Zur Zeit verlaufen durch Essen sieben Regional Express- und zwei Regionalbahn-Linien, die mit Ausnahme des RE 3 alle den Hauptbahnhof passieren. Die fünf S-Bahn-Linien dienen der Verknüpfung der Stadt Essen mit den Nachbarstädten und übernehmen auch wichtige innerstädtische Verkehrsaufgaben, da sie ebenfalls den Hauptbahnhof und somit auch die Innenstadt bedienen (insbesondere Anbindung an die Innenstadt z.B. für Kettwig, Werden, Kupferdreh, Steele, Frohnhausen).

**Nahverkehr** | Das innerstädtische Netz des öffentlichen Personennahverkehrs in Essen differenziert sich in ein TagNetz und in ein NachtNetz. Im TagNetz übernehmen drei Stadtbahn-, sieben Straßenbahn- sowie 44 Buslinien die ÖPNV-Bedienung. Mit einer Erschließungswirkung von über 90% ist das Stadtgebiet nahverkehrstechnisch sehr gut erschlossen. Ein großer Teil der Bevölkerung profitiert von dem dichten Zehn-Minuten Takt und kann ohne Umsteigen die Innenstadt erreichen. Das Netzgerüst im TagNetz bilden die radial ausgerichteten Achsen der Schienenverkehrssysteme Stadtbahn und Straßenbahn. Der Bus übernimmt in Essen nicht nur Tangential- und Zubringeraufgaben, sondern bildet zudem wichtige Radialachsen zur Innenstadt. Täglich ab 23:30 Uhr erfolgt die Umstellung auf das NachtNetz mit 18 NachtExpress-Linien im Busverkehrssystem und 20 TaxiBus-Linien. In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag fahren die Nachtlinien durch.

Im Jahr 2008 wurde der neue Nahverkehrsplan vom Rat der Stadt beschlossen. Hauptbestandteil sind die dort aufgeführten Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere zum barrierefreien Umbau von Haltestellen (Niederflur) und Bau von Aufzügen an unterirdischen Haltepunkten. Aus diesem Grund werden bis zum Jahr 2013 für das Schienennetz 27 neue Niederflurstraßenbahnen durch die Essener-Verkehrs AG beschafft.



Essen Hauptbahnhof



U-Bahn Station Hauptbahnhof



Stadtbahn in Mittellage der A40

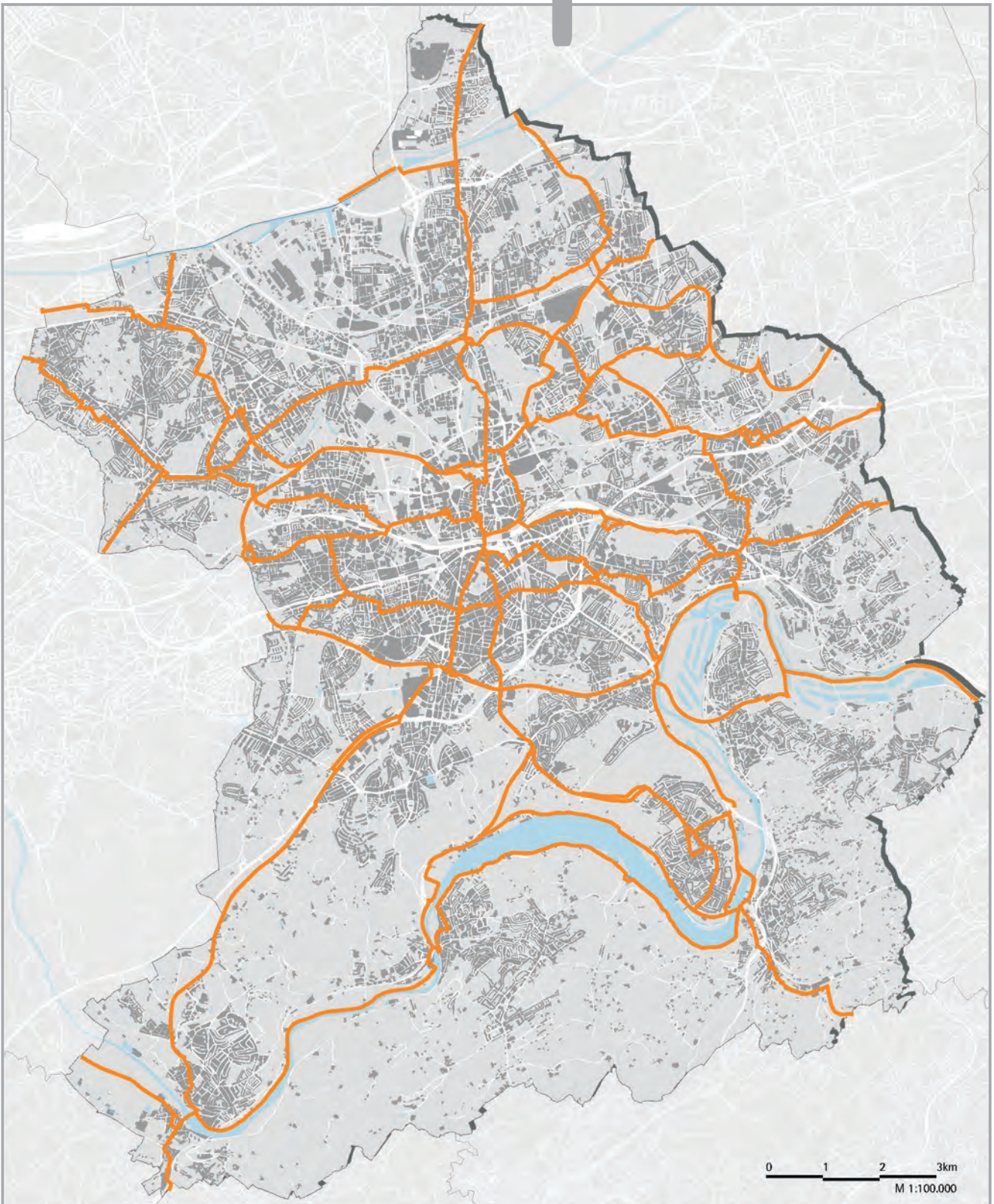


Verkehrsplatz Essen-Steele



# Radverkehr

— Radverkehr, Haupttroutennetz





**Radverkehr in Essen** | Seit der Aufnahme der Stadt Essen in die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) im März 1995 werden die Realisierung des Radverkehrsnetzes und weitere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung systematisch verfolgt.

Inzwischen stellen über 100 km Radverkehrsanlagen an Straßen und ein noch längeres Streckennetz im Grünen ein gutes Angebot zum Radfahren dar. Die empfohlenen Routen des Haupttroutennetzes sind seit einigen Jahren durchgehend mit einer separaten Wegweisung ausgeschildert, die es auch weniger Ortskundigen erlaubt, die geeigneten Strecken im Stadtgebiet zu finden. Auch die Amtliche Fahrradkarte der Stadt Essen bietet hierfür eine wertvolle Hilfe. Im Straßenraum wird der Radverkehr über Radfahrstreifen, Bordsteinradwege und Schutzstreifen, aber auch über insgesamt 34 Fahrradstraßen geführt. Zudem gibt es über 200 Einbahnstraßen, die Radfahrende in Gegenrichtung benutzen dürfen.

Einen besonderen Schatz besitzt Essen mit seinen vielen aufgegebenen Bahntrassen, die über längere Strecken mit einer geringen Steigung verlaufen, Straßen meist kreuzungsfrei mit Brücken queren und die nötige Breite bieten. Daher wurden bereits viele Strecken zu hochwertigen Geh-/Radwegen umgebaut, die vom Radverkehr stark genutzt werden. Besonders beliebt ist der Ruhrtal Radweg, der über 30 km durch Essen verläuft. Etwa in der Mitte des Essener Abschnitts liegt der Baldeneysee, der auf einer fast autofreien Runde umfahren werden kann.

Die Stadt Essen hat ebenfalls Radrouten ausgearbeitet: zum einen die Wasserroute, die die Uferwege des Rhein-Herne-Kanals im Norden mit der Ruhr im Süden verbindet und oft an Bächen entlang führt. Zum anderen drei Erlebnisrouten im Essener Norden, Westen und Süden, die im

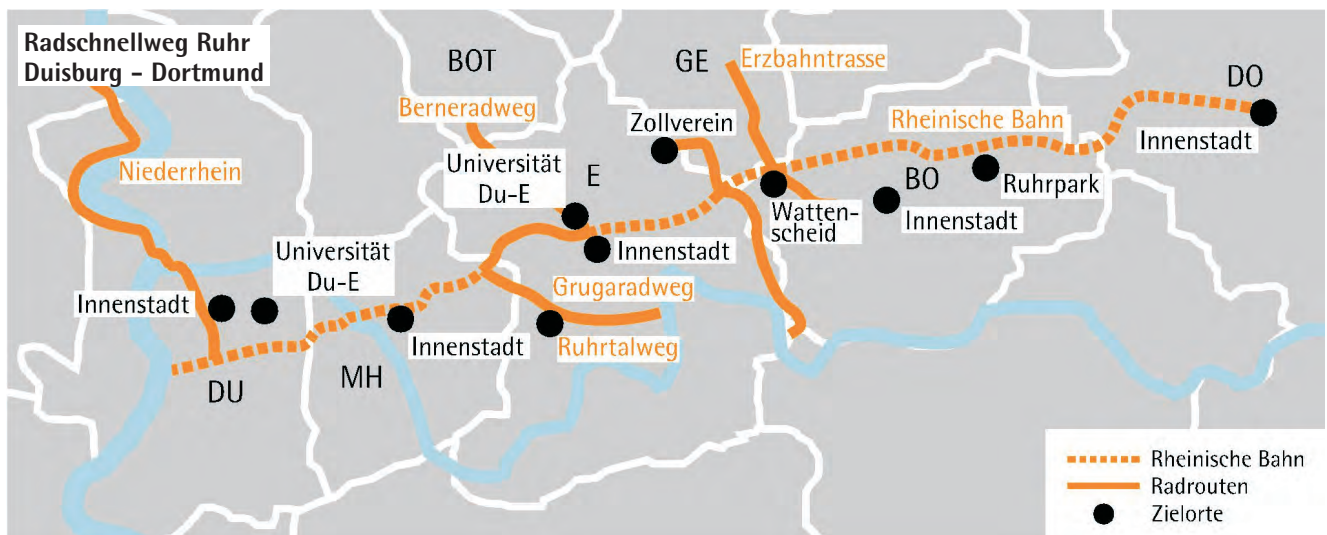
Jahr der Kulturhauptstadt RUHR.2010 fertiggestellt wurden. Sie verbinden viele Sehenswürdigkeiten der Stadt auf schönen Strecken.

Zum Abstellen von Fahrrädern bieten die Radstationen im Hauptbahnhof und am Bahnhof Essen-Kupferdreh ihre Dienstleistungen „bewachtes Fahrradparken, Fahrradverleih, Reparaturservice und Kartenverkauf/Informationsservice“ an. An S-Bahnstationen und Straßenbahnhaltestellen befinden sich über 160 Fahrradboxen für Dauernutzer. Zusätzlich stehen an nahezu allen S-Bahnstationen und an vielen Haltestellen von U-Stadtbahn, Straßenbahn und Bus sowie an vielen für den Radverkehr relevanten Zielen in der Stadt insgesamt über 4.000 Fahrradbügel zur Verfügung.

Seit 2010 können in Essen die öffentlichen Leihräder von „metropolradruhr“ genutzt werden. Bei diesem größten Fahrradverleihsystem Deutschlands können die ausgeliehenen Räder gegen eine Gebühr genutzt und an einer beliebigen anderen Station wieder abgegeben werden. Bis Anfang 2011 wurden in Essen 21 Stationen installiert, weitere 30 sind geplant.

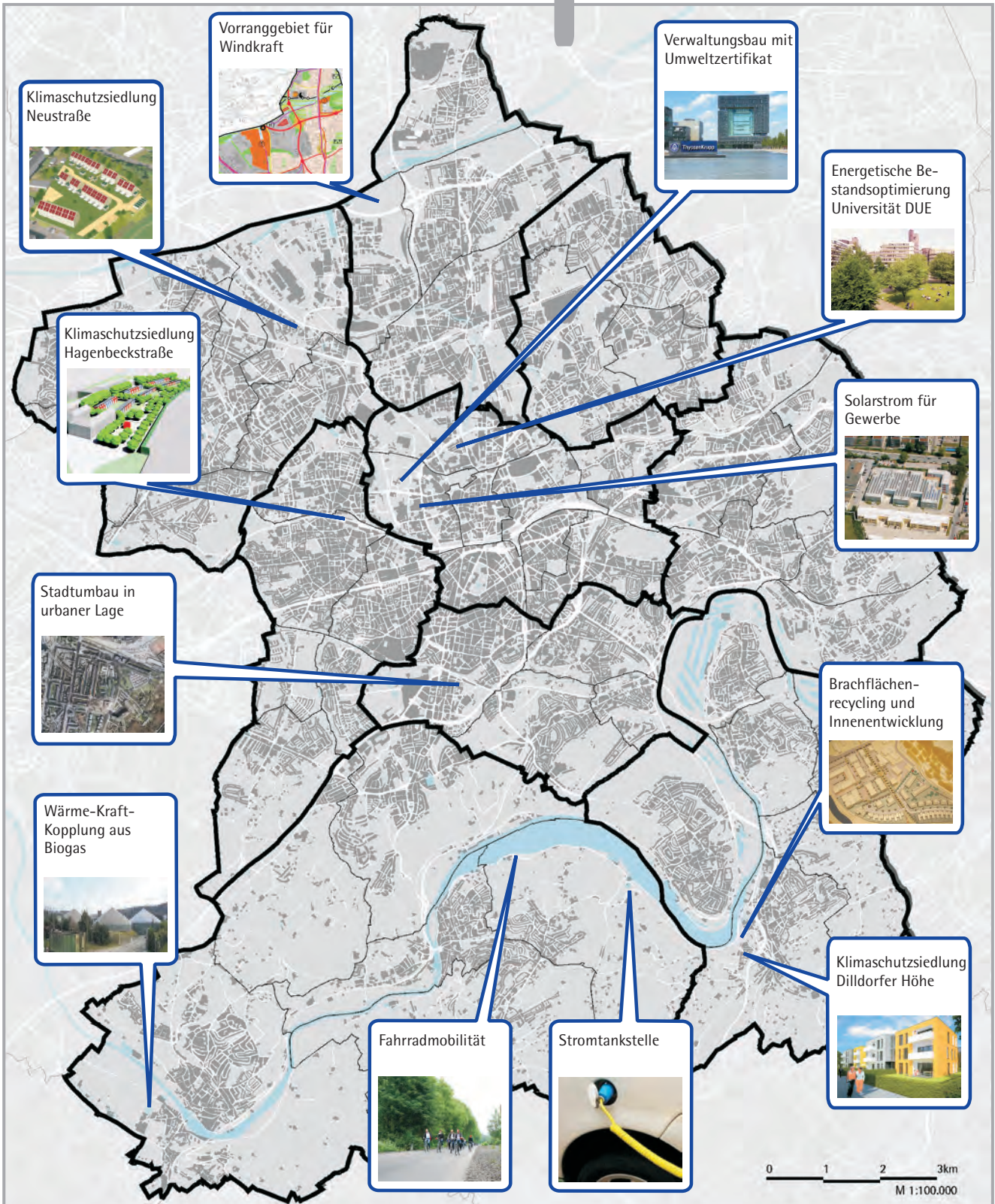
Für die städtischen Radrouten wurden Faltblätter mit dem Routenverlauf und Beschreibungen der Sehenswürdigkeiten herausgegeben. Im jährlich erscheinenden Essener Fahrrad-Kalender sind viele geführte Radtouren zusammengestellt.

In den kommenden Jahren ist die regionale Verknüpfung des Essener Radverkehrsnetzes über hochwertige Radtrassen geplant. Besondere Bedeutung kommt dem zzt. diskutierten Projekt des „Radschnellwegs Ruhr“ zu, der das Ruhrgebiet vom Rhein in Duisburg über Mülheim, Essen und Bochum bis Dortmund durchqueren soll. In der Westhälfte kann er weitgehend auf der Trasse der Rheinischen Bahn geführt werden.





# klima|werk|stadt|essen





**klima|werk|stadt|essen** | Nachdem Essen Bannerträger der Kulturhauptstadt Ruhr 2010 war, entstand die klima|werk|stadt|essen aus der Konkurrenz um den Titel InnovationCity Ruhr, der im gleichen Jahr vom Initiativkreis Ruhrgebiet unter den Gemeinden des Regionalverbandes Ruhrgebiet ausgelobt wurde. Der Titel wurde der Stadt Bottrop verliehen, allerdings mit dem Anspruch der regionalen Ausstrahlung. Die Stadt Essen verwendet das Knowhow aus ihrer Bewerbung für die neue Dachmarke klima|werk|stadt|essen und entwickelt hieraus ein Programm für die ganze Stadt.

Gegründet auf den Bausteinen des Integrierten Energie- und Klimakonzeptes (IEKK) und dem erfolgreichen Beitrag der Klimainitiative Essen im Wettbewerb Energieeffiziente Stadt des Bundesforschungsministeriums verfolgt die Stadt zusammen mit Kooperationspartnern und Unterstützern aus Wirtschaft, Handel und Dienstleistung sowie mit der Universität Duisburg-Essen eine integrierte, nachhaltige und klimagerechte Stadtentwicklung.

Das IEKK ist eine Bündelung von konzernweiter, langfristiger Strategie- und Maßnahmenoptimierung mit dem übernommenen nationalen Ziel der Einsparung von Treibhausgasen bis 2020 um 40 % gegenüber 1990. Im Rahmen der Mitgliedschaft im Klimabündnis strebt die Stadt innerhalb der nächsten fünf Jahre eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 10 % an. Das IEKK umfasst gegliedert nach Themenschwerpunkten rd. 160 Einzelmaßnahmen für Klimaschutz und Klimaanpassung.

Ergebnisse dieser Strategie sind u. a. das erfolgreiche Auditverfahren im European Energy Award sowie der Beitritt zum Konvent der Bürgermeister (EU-weites Bündnis von Städten mit ambitionierten Klimaschutzkonzepten).

klima|werk|stadt|essen setzt im Rahmen des Leitbildes und der Ziele der räumlichen Entwicklung der Stadt Essen einen Handlungsschwerpunkt. Neben den weiten Themengebieten Energieerzeugung, Mobilität, Bürgeraktivierung und Ausbildung einer Klimakultur fokussiert die Stadtplanung auf die Bereiche Flächennutzung, Freiflächen, Infrastrukturen, Stadtumbau und Innenentwicklung.

Das günstige Verhältnis unbesiedelter zu besiedelten Flächen wird durch den Regionalen Flächennutzungsplan und die Stadtplanung gesichert. Das Leitbild der kompakten und durchgrüneten Stadt beinhaltet gleichermaßen die Stadt der kurzen (verkehrsvermeidenden) Wege. Städtebauliche Innenentwicklung und Nachverdichtung stellen ein wesentliches Element des Klimaschutzes dar. Die Bauungsplanung orientiert sich an den Prinzipien einer energetisch optimierten Stadtplanung, die in einem Leitfaden anschaulich zusammengefasst sind.



Leitfaden energetisch optimierte Stadtplanung

Als richtungsweisend sind die Klimaschutzsiedlungen Dilldorfer Höhe in Kupferdreh und Neustraße in Bergeborbeck anzusehen, die sich im Bau bzw. in der Vermarktungsphase an Investoren befinden und am Landesprogramm 100 Klimaschutzsiedlungen in NRW teilnehmen. Auf dem ehem. Güterbahnhof West an der Hagenbeckstraße in Frohnhausen laufen die Planungen für ein energieoptimiertes Wohnquartier nach den Grundsätzen des solaren Städtebaus. Stadtumbau und energieeffizientes Bauen verbunden mit der Anlage eines klimatisch wirksamen Sees und umgebenden Grünflächen wird im Stadtumbaugebiet Niederfeld in Altendorf betrieben. Über die vom Land NRW geförderte Initiative durch Einzeleigentümer (IDEE) werden im direkten Umfeld Hauseigentümer zur Sanierung ihrer Wohnungsbestände ange-regt, um deren langfristige Marktfähigkeit zu gewährleisten. In Kupferdreh entwickelt die Stadt auf der Brache einer Zementfabrik ein hochattraktives Wohn- und Mischgebiet in direkter Seelage, das Wohnen und Arbeiten verbindet und gleichzeitig exzellent an den ÖPNV angebunden ist. Wiedernutzung und Nachverdichtung werden in Form urbanen Wohnens in integrierter und zentraler Lage in Rüttenscheid verfolgt.

Für Bürostandorte spielt die Nachhaltigkeit von Büroimmobilien hinsichtlich der Qualität und Werthaltigkeit der Investition eine zunehmend wichtige Rolle. Zertifizierungen nach nationalen und internationalen Standards (z. B. DGNB: Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen; LEED: Leadership in Energy and Environmental Design) werden verstärkt von den Investoren nachgefragt und tragen so auf diesem Teilmarkt zum Klimaschutz bei.

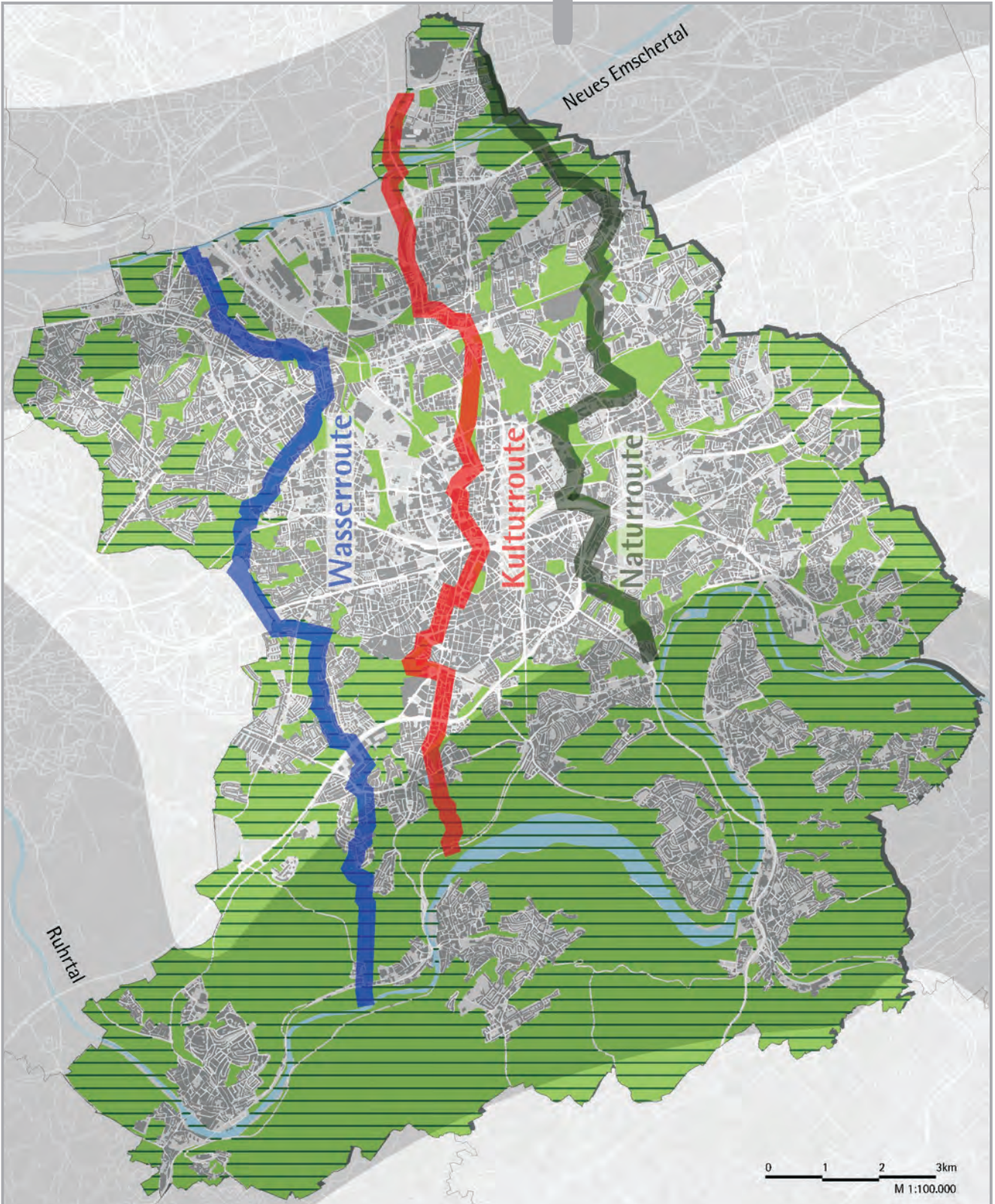
Im Essener Norden stehen Vorranggebiete für den Bau von Windenergieanlagen zur Verfügung.



Essener Technologiezentrum mit Mikrowindanlage

# Freiraum

- Freiraum im RFNP
- Regionale Grünzüge RFNP





**Freiraumsicherung und -entwicklung** | Beide Begriffe sind zentraler Bestandteil einer integrierten Strategie zur ökonomischen und ökologischen Erneuerung des Ruhrgebiets. Das Konzept der historischen Grünzüge (A-G) des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk (heute Regionalverband Ruhr) wurde Anfang der 1990er Jahre durch die IBA Emscher Park wieder aufgegriffen und 2005 für einen räumlichen Teilbereich zum Masterplan Emscher Landschaftsplan (ELP 2010) weiterentwickelt.

Parallel dazu erfolgte durch die Gebietsentwicklungspläne (heute Regionalpläne) eine Festlegung und Ergänzung der Regionalen Grünzüge im Bereich der Emscher durch Verknüpfung mit den Freiräumen von Ruhr und Lippe. Im Rahmen des RFNP (2010) wurden diese Grünzüge nach den lokalen Erfordernissen weiterentwickelt.

Auch kommunale Planungen wie etwa der Landschaftsplan Essen oder informelle Planwerke haben die grundlegende Aufgabe, einen Verbund der innerörtlichen Grünflächen und naturbestimmten „Restflächen“ in den Siedlungsbereichen (z. B. Bahndämme, Gewässerläufe) mit den Regionalen Grünzügen zu entwickeln. Handlungsansätze für eine Verknüpfung städtischer Freiflächen mit Freiraumbereichen ergeben sich auch im Zusammenhang mit ökologischen Verbesserungen der Wasserläufe.

**Das Ruhrtal** | Die Ruhr ist Namensgeberin und Markenzeichen mit hoher Bedeutung für die Region. Die Städte Bochum, Hagen, Hattingen, Herdecke, Wetter und Witten haben gemeinsam mit dem Ennepe-Ruhr-Kreis und dem RVR in der Gemeinschaftsinitiative „Das Ruhrtal“ eine neue Form der regionalen Zusammenarbeit ins Leben gerufen (seit 2005 um die Städte Dortmund, Duisburg, Essen, Oberhausen, Mülheim an der Ruhr erweitert). Ziel der Kooperation ist es, die touristischen Potenziale der Region gemeinsam weiter zu entwickeln und offensiv unter einem gemeinsamen Label zu vermarkten.

**Emscher Landschaftspark 2010** | Der Emscher Landschaftspark (ELP) ist eine besondere Chance für die Regional- und Strukturplanung der Emscher-Lippe Zone

und die Zukunft des nördlichen Ruhrgebiets. Auf mittlerweile 457 km<sup>2</sup> erstreckt er sich von Duisburg bis Bönen und verbindet die Entwicklungspotenziale des Strukturwandels mit neuen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Perspektiven für eine nachhaltige Stadt- und Landschaftsentwicklung.

Das zentrale Projekt des ELP ist das „Neue Emschertal“, die Entwicklung eines durchgängigen Ost-West-Grünzuges in Verbindung mit der Umgestaltung der Emscher und ihrer Nebenläufe. Auf Essener Stadtgebiet gehören zu den Projekten neben der Umgestaltung der Berne und ihrer Nebenläufe auch der Krupp-Park und das Welterbe Zollverein sowie verschiedene Rad- und Fußwegeverbindungen.

**Freiraum schafft Stadtraum –**

**ESSEN.Neue Wege zum Wasser** | Unter dem Motto „Freiraum schafft Stadtraum“ entwickelt die Stadt zusammen mit dem Landschaftsarchitekten Andreas Kipar ein gesamtstädtisches Konzept zur Vernetzung und Entwicklung der Grün- und Freiflächenstrukturen (Essener Strahlenmodell). Entlang der von Norden nach Süden verlaufenden innerstädtischen Gewässer als ideale Leitlinien (Strahlen) sollen durch Sichtbeziehungen (Belichten) und Verbindungen Freiräume geschaffen werden. Auf diese Weise kann das Strahlenmodell dem gesamten Freiflächengefüge neue Impulse geben, immobilienwirtschaftliche Standortpotenziale erschließen und so zu einem „Entwicklungsmotor“ der Stadt werden.

Die Umsetzung des Masterplans „Freiraum schafft Stadtraum“ durch das Handlungsprogramm „ESSEN.Neue Wege zum Wasser“ erfolgt über eine Vielfalt von Bausteinen. Die Anlage von größeren Stillgewässern ist in besonderer Weise dazu geeignet, das Image des Essener Nordens positiv zu beeinflussen. Der naturnahe Umbau von Fließgewässern schafft Verbindungen in neuer Qualität, die das Wohnumfeld erheblich verbessern. Mit der Projektrealisierung soll nicht nur „der Norden“ näher an „den Süden“ heranrücken, sondern auch das Umfeld der Nachbarstädte stärker an Essen angebunden werden.



Kanufahrer auf der Ruhr



Krupp-Park

# Essen in Zahlen

- V** Stadtbezirke
- Kray Stadtteile





**Flächen<sup>(1)</sup>**

Stadtfläche in km <sup>2</sup>	210,31
Siedlungsfläche im RFNP in %	51,19
Freifläche im RFNP in %	48,81
Dichte in Einwohner pro km <sup>2</sup>	2.717

**Bevölkerung<sup>(1)</sup>**

Bevölkerung insgesamt am 31.12.2010	571.392
Bevölkerung weiblich	297.354
Bevölkerung männlich	274.038
Bevölkerung nicht Deutsch insgesamt	58.819
Bevölkerung unter 18	88.659
Bevölkerung zwischen 18-64	355.821
Bevölkerung über 65	126.912
Bezirk	Einwohner
Bezirk I	61.614
Bezirk II	53.452
Bezirk III	93.870
Bezirk IV	83.504
Bezirk V	56.132
Bezirk VI	50.974
Bezirk VII	69.521
Bezirk VIII	52.241
Bezirk IX	50.084

**Wirtschaft<sup>(2)</sup>**

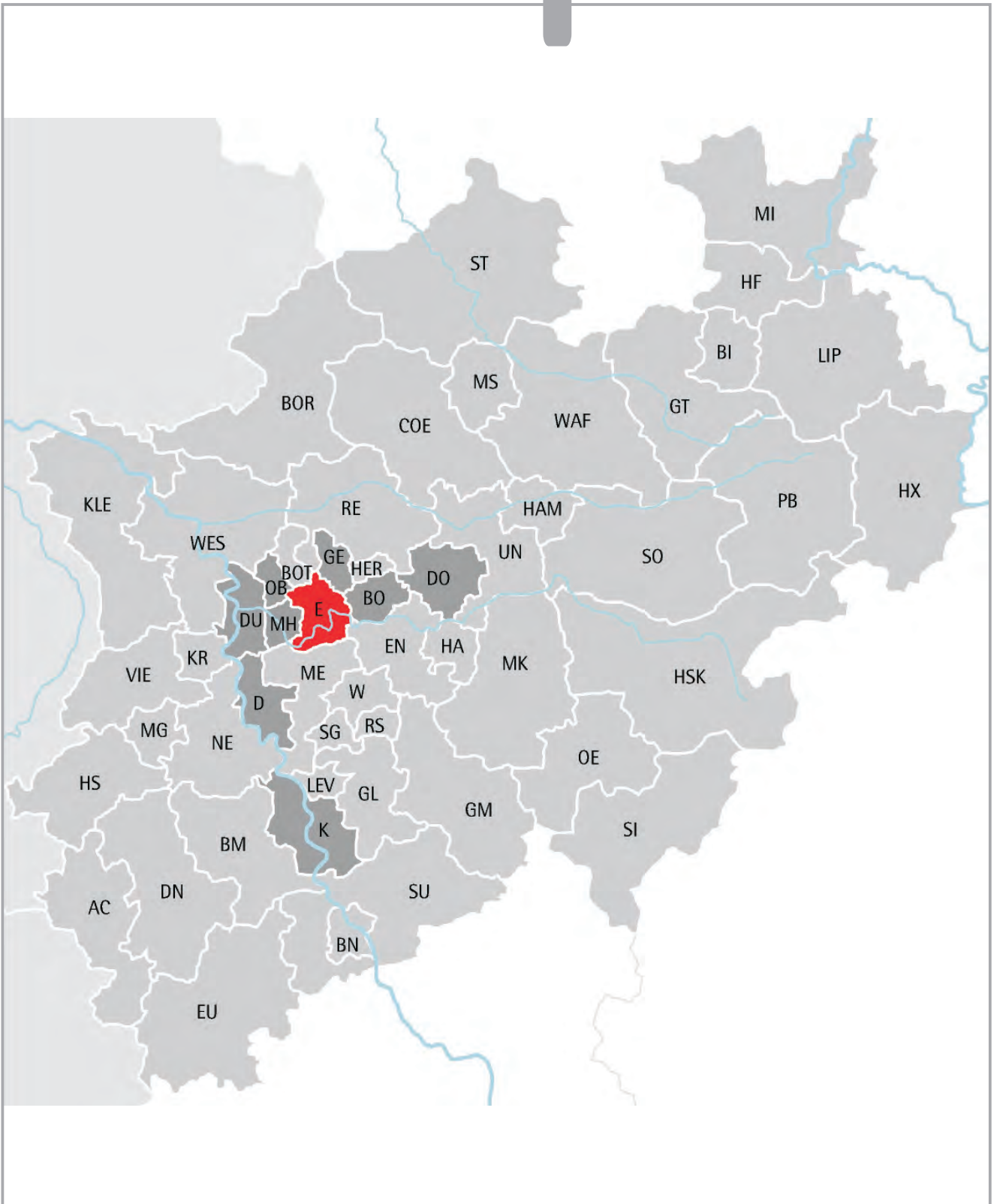
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30.6.2010	216.620
in der Land- und Forstwirtschaft	0,10%
im produzierendes Gewerbe	19,00%
im Handel, Verkehr und Gastgewerbe	21,20%
in Dienstleistungen	59,70%
Anzahl der Betriebe	12.540
Kaufkraft in Mio €	11.012
Einzelhandelsverkaufsflächen in m <sup>2</sup> (4)	948.250
Bindungsquote in Prozent (4)	116
Büroflächen in m <sup>2</sup> (3)	3.500.000
Bruttoinlandprodukt zu Marktpreisen 2008 in Mio.€	22.321
Bruttoinlandprodukt 2008 je Erwerbstätigen in €	71.269
Verfügbares Einkommen 2008 in €	19.147

**Wohnen<sup>(1)</sup>**

Gebäude am 31.12.2010	88.603
gebaut bis 1920	18%
gebaut bis 1950	48%
gebaut bis 1980	20%
gebaut ab 1981	15%
Wohnungen insgesamt	321.777
Wohnfläche je Person in m <sup>2</sup>	40,43

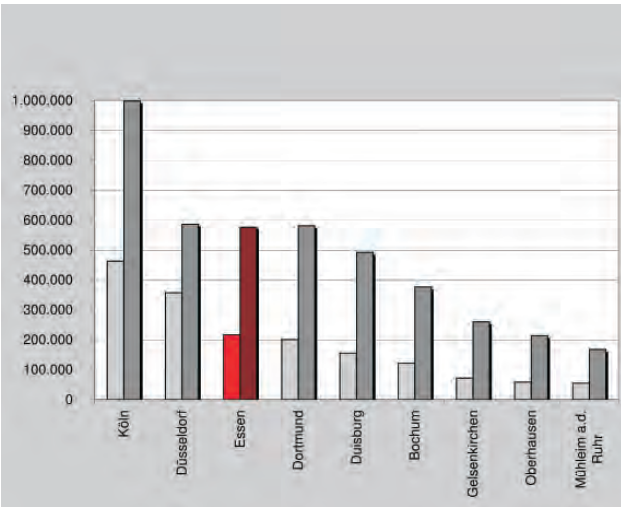
Quelle: (1) Stadt Essen / (2) IT.NRW / (3) Essener Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH / (4) Masterplan Einzelhandel

# Strukturdaten



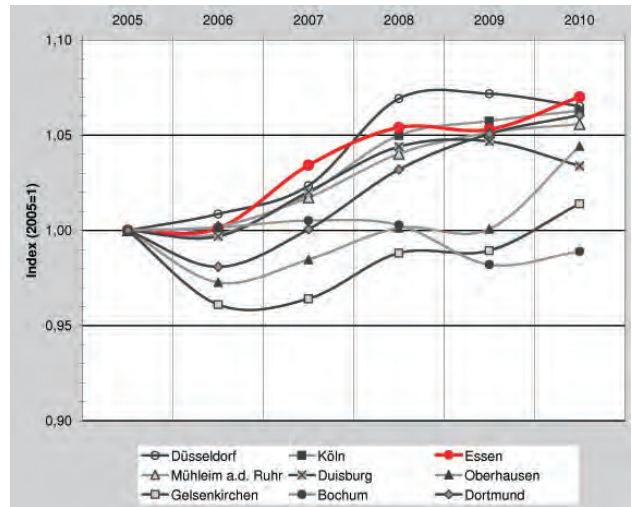


Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Einwohner in 2010



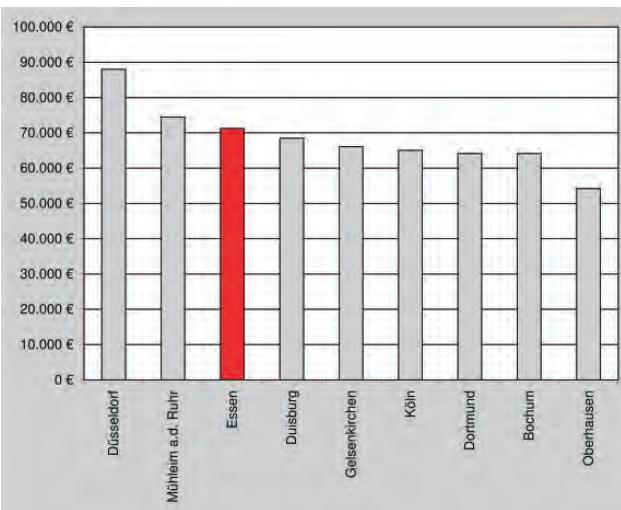
Quelle: IT.NRW

Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von 2005-2010



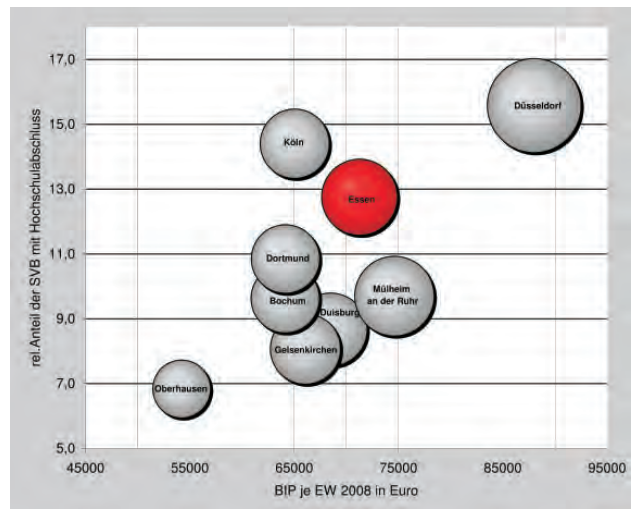
Quelle: IT.NRW

Bruttoinlandsprodukt pro Erwerbstätigem in 2008



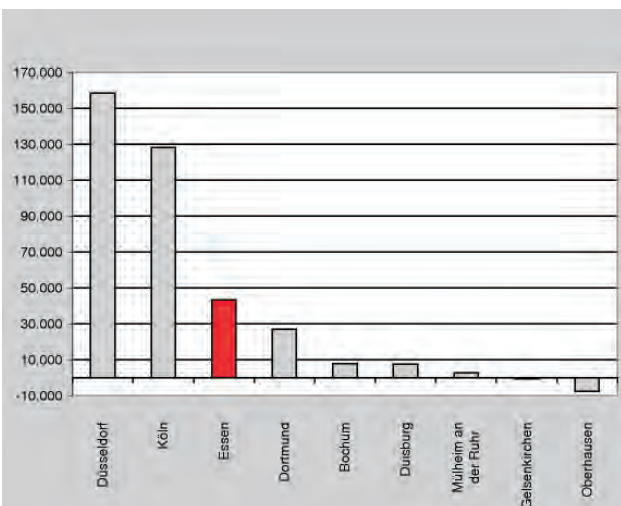
Quelle: IT.NRW

Bruttoinlandsprodukt und Qualifikation



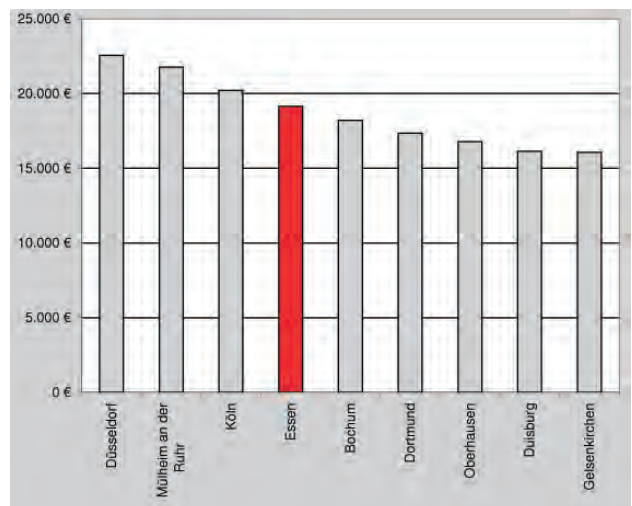
Quelle: IT.NRW

Pendlersaldo 2010



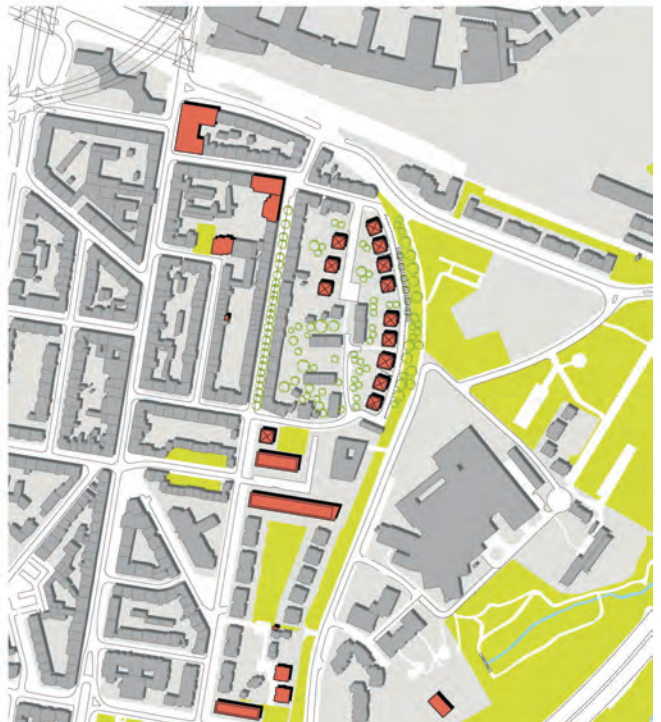
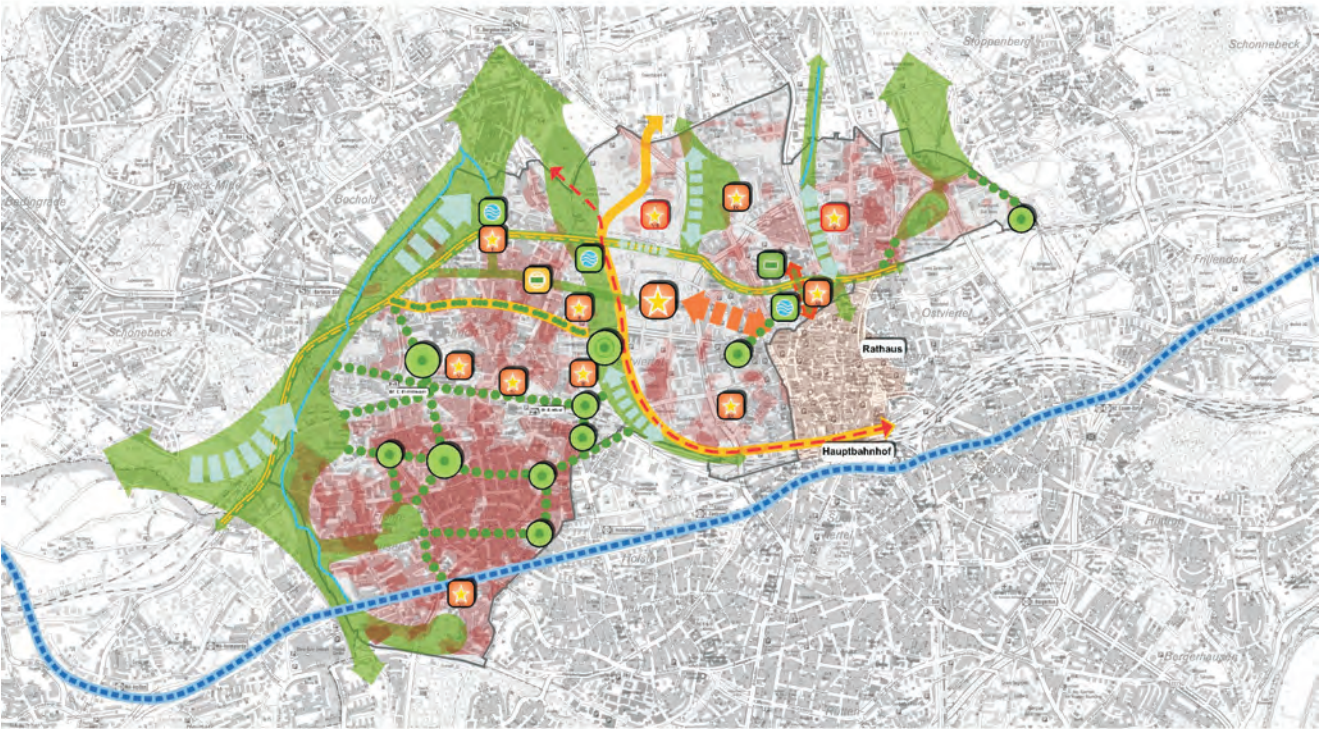
Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Verfügbares Einkommen in 2008



Quelle: IT.NRW







**Ausblick | Mit welchen (flächenbezogenen) Konzepten in den Bereichen Wohnen, Gewerbe, Freiraum und technischer und sozialer Infrastruktur kann die Stadt Essen den erwarteten Bevölkerungsverlusten, Alterungstendenzen und räumlichen Segregationsprozessen unter Berücksichtigung einer auch zukünftig angespannten Haushaltssituation in einem Zeitraum von zunächst 10-15 Jahren erfolgreich begegnen?**

Mit dieser Leitfrage wurde Anfang 2005 der Stadtentwicklungsprozess Essen Perspektive 2015+ begonnen. Heute, mehr als sechs Jahre später, ist der Stadtentwicklungsprozess als Daueraufgabe in die gesamte Verwaltung implementiert. Der Lenkungsreis STEP steuert den Gesamtprozess strategisch. In der seit 2010 bestehenden Flächenkonferenz wird der Umgang mit aufgegebenen Infrastruktureinrichtungen koordiniert abgestimmt. Die oben genannte Leitfrage sowie das am Anfang der Perspektive beschriebene Leitbild und die dort ebenfalls formulierten Ziele der räumlichen Stadtentwicklung tragen viele Planungen und Projekte weit über das Jahr 2015 hinaus. Sie sind Langzeit- und Daueraufgaben.

Zu den zentralen stadtplanerischen Herausforderungen der nächsten Jahre gehört zweifellos auch weiterhin der Stadtumbau. Neu hinzugekommen ist die Fragestellung, welchen Beitrag die Stadtplanung für einen effektiven Klimaschutz auf kommunaler Ebene leisten kann.

Dabei eröffnet sich bis 2030 folgendes Zukunftsszenario:

Die Stadt Essen baut als prosperierendes Gemeinwesen ihre herausragende Stellung in der Region weiter aus. Ihre Position als wichtigste Dienstleistungszentrale im Ruhrgebiet, als Hochschulstandort und Kompetenzcluster für Energie-, Wasser-, Medizin- und Kreativwirtschaft verbessert sich nachhaltig. In diesen Wirtschaftszweigen kann die Zahl von attraktiven Arbeitsplätzen für hochqualifizierte Beschäftigte deutlich gesteigert werden. Qualitätvolle und vielfältige Wohnstandorte und Kultur- und Freizeitangebote stehen den Beschäftigten zur Verfügung. Die regionale Kooperation führt zu einer differenzierten Aufgabenverteilung in der ausgedehnten Städteregion 2030.

Essen verliert aufgrund stetiger Wanderungsgewinne wesentlich weniger Einwohner als prognostiziert. Die städtische Haushaltssituation wird nachhaltig verbessert und erlaubt zunehmend investive Spielräume. Die Qualität der öffentlichen Infrastruktureinrichtungen wird kontinuierlich gesteigert.

„Mitte-Vielfalt-Wandel“ – Die räumliche Planung verfolgt das Leitbild konsequent. Die Zentren, vor allem die Innenstadt, sind stabile Ankerpunkte des Einzelhandels und mit ihren zentralen Einrichtungen lebendige Orte des gesellschaftlichen und kulturellen Austausches. Durch die erfolgreiche Entwicklung der innenstadtnahen Wohnquartiere sowie eine deutliche Qualitätssteigerung des Wohnungsbestands in der CityNord etabliert sich das Zentrum als attraktiver Wohnstandort.

Es findet eine aufgabenadäquate Anpassung der öffentlichen Infrastrukturen im Konsens mit der Stadtgesellschaft statt. Die Aufgabe von Schulen, Kindertageseinrichtungen, Bädern auf der einen Seite und Kirchen auf der anderen Seite gibt der Stadt in integrierten Lagen Spielräume für unterschiedlichste Nachnutzungen.

Viele kritische Wohnungsbestände aus den 1950er bis in die 1970er Jahre werden energetisch saniert und, wo auf Dauer nicht mehr haltbar, zurückgebaut. Der Stadtumbau verbessert in vielen Quartieren die städtebaulichen Strukturen und die Lebensbedingungen. Die heute schon fallende Leerstandsquote verringert sich weiter. Damit geht vielerorts eine soziale Stabilisierung einher. Nach den ersten erfolgreichen Prototypen bauen Investoren eine Vielzahl von Klimaschutzsiedlungen, die die gesetzlichen Anforderungen erheblich übertreffen.

Die Klimaschutzziele der Stadt Essen hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Reduktion werden erfüllt. Unterschiedlichste Mobilitätsformen vom ertüchtigten ÖPNV bis zu Elektroautos und -fahrrädern werden Ausdruck einer von der Bevölkerung verinnerlichten und gelebten Klimakultur. Stadt und RVR bauen das Radwegenetz forciert aus. Die Fahrradautobahn durch das Ruhrgebiet von Duisburg bis Dortmund wird Realität. Eine klimatisch wichtige Vernetzung der Grün- und Freiräume wird erreicht. Die klima|werk|stadt|essen erzielt eine beachtliche Breitenwirkung.

Nicht zuletzt mit Hilfe des Essener Architekturpreises wird das baukulturelle Niveau der Bebauung spürbar und sichtbar angehoben. Projektentwicklungen folgen anspruchsvollen gestalterischen Standards. Das Welterbe Zollverein wird im Bereich der Kokerei in den ausgewiesenen Zonen stadtbildprägend gewerblich besiedelt. Essen profiliert sich zunehmend als (inter)nationaler (architektur)touristischer Anziehungspunkt.

Essen als metropolitaner Lebensort erreicht im Städteranking regelmäßig vordere Plätze.

## Foto- und Abbildungsnachweis

### Kartengrundlage

Stadt Essen, Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster

S. 21

o. r. scape Landschaftsarchitekten GmbH, Düsseldorf

### Fotos und Abbildungen

Stadt Essen, Amt für Stadtplanung und Bauordnung mit Ausnahme von

S. 25

o. l. RKW Architektur+Städtebau, Düsseldorf

Titelblatt  
1. RKW Architektur+Städtebau, Düsseldorf  
2.v.l. MGF Architekten GmbH, Stuttgart und Wenzel+Wenzel Freie Architekten, Frankfurt  
2.v.r. scape Landschaftsarchitekten GmbH, Düsseldorf

S. 31

u. l. Stadt Essen, Stadtbildstelle  
u. Essener Technologie- und Entwicklungs-Centrum GmbH (ETEC)

S. 33

u. l. Stadt Essen, Stadtbildstelle  
u. r. Stadt Essen, Stadtbildstelle

S. 38

o. l. OMA-Rem Koolhaas, Rotterdam

S. 6  
o. l. Stadt Essen, Stadtbildstelle  
o. 2.v.l. Essener Technologie- und Entwicklungs-Centrum GmbH (ETEC)  
o. 2.v.r. Hans Jürgen Landes, Dortmund  
o. r. Rainer Schimm / Messe Essen  
2.v.o. l. Henn Architekten, München  
2.v.o. r. Stadt Essen, Stadtbildstelle  
2.v.u. r. Stadt Essen, Stadtbildstelle  
u. l. Christian Richters, Münster  
u. m. Thomas Willemsen / Bilddatenbank Zollverein  
u. r. Thomas Mayer, Essen

o. m. Sandra Eberz, Martina Moga, Maria-Lisa Hülskemper (Hochschule Bochum)

o. r. Büro Stadt- und Regionalplanung Dr. Paul G. Jansen GmbH, Köln

u. l. Werkbundgruppe Siedlung Essen  
Thurmfeld: Dratz&Dratz, Oberhausen;  
Heinrich Böll, Essen; Kai Kühmichel, Gelsenkirchen