



**KLIMA
WERKSTADT
ESSEN**

Nachhaltigkeitsorientierte Quartiersentwicklung im Bestand der 1950er Jahre

Ergebnisse einer Masterarbeit

Teresa Isabel van der Meulen

Herausgeber

Universität Duisburg-Essen
Fachbereich Bauwissenschaft
Institut für Stadtplanung und Städtebau
Prof. Dr.-Ing., M.Arch J. Alexander Schmidt
Universitätsstraße 15, 45141 Essen

Autorin

Teresa Isabel van der Meulen, Institut für Stadtplanung und Städtebau

teresa.van-der-meulen@tu-dortmund.de

www.uni-due.de/staedtebau

Beiträge in der Reihe „Ergebnisse aus dem Projekt Klima-Initiative Essen für Wissenschaft und Praxis“ dokumentieren die Arbeit im anwendungsorientierten Forschungsprojekt Projekt Klima-Initiative Essen. In der Zusammenarbeit zwischen Forschungseinrichtungen, Stadtverwaltung und städtischen Unternehmen wurden vielfältige Fragestellungen und Forschungsfelder bearbeitet. In dieser Reihe sollen nun zentrale Ergebnisse sowohl wissenschaftlicher Art als auch Erfahrungen aus Praxiskooperation mit der Stadtverwaltung und städtischen Unternehmen präsentiert werden. Die Darstellung ist als ein Ergebnis des/der jeweilige/n Autor/in zu verstehen und muss nicht notwendigerweise die Position der Projektpartner wiedergeben.

Das Projekt Klima-Initiative Essen wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen 03SF0412B gefördert.

Kontakt für Rückfragen und Austausch

Teresa Isabel van der Meulen

Wissenschaftliche Hilfskraft
Institut für Stadtplanung und Städtebau
Universität Duisburg-Essen
Universitätsstraße 15, 45121 Essen
teresa.van-der-meulen@tu-dortmund.de

Inhalt

| | |
|--|-----------|
| Inhalt | 3 |
| I. Einleitung | 4 |
| II. Bewertung der Nachhaltigkeit des Untersuchungsquartiers | 5 |
| 1. Vorstellung des Untersuchungsquartiers..... | 5 |
| 2. LCI®-Analyse..... | 6 |
| 3. Bewohnerbefragung..... | 8 |
| III. Potenzial- und Problembereiche des Quartiers <i>Hugenkamp</i> | 10 |
| IV. Ein nachhaltigkeitsorientiertes Konzept für das Quartier <i>Hugenkamp</i> | 12 |
| 4. Konzeptbaustein Bebauung | 12 |
| 5. Konzeptbaustein Grün- und Freiflächen | 14 |
| 6. Konzeptbaustein Mobilität..... | 17 |
| 7. Konzeptbaustein Soziales | 18 |
| V. Fazit | 19 |
| VI. Literaturverzeichnis | 21 |
| VII. Anhang | 23 |
| Über das Projekt „Klima-Initiative Essen. Handeln in einer neuen Klimakultur“ | 24 |

I. Einleitung

Die Flächeninanspruchnahme nimmt in Deutschland trotz rückläufiger Bevölkerungszahlen stetig, wenn auch in abgeschwächter Form, zu (vgl. Statistisches Bundesamt 2014: 14f.). Der Generalsekretär des Rates für Nachhaltige Entwicklung bilanzierte dazu 2008 auf einem Forschungsworkshop zum Thema Reduzierung der Flächeninanspruchnahme treffend: „Wir errichten heute noch auf der Grünen Wiese Bauten, die wir nicht brauchen, mit Geld, das wir nicht haben, um zu Städten zu kommen, die wir uns in Zukunft wohl nicht mehr leisten können“ (Bachmann 2008: 4). Denn parallel zur Ausweisung von Neubaugebieten befinden sich viele Bestandsquartiere gegenwärtig in einer Umbruchsituation. Sie stehen am Ende des Nutzungszyklus und es müssen Entscheidungen über deren zukünftige Entwicklungen getroffen werden. Insbesondere die Quartiere der 1950er Jahre, die nach dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt innerhalb eines kurzen Zeitraums entstanden sind, befinden sich in dieser entscheidenden Phase des Nutzungszyklus. Die Wohnquartiere der 1950er Jahre stellen noch heute einen signifikanten Anteil des gesamten Gebäudebestandes in Deutschland dar, erhielten jedoch bisher häufig nicht die entsprechende fachliche und öffentliche Aufmerksamkeit. Investitionen in die Erhaltung der Quartiere wurden auf das Nötigste beschränkt und Modernisierungen fanden vielfach nicht statt. Auch weisen die Quartiere häufig eine einseitige Bevölkerungsstruktur und ein hohes Durchschnittsalter der Quartiersbewohner auf (vgl. Bizer et al. 2009: 9f.; Simon-Philipp-Hopfner 2013: 8).

Um der Gefahr des erhöhten Leerstands und der Verödung von innerstädtischen Quartieren der Nachkriegsjahre entgegenzuwirken und eine nachhaltige Entwicklung zu fördern, sollte die nachhaltigkeitsorientierte Weiterentwicklung der Bestandsquartiere der 1950er Jahre zukünftig stärker in den Fokus rücken. Für die Bewertung der Nachhaltigkeit von Quartieren, aus denen geeignete Maßnahmen für eine gezielte Aufwertung abgeleitet werden können, fehlen jedoch häufig die geeigneten Instrumente. Aufgrund der geringen Auseinandersetzung mit diesem Thema in der wissenschaftlichen Diskussion auf der Quartierebene – insbesondere auf der Ebene von Bestandsquartieren – wurde am Institut für Stadtplanung und Städtebau (ISS) der Universität Duisburg-Essen innerhalb des Forschungsprojekts „Klima Initiative Essen – Handeln in einer neuen Klimakultur“ sowie innerhalb einer Dissertation¹ das Nachhaltigkeitsindikatoren-system LCI[®] entwickelt.

Der LCI[®] bewertet sowohl Neubau, als auch Bestandsquartiere in Bezug auf das Thema einer nachhaltigen Entwicklung. Ausgewählte Indikatoren dieses Nachhaltigkeitsindikatorensystems wurden im Rahmen einer Masterarbeit² auf ein Untersuchungsquartier der 1950er Jahre in Essen-Stoppenberg angewandt und dadurch schrittweise die Möglichkeiten einer nachhaltigkeitsorientierten Entwicklung des Quartiers überprüft. Zentrale Ziele der Masterarbeit waren mithilfe der Nachhaltigkeitsindikatoren des LCI[®] sowie einer Befragung der im Quartier lebenden Bewohner Potenzial- und Problembereiche des Untersuchungsquartiers im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung abzuleiten und resultierend aus den in der Analyse abgeleiteten Problemen und Potenzialen des Quartiers ein Konzept für dessen zukunftsfähige und nachhaltigkeitsorientierte Weiterentwicklung zu erstellen. Die Ergebnisse der Masterarbeit bilden die Grundlage dieses Beitrags.

¹ Drobek, Sabine: Nachhaltige Quartiere im Bestand – Entwicklung von Instrumenten zur Bewertung und Optimierung von bestehenden Stadtquartieren im Hinblick auf Nachhaltigkeit am Beispiel der Stadt Essen.

² van der Meulen, Teresa Isabel: Zukunftsfähige und nachhaltigkeitsorientierte Quartiersentwicklung im Bestand

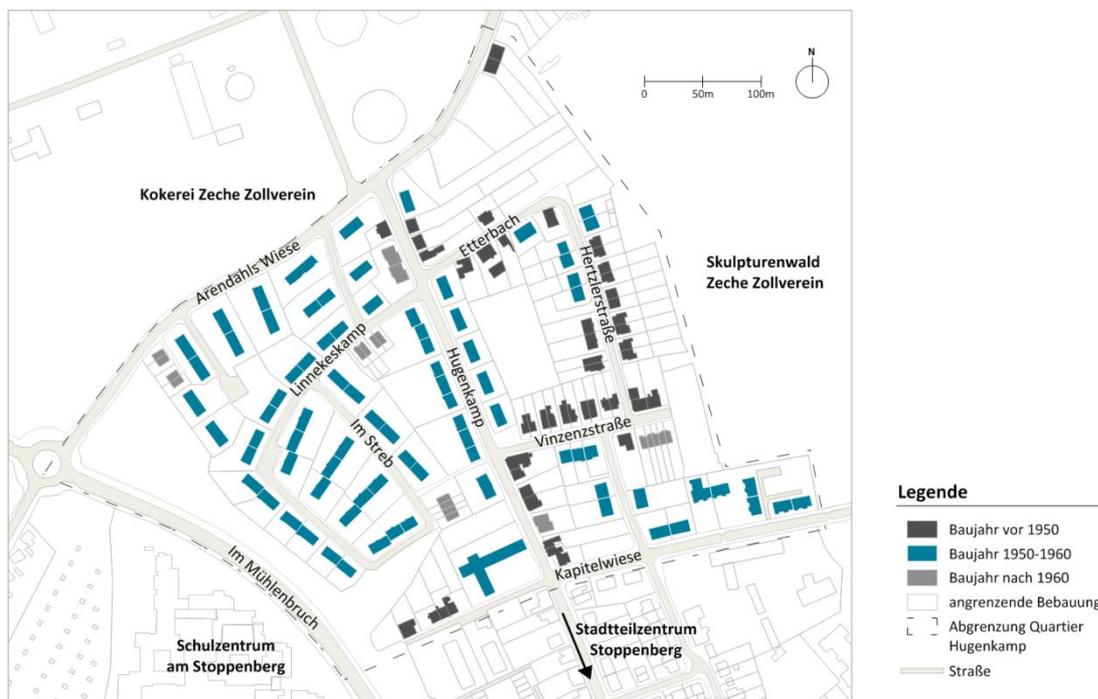
II. Bewertung der Nachhaltigkeit des Untersuchungsquartiers

Die Bewertung der Nachhaltigkeit des Untersuchungsquartiers erfolgte in zwei Analyseschritten. In einem ersten Analyseschritt durch den Einsatz der Indikatoren des Nachhaltigkeitsindikatorensystems LCI[®] und in einem zweiten Analyseschritt durch die Bewertung der Nachhaltigkeit des Quartiers durch dessen Bewohner. Zunächst wird im Folgenden das Untersuchungsquartier *Hugenkamp* in Essen-Stoppenberg vorgestellt.

1. Vorstellung des Untersuchungsquartiers

Die kreisfreie Stadt Essen liegt zentral im Ruhrgebiet und ist mit ca. 580.000 Einwohnern (Stand 30.06.2015) eine der bevölkerungsreichsten Städte des Ruhrgebiets und die viertgrößte Stadt in Nordrhein-Westfalen (vgl. Website Essen Radar 1, 2; Website Stadt Essen 1). Nach dem zweiten Weltkrieg war das Stadtgebiet Essens zu 60% zerstört. 64.000 der 185.300 Wohnungen waren während des Krieges komplett zerstört worden und weitere 36.000 schwer beschädigt (vgl. Dupke 2002: 469). Durch den Rückstrom der Bevölkerung in die Stadt wuchs der Druck auf den Wohnungsmarkt und es entstanden in den 1950er Jahren eine Vielzahl an Mietwohnungen im Geschosswohnungsbau. Der Anteil dieser Wohnungen liegt heute noch bei etwa 35,4% des gesamten Wohnungsbestands (vgl. Stadt Essen 2015: 19). Bei einer Betrachtung der Verteilung des Bestands ist zu beobachten, dass dieser sich v.a. im nördlichen und westlichen Bereich der Stadt in der Nähe zu zum Großteil stillgelegten Industrie- und Gewerbegebieten befindet (s. Anhang 1).

Abbildung 1: Das Quartier *Hugenkamp*



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der DGK 5 u. Realnutzungskartierung der Stadt Essen

Das Quartier *Hugenkamp* liegt zentral im Stadtteil Stoppenberg, welcher sich im Norden des Stadtgebiets befindet und im Süden an die den Stadtkern umgebenden Stadtteile Ost- und Nordviertel grenzt. Zusammen mit den nördlich und östlich angrenzenden Stadtteilen Katernberg und Schonnebeck bildet

Stoppenberg den Stadtbezirk VI (vgl. Website Stadt Essen 2). Das Quartier *Hugenkamp* besteht aus insgesamt 154 Gebäuden mit rund 480 Wohnungen, in denen ca. 1000 Einwohner leben. Nordwestlich grenzt das Quartier an das Gelände der Kokerei der Zeche Zollverein. Das Stadtteilzentrum von Stoppenberg ist in südlicher Richtung zu erreichen und im Westen grenzt das Quartier an das Schulzentrum am Stoppenberg an. Das Quartier *Hugenkamp* selbst besteht aus zwei Bereichen, die sich strukturell voneinander unterscheiden und durch die Straße *Hugenkamp* voneinander getrennt sind. Der westlich der Straße liegende Teil des Quartiers besteht zum Großteil aus Geschosswohnungsbauten in Zeilenbauweise, die in den 1950er Jahren errichtet wurden. Die einheitliche Gebäudestruktur, mit überwiegend zweigeschossigen Zeilenbauten mit Satteldach in lockerer Anordnung, bewirkt ein homogenes und zusammenhängendes Erscheinungsbild. Die östliche Hälfte des Quartiers besteht hingegen aus einer Mischung an Häusern unterschiedlicher Baujahre und wirkt insgesamt heterogener (s. Abb. 1) (vgl. DGK 5 Stadt Essen; Website Deutsche Annington; Website Google Maps).

2. LCI[®]-Analyse

Für die Bewertung der Nachhaltigkeit des Quartiers *Hugenkamp* wurden ausgewählte Nachhaltigkeitsindikatoren des an der Universität Duisburg-Essen entwickelten Indikatorensystems LCI[®] angewendet. Der LCI[®] betrachten die Quartiere in zwei verschiedenen räumlichen Zusammenhängen. In der sogenannten Phase 2 werden die Quartiere im Detail und bezüglich ihrer näheren Umgebung analysiert (vgl. Drobek 2015: 5ff.). Die Nachhaltigkeitsindikatoren dieser Phase 2 wurden als Grundlage für die Analyse des Untersuchungsquartiers genutzt.

Bezugnehmend auf das Leitbild- und Zielsystem der nachhaltigen Entwicklung wurden bei der Entwicklung des LCI[®] wesentliche strategische Leitziele in Form von Themenfeldern abgeleitet. Die Themenfelder der Phase 2 des LCI[®] basieren auf den zentralen Themenbereichen *Stadttraum*, *Mobilität*, *Gebäude* und *Erneuerbare Energien*. Aufgrund des begrenzten Umfangs der Masterarbeit wurden bei der Analyse des Untersuchungsquartiers nicht alle Themenbereiche betrachtet, sondern die Bewertung begrenzte sich auf die Beurteilung der Nachhaltigkeit hinsichtlich der Themenfelder *Stadttraum* und *Mobilität*. Das Themenfeld *Stadttraum* gliedert sich weiter in die Oberkriterien *Nachhaltige Flächennutzung*, *Ausgewogene Dichte* und *Attraktiver öffentlicher Freiraum*. Dem Themenfeld *Mobilität* sind die Oberkriterien *Förderung der Nahmobilität* und *Hohe ÖPNV-Qualität* untergeordnet. Diese Oberkriterien werden wiederum in weitere Kriterien gegliedert, die untereinander in Wechselbeziehungen und systematischen Zusammenhängen stehen (s. Abb. 2) (vgl. Drobek 2015: 5f.).

Um den Grad der Nachhaltigkeit der Kriterien bewerten zu können, erfolgt eine Operationalisierung der Kriterien in Form von Indikatoren auf einer 5er-Skala von -2 bis +2. Dabei fungiert die Bewertung +2 als Qualitätsziel auf der Quartiersebene, das für eine nachhaltige Quartiersentwicklung erreicht werden sollte. Mit der Bewertung -2 wird ein Quartier dargestellt, welches die höchste Handlungspriorität und demnach ein großes Optimierungspotenzial aufweist (vgl. Drobek 2015: 11f.).

Die Ergebnisse der Bewertung der Kriterien mithilfe der Nachhaltigkeitsindikatoren des LCI[®] werden in Abb. 3 zusammengefasst dargestellt. Dabei wird deutlich, dass das Oberkriterium *Attraktiver öffentlicher Freiraum* bei der Bewertung am besten abschneidet. Dies liegt v.a. an dem hohen Anteil der halböffentlichen und öffentlichen Grünflächen im Quartier, die einen Versorgungsgrad der Bevölkerung mit wohnungsnahen und erholungsrelevanten Grünflächen von weit über 15m² pro Einwohner ausmachen. Der hohe Anteil der Grünflächen wirkt sich ebenfalls positiv auf den Versiegelungsgrad des Quartiers aus, der ca. 38% beträgt. Negativ sind der geringe soziale Gebrauchswert der Grün- und Freiräume und das Fehlen an öffentlichen und urbanen Strukturen im Quartier *Hugenkamp* (vgl. van der Meulen 2015: 37ff.). Das größte Optimierungspotenzial bietet das Oberkriterium *Ausgewogene Dichte*. Sowohl die Bebauungsdichte mit einer GFZ von 0,4, als auch die Siedlungsdichte des Quartieres von ca. 76 Einwohnern pro Hektar sind

sehr gering. Die Erhöhung der Dichte sollte bei der Weiterentwicklung des Quartiers ein zentrales Ziel darstellen (vgl. ebd.).

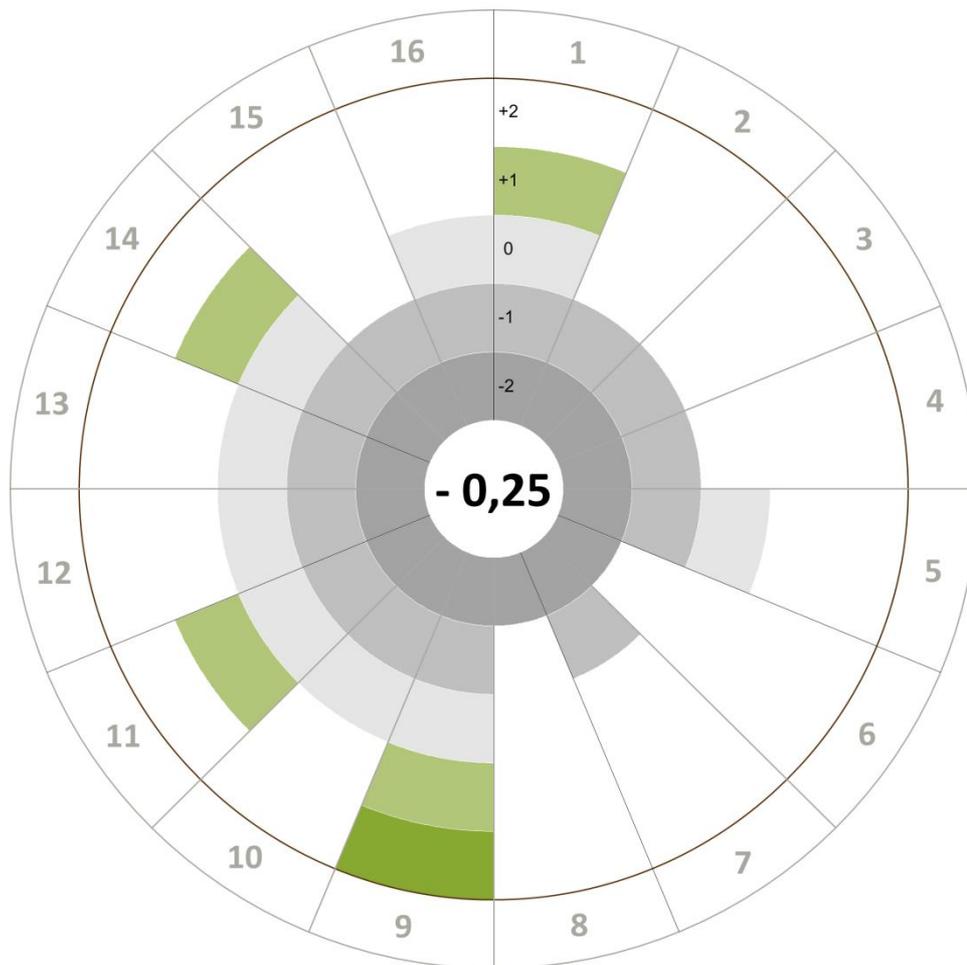
Abbildung 2: Übersicht der Oberkriterien und Kriterien des LCI®



Quelle: Eigene Darstellung nach Drobek 2015: 27ff.

Ebenfalls negativ ist das Oberkriterium *Nachhaltige Flächennutzung* zu bewerten. Hier schneiden drei der fünf Kriterien mit -1 Punkt ab. Die großzügig geschnittenen Grundstücksflächen in Verbindung mit der geringen Ausnutzung der GRZ und GFZ sowie den geringen Haushaltsgrößen führt zu einer unausgewogenen Nutzung der Flächen innerhalb des Quartiers. Aufgrund der Verringerung der Einwohnerzahl wird auch die Wohnfläche nicht mehr entsprechend der Entstehungszeit der 1950er Jahre genutzt, in der die Wohnungen meist durch Familien bewohnt wurden. Durch die vergleichsweise zentrale Lage des Quartiers innerhalb der Gesamtstadt und des Stadtteils Stoppenberg ist die kleinräumige funktionale Mischung als positiv hervorzuheben (vgl. ebd.). Die Mobilitätskriterien, *Förderung der Nahmobilität* und *Hohe ÖPNV-Qualität*, weisen hinsichtlich einer nachhaltigen Entwicklung ein durchschnittliches Ergebnis auf. Fuß- und Fahrradwege sind innerhalb des Quartiers und in der nahen Umgebung quantitativ vorhanden, die Ausstattung und Attraktivität der Wege könnte hingegen verbessert werden. Die Erreichbarkeit von Haltestellen des ÖPNV ist innerhalb des Quartiers ebenfalls gegeben, die Qualität des Angebots ist im nördlichen Teil des Quartiers geringer als im südlichen Teil. Im südlichen Teil ist die Haltestelle *Nikolausstraße*, welche eine höhere Bedienungs- und Verbindungsqualität aufweist, fußläufig innerhalb von 400m zu erreichen (vgl. ebd.). Insgesamt wird das Quartier unter Berücksichtigung der Bewertung aller Kriterien hinsichtlich der Nachhaltigkeit mit -0,25 Punkten bewertet.

Abbildung 3: Gesamtbewertung der LCI®-Analyse des Quartiers *Hugenkamp*



I. Nachhaltige Flächennutzung

1. Sicherung einer kleinräumigen funktionalen Mischung
2. Sicherung einer bedarfsgerechten und fußläufig erreichbaren Nahversorgung
3. Sicherung einer flächensparenden Siedlungseinheit
4. Sicherung einer ausgewogenen, angemessenen Wohnflächenversorgung
5. Förderung einer sozialen und demografischen Vielfalt

II. Ausgewogene Dichte

6. Ausgewogene Bebauungsdichte
7. Ausgewogene Siedlungsdichte

III. Attraktiver öffentlicher Freiraum

8. Sicherung eines attraktiven, öffentlichen Wohnumfelds
9. Bedarfsgerechte Versorgung mit Grünflächen
10. Schaffung und Erhaltung von attraktiven Grünflächen
11. Minimierung der Bodenversiegelung

IV. Förderung der Nahmobilität

12. Bedarfsgerechte Fußwege
13. Bedarfsgerechte Fahrradwege

V. Hohe ÖPNV Qualität

14. Hohe Erschließungsqualität
15. Hohe Bedienungsqualität
16. Hohe Verbindungsqualität

Quelle: Eigene Darstellung

3. Bewohnerbefragung

Ergänzend zu der Bewertung des Quartiers durch den LCI® wurde als zweiter Baustein der Analyse eine Bewohnerbefragung in den Bestandsgebäuden der 1950er Jahre im Quartier *Hugenkamp* durchgeführt.

Nachhaltigkeitsorientierte Quartiersentwicklung im Bestand der 1950er Jahre **8**

Durch die Befragung sollte neben der fachlichen Analyse v.a. das subjektive Empfinden der Bewohner hinsichtlich ihres Quartiers und des Wohnungsbestands untersucht und statistische Daten zu den Bewohnern und Wohnungen erhoben werden. Zudem war es wichtig, einen Eindruck der Bedürfnisse und Wünsche der Bewohner hinsichtlich der Entwicklung ihres Quartieres zu bekommen, um die Weiterentwicklung des Quartieres bedarfsgerecht umsetzen zu können (vgl. Wirtz 2011: 33). Die Befragung wurde als sogenannte „face-to-face“-Befragung persönlich durchgeführt (vgl. Stocke 2014: 619). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Befragung nur mit den Bewohnern durchgeführt wurde, die in den Beständen der 1950er Jahre leben. Dadurch sollten die Probleme und Potenziale genau dieses Bebauungstyps bestimmt werden, ohne dass diese durch die Befragung der Bewohner der Gebäude aus anderen Baualtersklassen verfälscht werden. Von insgesamt ca. 243 Haushalten haben 34 Haushalte an der Befragung teilgenommen, was in etwa eine Quote von 14% entspricht. Durch die relativ geringe Teilnahmequote können die Ergebnisse der Bewohnerbefragung nicht als repräsentativ gewertet werden. Aus den Ergebnissen können jedoch dennoch Schlüsse über die Wahrnehmung und Wertschätzung der Bewohner gegenüber des Wohnungsbestands und des Wohnumfelds in ihrem Quartier gezogen werden.

Die Bewohnerbefragung hat gezeigt, dass der Generationenwechsel im Quartier *Hugenkamp* bereits eingesetzt hat. Der Anteil der über 70-jährigen ist vergleichsweise hoch, aber auch der Anteil der unter 18-jährigen liegt über dem Durchschnitt der Gesamtstadt, welches auf einen Zuzug junger Familien in das Quartier zurückzuführen ist. Neben einem Anteil von ca. einem Drittel der befragten Bewohner, die schon über zehn Jahre im Quartier leben, wohnen über 50% weniger als sechs Jahre im Quartier. Die Fluktuation der Neuhinzugezogenen ist jedoch relativ hoch. Auch die Eigentumsformen haben sich seit dem Erstbezug in den 1950er Jahren verändert. Wurden die Wohnungen zu Beginn zur Miete bewohnt, wurden die im nördlichen Teil des Quartiers liegenden Wohnungen überwiegend in Eigentumswohnungen umgewandelt. Die Zufriedenheit mit der Größe der Wohnungen ist überwiegend positiv (68%) (vgl. van der Meulen 2015: 68ff.).

Die fußläufige Erreichbarkeit der Nahversorgungseinrichtungen ist für die Bewohner des Quartiers *Hugenkamp* eingeschränkt, sodass die Zufriedenheit mit der Versorgungssituation von der Hälfte der Bewohner nur als mäßig zufrieden beschrieben wird. Die Frage nach der Zufriedenheit mit den sozialen und kulturellen Einrichtungen hat gezeigt, dass ein Großteil der Bewohner keine Übersicht über die Einrichtungen in der Umgebung hat, da die Bewohner diese nicht nutzen. Dies war insbesondere bei Bewohnern ohne minderjährige Familienmitglieder der Fall. Zentrale Bedeutung für die Bewohner des Quartiers hat die Zeche Zollverein. Die Menschen fühlen sich immer noch stark mit dem Zechengelände verbunden und begrüßen die Erhaltung und Gestaltung des Zechengeländes. Das nachbarschaftliche Verhältnis innerhalb des Quartiers ist kleinräumig unterschiedlich. Ein Teil der Bewohner beschreibt das Verhältnis als sehr gut, dieser Teil verbringt auch seine Freizeit häufig im Quartier. Der andere Teil empfindet das nachbarschaftliche Verhältnis als mäßig bzw. nicht gut, was auch darauf zurückzuführen ist, dass der Aufbau enger nachbarschaftlicher Beziehungen durch die höhere Fluktuation in dem Quartier nicht mehr in der Weise möglich ist, wie früher. Fragen hinsichtlich der Mobilität der Bewohner zeigen, dass die Verkehrsmittelwahl der Bewohner überwiegend auf den Pkw fällt und viele die anderen Fortbewegungsmöglichkeiten, wie den ÖPNV, das Fahrrad oder zu Fuß nicht nutzen. Daher waren nur eingeschränkt Aussagen zu deren Qualität möglich. Als insgesamt besonders positiv hoben die Befragten die zentrale und dennoch ruhige Lage innerhalb der Stadt, das nachbarschaftliche Verhältnis, den hohen Anteil an Grünflächen und die Nähe zur Zeche Zollverein hervor. Negativ wurden die geringe Größe, der teilweise sanierungsbedürftige und nicht barrierefreie Zustand der einzelnen Wohnungen, die eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten der Freiflächen v.a. für Kinder, fehlende private Freiräume und das Fehlen von altengerechtem Wohnraum genannt (vgl. ebd.).

Die Ergebnisse der Bewohnerbefragung wurden mit den Ergebnissen der LCI[®]-Analyse verglichen und aus ihnen die wesentlichen Potenzial- und Problembereiche des Quartiers *Hugenkamp* herausgestellt.

III. Potenzial- und Problembereiche des Quartiers *Hugenkamp*

Auf Grundlage der Analyse des Quartiers mittels der Nachhaltigkeitsindikatoren des LCI[®] sowie der Bewohnerbefragung konnten die wesentlichen Potenzial- und Problembereiche des Quartiers *Hugenkamp* abgeleitet werden, welche die Grundlage für das Quartierskonzept bildeten. Um eine Übersicht über die durch die Analyse herausgestellten Potenzial- und Problembereiche des Quartiers *Hugenkamp* zu erhalten und die Ergebnisse der LCI[®]-Analyse und der Bewohnerbefragung zusammenzufassen, wurden die Potenziale und Probleme den Bereichen *Grün- und Freiflächen*, *Bebauung*, *Mobilität* und *Soziales* zugeordnet. Die Probleme und Potenziale zeigen die vielfältigen Herausforderungen, die an eine zukunftsfähige und nachhaltigkeitsorientierte Weiterentwicklung des Quartiers gestellt werden (s. Tab. 1).

Tab. 1: Potenzial- und Problembereiche des Quartiers *Hugenkamp*

| | Potenziale | Probleme |
|-----------------------|---|--|
| Grün- und Freiflächen | <ul style="list-style-type: none"> hoher Anteil an Grün- und Freiflächen mit Entwicklungspotenzial und hoher klimatologischer Wirkung geringer Versiegelungsgrad Nähe zu Zeche Zollverein | <ul style="list-style-type: none"> geringer sozialer Gebrauchswert und fehlende Nutzungszuordnungen der Grün- und Freiflächen teilweise fehlende private Freiflächen wie Balkone oder Gärten kinderunfreundliches Wohnumfeld |
| Bebauung | <ul style="list-style-type: none"> Möglichkeiten zur Nachverdichtung verschiedene Bebauungstypen innerhalb des Quartiers | <ul style="list-style-type: none"> unzeitgemäße Wohnungsgrößen und -grundrisse, insb. für Senioren und Familien mit Kindern geringe Dichte, fehlende Urbanität einseitiges Wohnraumangebot monofunktionales Wohnquartier, Fehlen von Nahversorgungseinrichtungen |
| Mobilität | <ul style="list-style-type: none"> Anbindung der Radwege an das Hauptroutennetz der Stadt Essen Anbindung an den ÖPNV und fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen relativ zentrale Lage innerhalb der Stadt | <ul style="list-style-type: none"> teilweise nicht vorhandene bzw. schlecht ausgebaute Fuß- und Radwege eingeschränkte Bedienungsqualität des ÖPNV Fußwege teils nicht barrierefrei |
| Soziales | <ul style="list-style-type: none"> bei geringer Fluktuation hohe Wohnzufriedenheit und gute, gewachsene Nachbarschaften vergleichsweise günstige Mieten in zentraler Lage Zuzug junger Familien | <ul style="list-style-type: none"> hoher Anteil an über 70-jährigen fehlende soziale Infrastruktur insb. für Senioren einseitige Sozialstruktur |

Quelle: Eigene Darstellung

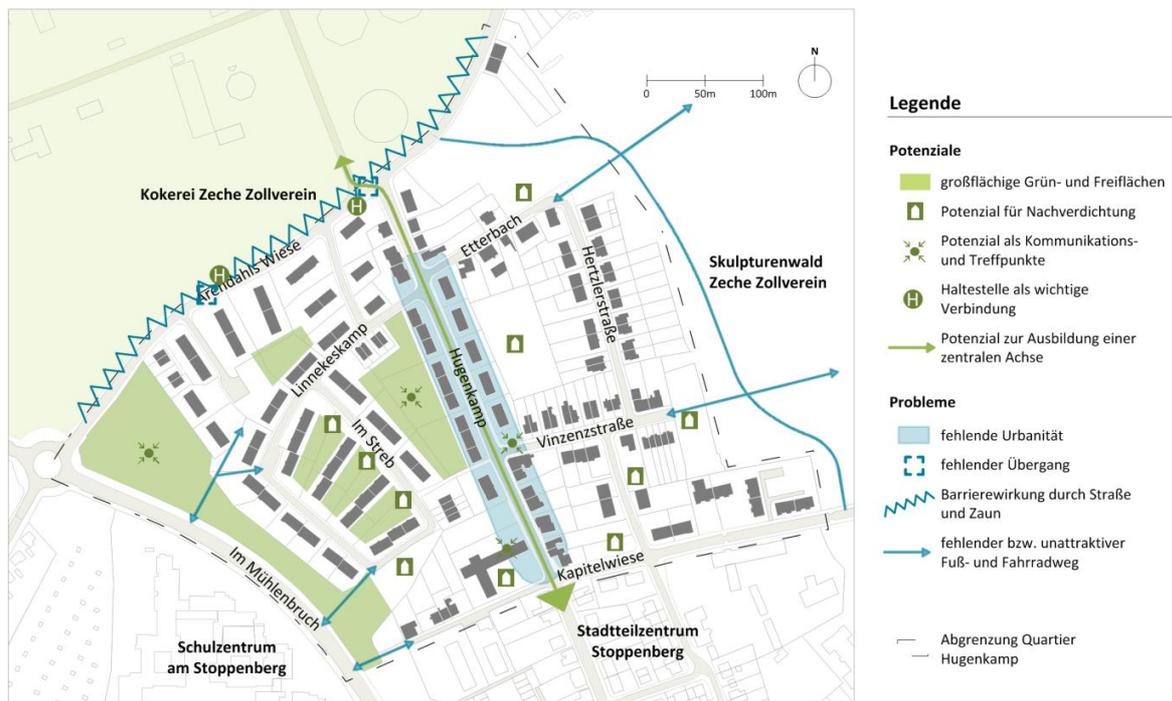
Der Vergleich der Ergebnisse der beiden Analysen zeigt, dass die Bewohnerbefragung die Ergebnisse der LCI[®]-Analyse dort, wo eine Übereinstimmung möglich ist, weitestgehend unterstützt. Das größte Potenzial des Quartiers *Hugenkamp* stellen die großen, ungenutzten Grün- und Freiflächen dar, die neben einem geringen Versiegelungsgrad auch eine hohe klimatologische Wirkung haben. Durch eine Zuordnung von Nutzungen können hier generationsübergreifende Treffpunkte für die Bewohner des Quartiers entstehen, welche die Kommunikation unter den Nachbarn fördern und den sozialen Zusammenhalt stärken. Die

Bewohnerbefragung hat gezeigt, dass seitens der Bewohner neben gemeinsamen Treffpunkten auch private Rückzugsmöglichkeiten innerhalb der Grünflächen gewünscht werden (vgl. ebd.: 78ff.).

Resultierend aus dem hohen Anteil an Grün- und Freiflächen weist das Quartier *Hugenkamp* eine geringe bauliche Dichte und Siedlungsdichte auf. Das Wohnraumangebot ist darüber hinaus weitestgehend auf mittlere Einkommensschichten ausgerichtet, höherwertiger Wohnraum und kleinere Wohnungen für Starterhaushalte sind kaum vorhanden. Das Quartier weist zudem wenig urbane Strukturen auf und besteht mit wenigen Ausnahmen aus reinen Wohngebäuden. Die geringe Dichte des Quartiers kann auch positiv gesehen werden, da sie die Möglichkeit zur Nachverdichtung und damit die Schaffung eines vielfältigen, zeitgemäßen Wohnungsangebots bietet (vgl. ebd.).

Die Fußwege im Quartier *Hugenkamp* weisen Defizite hinsichtlich der Dimensionierung und der Barrierefreiheit auf. Fuß- und Radwegeverbindungen ausgehend von der Straße *Im Mühlenbruch* westlich des Quartieres fehlen gänzlich oder sind in einem schlechten Zustand. Die Attraktivität der Fuß- und Radwege für die Bewohner ist gering, dies bestätigt auch die Bewohnerbefragung. Die befragten Bewohner nutzen hauptsächlich, auch für alltägliche Wege und in der Freizeit, den eigenen Pkw. Das Quartier ist durch seine zentrale Lage innerhalb der Stadt an den ÖPNV angeschlossen und die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen ist gegeben. Durch die eingeschränkte Bedienungsqualität, die hohen Preise des ÖPNV und die Barrierewirkung der Straße *Arendahls Wiese*, an welcher sich die Bushaltestelle *Etterbach* befindet, wird der ÖPNV von den Bewohnern jedoch selten genutzt. Die Aufwertung der zentral durch das Quartier führenden Straße *Hugenkamp*, über die das Stadtteilzentrum Stoppenberg zu erreichen ist und die die Verbindung zwischen Stadtteilzentrum und Zeche Zollverein herstellt, kann als Potenzial für das Quartier gesehen werden (vgl. ebd.).

Abbildung 4: Potenziale und Probleme im Quartier *Hugenkamp*



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der DGK 5 u. Realnutzungskartierung der Stadt Essen

Im Gegenteil zu der typischen Altersstruktur der Bewohner in 1950er Jahre Quartieren hat der Generationenwechsel im Quartier *Hugenkamp* bereits eingesetzt. Dennoch ist der Anteil älterer Ehepaare und Senioren im Quartier hoch, sodass es in den nächsten Jahren zu einem steigenden Bedarf an altengerechtem

Wohnraum im Quartier kommen wird. Zudem besteht die Herausforderung das Wohnumfeld und die Wohnungen so zu gestalten, dass auch die neu hinzugezogenen Bewohner und jungen Familien im Quartier gehalten werden können, um eine hohe Fluktuation zu verhindern. So sollte die geringe Dichte des Quartiers dazu genutzt werden, neuen bedarfsgerechten Wohnraum zu schaffen und einen vielfältigen Wohnungsmix zu fördern, in dem u.a. auch Wohnraum im höheren Preissegment realisiert wird. Dies trägt zu einer Stärkung der sozialen und demografischen Vielfalt im Quartier bei und kann so zu einer langfristigen Bindung der Bewohner an ihr Quartier führen. Die bereits gewachsene Nachbarschaft der seit Beginn im Quartier lebenden Bewohner kann als großes Potenzial gesehen werden. Die Potenziale und Probleme des Quartiers werden abschließend grafisch veranschaulicht (s. Abb. 4) (vgl. ebd.).

Aus den aufgeführten Potenzialen und Problemen des Quartiers ließen sich vier Hauptziele formulieren, an denen sich das zukunftsfähige und nachhaltigkeitsorientierte Quartierskonzept für das Quartier *Hugenkamp* orientieren soll:

- ➔ **Themenbereich Grün- und Freiflächen:** Schaffung attraktiver Freiflächen mit einem hohen sozialen Gebrauchswert und vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten
- ➔ **Themenbereich Bebauung:** Nachverdichtung zur Steigerung eines vielfältigen Wohnraumangebots, zur Steigerung der baulichen Dichte und zur Förderung der Urbanität innerhalb des Quartiers
- ➔ **Themenbereich Mobilität:** Förderung kurzer Wege innerhalb des Quartiers und Vernetzung des Quartiers mit seiner Umgebung
- ➔ **Themenbereich Soziales:** Vernetzung der Bewohner untereinander und Schaffung von Treffpunkten und Hilfsnetzwerken sowie Unterstützung verschiedener Zielgruppen im Alltag

IV. Ein nachhaltigkeitsorientiertes Konzept für das Quartier *Hugenkamp*

Nach vorangegangener Erläuterung der Potenzial- und Problembereiche des Quartiers und der daraus abgeleiteten Ziele für eine zukunftsfähige und nachhaltigkeitsorientierte Weiterentwicklung des Quartiers, folgt in diesem Abschnitt die Beschreibung des Quartierskonzepts. Durch das Konzept sollen die aufgedeckten Probleme des Quartiers *Hugenkamp* beseitigt und die vorhandenen Potenziale aufgegriffen und genutzt werden. Es gliedert sich dabei in die vier Konzeptbausteine *Bebauung*, *Grün- und Freiflächen*, *Mobilität* und *Soziales*. Die einzelnen Maßnahmen innerhalb der Konzeptbausteine werden im Folgenden erläutert.

4. Konzeptbaustein *Bebauung*

Das Quartier *Hugenkamp* bietet durch seine geringe bauliche Dichte und die für die 1950er Jahre typischen weitläufigen Freiflächen vielfältige Möglichkeiten zur Nachverdichtung und Weiterentwicklung der Bauungsstruktur. Im Hinblick auf die gegenwärtig im Quartier bestehende Bewohnerstruktur, die sich neben einer hohen Anzahl an Menschen über 70 Jahren aus einer steigenden Anzahl an jungen Familien zusammensetzt, soll das Quartier zukünftig ein vielfältiges Wohnraumangebot bereithalten, welches unterschiedliche Lebensstile und Personengruppen berücksichtigt. Neben den im Quartier vorherrschenden Mietwohnungen im mittleren Preissegment soll Wohnraum für Familien, Starterhaushalte und altengerechter Wohnraum geschaffen werden. Ziel ist es, durch eine „behutsame“ Nachverdichtung ein generationsübergreifendes Quartier zu schaffen. Die das Quartier prägende charakteristische Bebauung der 1950er

Jahre soll dabei nicht als Defizit, sondern gerade auch wegen ihrer an das Gelände der Zeche Zollverein angrenzenden Lage, als Teil der Stadtbaugeschichte angesehen werden und die positiven Charakteristika des Quartiers gestärkt werden. Durch unterschiedliche Formen der Nachverdichtung innerhalb des Quartiers (s. Abb. 5) können verschiedene Wohnraumangebote entstehen, die im Folgenden näher dargestellt werden.

Abbildung 5: Konzeptbaustein Bebauung



Legende

- ① Vertikale Nachverdichtung entlang der Straße Hugenkamp
- ② Horizontale Nachverdichtung *Linnekeskamp/Im Streb*
- ③ Horizontale Nachverdichtung durch kleinteilige Bebauung
- ④ Abriss und Neubau

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der DGK 5 u. Realnutzungskartierung der Stadt Essen

1. Vertikale Nachverdichtung entlang der Straße Hugenkamp: Entlang der Straße *Hugenkamp*, welche aufgrund ihrer Lage innerhalb des Quartiers und ihrer Verbindungsfunktion zwischen dem Quartier und dem Stadtteilzentrum sowie der Zeche Zollverein die zentrale Achse bildet, sollen die Zeilenbauten der 1950er Jahre eingeschossig aufgestockt werden. Dadurch wird die Straße stärker gefasst und der urbane Charakter gestärkt. Der Vorschlag der eingeschossigen Aufstockung orientiert sich dabei an der westlich an der Straße *Im Streb* liegenden dreigeschossigen Zeilenbebauung. Die Aufstockung von Gebäuden ist eine vergleichsweise unkomplizierte Form neuen Wohnraums zu schaffen. Sie kann dabei mit einer Sanierung des gesamten Gebäudes, bei gleichzeitiger Schaffung neuen Wohnraums innerhalb alter Strukturen, einhergehen (vgl. MSWKS 2001: 8). Eine flexible Gestaltung der Grundrisse kann in diesem Bereich des Quartiers Wohnraum für Singles, junge Paare, Studenten sowie mobile ältere Menschen bieten. Die Zielgruppe für diesen Bereich des Quartiers sind einkommensschwächere Haushalte.

2. Horizontale Nachverdichtung *Linnekeskamp /Im Streb*: Die halböffentlichen Grünflächen zwischen der z.T. rechtwinklig zur Straße orientierten Bebauung an den Straßen *Im Streb* und *Hugenkamp* sollen durch zweigeschossige Solitärbauten ergänzt und dadurch neu gegliedert werden. Durch die horizontale Nachverdichtung wird der Straßenraum der Straße *Im Streb* gefasst und es kann eine Raumkante ausgebildet werden. Darüber hinaus entsteht ein attraktiver Hofbereich, der sich mit der offenen Seite nach Südwesten orientiert. Durch den Innenhof wird eine klarere Abgrenzung der Grünfläche erzeugt und dadurch die Nutzbarkeit für die Bewohner verbessert. Der Zugang zu den neu entstehenden Erdgeschosswohnungen soll dabei barrierefrei erfolgen, sodass ebenerdige Wohnungen für Senioren oder mobilitätseingeschränkte Menschen entstehen. So kann auch die Umzugsbereitschaft der älteren Bewohner steigen, da sie in ihrem bekannten Wohnumfeld verbleiben können. Die Grundrisse der ersten Etagen der Solitärbauten sollen flexibel und nutzungs offen gestaltet werden, um je nach zukünftiger Nachfrage Wohnraum für Familien oder kleinere Haushalte zu schaffen. In diesem Teil des Quartiers wird demnach eine Mischung unterschiedlicher Generationen angestrebt.

3. Horizontale Nachverdichtung durch kleinteilige Bebauung: Neben den Wohnungen im Geschosswohnungsbau soll das Quartier *Hugenkamp* durch eine kleinteilige Nachverdichtung in Form von freistehenden Einfamilienhäusern und Doppelhaushälften arrondiert werden. Es soll höherwertiger Wohnraum entstehen, um die soziale und demografische Vielfalt innerhalb des Quartiers *Hugenkamp* zu fördern und eine Alternative zum Wohnen im suburbanen Einfamilienhausgebiet zu bieten. Bspw. befindet sich im Bereich zwischen den Straßen *Etterbach*, *Hetzlersstraße*, *Vinzenzstraße* und *Hugenkamp* eine große, baulich ungenutzte Fläche, welche sich für eine kleinteilige Nachverdichtung anbietet. Hier können 10 Doppelhaushälften entstehen, die über einen Wohnweg über die *Hetzlerstraße* erschlossen werden. Die Häuser fügen sich in die kleinteiligere Bebauung im östlichen Teil des Quartiers ein.

Die Flächen südlich der Straße *Linnekeskamp* und nordöstlich der Straße *Etterbach* dienen für die Weiterentwicklung des Quartiers ebenfalls der baulichen Nachverdichtung. Der Erschließungsaufwand entfällt bei der Nachverdichtung, da die Straßen bereits vorhanden sind. Dadurch kann zu einer insgesamt effizienteren Nutzung der Straßen sowie der Versorgungsinfrastruktur beigetragen werden. Die Bebauung in Form von freistehenden Einfamilienhäusern schafft hochwertigen Wohnraum ohne dabei Flächen im Außenbereich neu zu beanspruchen. Des Weiteren sollen die weiteren vorhandenen Baulücken durch Ergänzung einzelner Gebäude genutzt werden.

4. Abriss und Neubau: Ein neues Angebot an altengerechtem Wohnraum kann an dem Standort der ehemaligen Schule an der Ecke *Hugenkamp/Kapitelwiese* entstehen. Durch das vielfältige Angebot an Bildungseinrichtungen in naher Umgebung des Quartiers wird davon ausgegangen, dass der Schulstandort langfristig nicht mehr benötigt wird. Schon heute wird das Gebäude nicht mehr als Schule genutzt. Die an dem Standort neu entstehenden Gebäude werden komplett barrierefrei realisiert und verschiedene altengerechte Wohnformen wie betreute Wohngruppen, Demenzwohngemeinschaften, Einzelappartements sowie Pflegeplätze im vollstationären Pflegebereich eingerichtet. Um die Akzeptanz der Senioren im Quartier für die altengerechten Wohnungen zu steigern, erfolgt die Entwicklung der neuen Bebauung aus einem *bottom-up* Ansatz heraus. So wird den zukünftigen Bewohnern die Möglichkeit geboten selbst aktiv bei der Planung und Realisierung des Projekts mitzuwirken.

5. Konzeptbaustein Grün- und Freiflächen

Der hohe Anteil an Grünflächen im Quartier soll als Potenzial genutzt werden und die damit verbundene Wohnumfeldqualität durch eine Umgestaltung der ungenutzten Abstandsflächen in attraktive, kommunikative und wertschätzende Grünflächen gefördert werden. Die Grün- und Freiflächen haben insb. für mobilitätseingeschränkte Bewohner wie Senioren und auch für Kinder und Jugendliche eine zentrale Bedeutung, da ihre Möglichkeiten das Quartier selbstständig zu verlassen eingeschränkt sind. Sie verbringen einen Großteil ihrer Freizeit innerhalb des Quartiers und seiner nahen Umgebung. Dabei hat die Aufwertung des

Wohnumfelds nicht nur positive Auswirkungen für die Bewohner, auch die Eigentümer profitieren. Eine erhöhte Freiraumqualität kann auch zu einer Steigerung des Bodenrichtwerts beitragen (vgl. bdla 2011: 6). Somit ist die Aufwertung der Grün- und Freiflächen auch aus immobilienwirtschaftlicher Sicht eine haltige Investition. Im Quartier Hugenkamp ist v.a. eine stärkere Gliederung der halböffentlichen Grünflächen notwendig. Die unterschiedlichen Freiraumebenen sollen im Quartier angeboten und miteinander vernetzt werden (s. Abb. 6).

Abbildung 6: Konzeptbaustein Grün- und Freiflächen



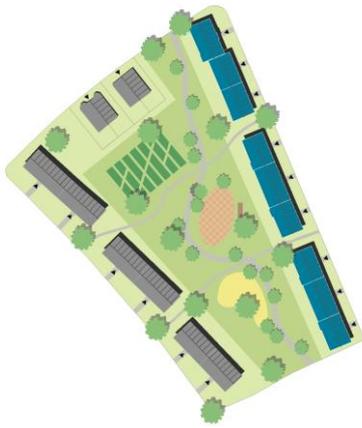
Legende

- | | |
|---|--|
| ① Grüne Mitte |  privater Garten |
| ② Wohnhöfe als Begegnungsort verschiedener Generationen |  bestehender Baum |
| ③ Altengerechte Grün- und Freifläche | |
| ④ Öffentlicher Quartiersplatz | |
| ⑤ Erlebnisspielplatz | |
| ⑥ Freiraum für Jugendliche | |

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der DGK 5 u. Realnutzungskartierung der Stadt Essen

1. Grüne Mitte: Zentral im Quartier *Hugenkamp* gelegen entsteht zwischen den dreigeschossigen Zeilenbauten an den Straßen *Hugenkamp* und *Im Streb* die Grüne Mitte des Quartiers. Sie fungiert als generationsübergreifender Treffpunkt und dient primär der Stärkung des nachbarschaftlichen Zusammenhalts. Die Grünfläche wird über einen Fußweg erschlossen und erhält dadurch klar erkennbare Eingangsbereiche. Zudem wird durch die Öffnung der Grünfläche nach Norden die Sichtachse zu Zeche Zollverein gestärkt, was zur Identifikation der Bewohner mit dem Quartier beiträgt. Der alte Laubbaumbestand soll erhalten bleiben und durch weitere Bäume ergänzt werden. Der Grüne Charakter des Quartiers wird dadurch hervorgehoben (s. Abb. 7). Da die Bewohner des Quartiers sich in ihrer Freizeit gerne mit ihren Nachbarn draußen aufhalten, soll zentral auf der Grünfläche Raum für Sitzgruppen und eine Boulebahn als Treffpunkt für die Bewohner geschaffen werden. Im südlichen Teil der Grünfläche soll ein Spielplatz entstehen, da gegenwärtig v.a. gut einsehbare Spielmöglichkeiten für Kinder innerhalb des Quartiers fehlen. Der nördliche Teil der Grünfläche kann bspw. durch die Anlegung von Beeten als gemeinsamer Garten genutzt wer-

Abbildung 7: Grüne Mitte



Quelle: Eigene Darstellung

den. Durch die unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten und funktional gegliederten Bereiche auf der Grünfläche werden Nutzungskonflikte vermieden und das soziale Gefüge innerhalb des Quartiers gestärkt.

2. Wohnhöfe als Begegnungsort verschiedener Generationen: Durch die neu entstehende Bebauung werden kleine Wohnhöfe gebildet und die halböffentlichen Grünflächen klarer gegliedert. Durch die innenliegenden Höfe soll die Nutzung der Grünflächen hauptsächlich durch die Bewohner der direkt angrenzenden Wohnungen erfolgen. Der Hof fungiert als generationsübergreifender Treffpunkt und durch die gute Einsehbarkeit können auch kleine Kinder gefahrlos im Innenbereich spielen. Ein kleiner Spielbereich für Kinder und Sitzgelegenheiten zur Entspannung können beispielhafte Gestaltungsmöglichkeiten für die Innenhöfe sein. Kleine Terrassen, die barrierefrei über die Wohnungen erreichbar und baulich von dem halböffentlichen Bereich abgetrennt sind, bieten private Rückzugsmöglichkeiten.

3. Altengerechte Grün- und Freifläche: Durch die Anordnung der Gebäude der Seniorenwohnanlage wird ebenfalls ein Hof ausgebildet, in dem eine großzügige innenliegende Freifläche gebildet wird. In diesem Bereich entstehen Angebote mit einer geringen bis mittleren Nutzungsintensität. Der Hof dient in erster Linie der Kommunikation und Entspannung. Durch die Anlage von Hochbeeten wird den Senioren die Möglichkeit gegeben, den Innenhof selber mitzugestalten und kleinen körperlichen Tätigkeiten nachzugehen.

4. Öffentlicher Quartiersplatz: Der Bereich in dem die *Vinzenzstraße* auf die Straße *Hugenkamp* trifft soll zu einem zentralen öffentlichen Treffpunkt innerhalb des Quartiers umfunktioniert werden. Es entsteht ein öffentlicher Platz, der dem gegenüberliegenden Restaurant *Fünf Mädels Haus* als Fläche für Außengastronomie dient. So wird ein Treffpunkt für die Bewohner des Quartiers geschaffen, aber auch für Menschen von außerhalb bspw. Besucher der Zeche Zollverein.

5. Erlebnisspielplatz: Im nördlichen Teil des Quartiers im Zwischenraum der Zeilenbebauung an den Straßen *Arendahls Wiese* und *Linnekeskamp* bietet ein Spielplatz ein abwechslungsreiches Angebot an Spielmöglichkeiten für die jüngsten Bewohner des Quartiers *Hugenkamp*. Die gegenwärtigen Spielmöglichkeiten für Kinder entsprechen nur wenig den Ansprüchen, die die Bewohner des Quartiers an ein kinderfreundliches Wohnumfeld stellen. Durch die abwechslungsreiche Gestaltung des Spielplatzes werden ausgewogene Bewegungsabläufe gefördert sowie die Phantasie der Kinder und dadurch eigene Ideen und die Kreativität angeregt. So wird ein Freiraum geschaffen, der einen hohen Spiel- und Kommunikationswert besitzt.

6. Freiraum für Jugendliche: Aufenthalts- und Rückzugsmöglichkeiten für Jugendliche soll die naturbelassene öffentliche Grünfläche entlang der Straße *Im Mühlenbruch* im Osten des Quartiers bieten. Der Baumbestand der Fläche bleibt erhalten und wird durch weitere Pflanzungen von Laubbäumen ergänzt. Es entsteht ein natürlicher Sichtschutz zu den angrenzenden Wohnungen und Straßen des Quartiers, sodass ein Bereich für Jugendliche entsteht, in dem sie sich unbeobachtet und ungestört fühlen können. Durch die Realisierung eines Skateparks können sich die Jugendlichen darüber hinaus sportlich betätigen. Eine neue Fuß- und Radwegeverbindung ermöglicht die Zugänglichkeit der Fläche für die Bewohner. Durch die Lage angrenzend an das Schulzentrum wird der Ort als Kommunikationspunkt für Jugendliche weiter gestärkt.

7. Private Gärten und Balkone: Zu einer weiteren Erhöhung des Wohnwerts sollen private Gärten und Balkone beitragen. Nicht alle Wohnungen im Quartier verfügen derzeit über einen Balkon. Die Nachrüstung von Balkonen an die bestehenden Gebäude ist ohne große Umbaumaßnahmen möglich. Durch die Umwandlung der halböffentlichen Grünflächen in kleine privat nutzbare Gartenbereiche werden weitere Räume für Mieter geschaffen. Die Zugänglichkeit wird über die im Erdgeschoss befindlichen Balkone ermög-

licht. Für einen barrierefreien Zugang zum Garten können zudem Aufschüttungen vorgenommen werden, sodass die Gärten aus den Erdgeschosswohnungen barrierefrei erreichbar sind. Die erhöhte Anlegung der Gärten trägt auch zu einer sichtbaren Abgrenzung der privaten von den halböffentlichen und öffentlichen Flächen bei. Mithilfe von Rampen können barrierefreie Übergangszonen zu den öffentlichen bzw. halböffentlichen Grünflächen geschaffen werden.

6. Konzeptbaustein Mobilität

Durch eine attraktive Gestaltung und einen Ausbau der Fuß- und Radwege innerhalb des Quartiers soll die Nahmobilität gefördert und die Nutzung des MIV durch die Bewohner verringert werden (s. Abb. 8).

Abbildung 8: Konzeptbaustein Mobilität



Legende

- | | |
|---|---|
|  Überweg mit Vorrang für Fußgänger |  Ausbau Fuß- und Fahrradwege |
|  Stärkung der zentralen Achse |  Aufwertung der Wohnwege |

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der DGK 5 u. Realnutzungskartierung der Stadt Essen

Die Straße *Hugenkamp* fungiert als Hauptverbindungsachse des Quartiers. Um diese Verbindung für Fußgänger attraktiver zu gestalten, wird der Fußweg auf der westlichen Seite von 2m auf 3m erweitert. So wird das Nebeneinandergehen sowie die Begegnung zweier Personen problemlos ermöglicht. Um das Parken auf dem Bürgersteig zu vermeiden, werden auch am westlichen Fahrbahnrand Parkplätze auf der Fahrbahn markiert.

Der Durchgang zur Zeche Zollverein soll für Fußgänger- und Fahrradfahrer geöffnet werden. So bietet sich die Möglichkeit das Quartier über die Straßen *Hugenkamp* und *Vinzenzstraße* in den offiziellen Rundweg der Zeche Zollverein einzubinden (vgl. Website Zollverein). Die Wegeführung kann durch Wegemarken gekennzeichnet werden, die eine bessere Orientierung gewährleisten. Durch die Wegeverbindung zwischen

dem Quartier und Zeche Zollverein wird die Aufmerksamkeit auch auf den neu entstandenen öffentlichen Platz und das gastronomische Angebot innerhalb des Quartiers gelenkt und trägt zu einer Steigerung der Belebtheit innerhalb des Quartiers bei.

Durch die Installation von Sitzmöglichkeiten mit einer Höhe von ca. 85cm in regelmäßigen Abständen entlang der Straße *Hugenkamp* wird auch für mobilitätseingeschränkte Menschen das Zufußgehen wieder attraktiver und hilft dabei, so lange wie möglich selbstständig zu bleiben. Die Möbel sollten dabei so platziert werden, dass sie die Barrierefreiheit des Fußwegs nicht einschränken und von den Nutzern als Hindernis wahrgenommen werden (vgl. Verkehrsdezernat Stadt Frankfurt 2011: 38 u. Franz et al. 2014: 102f.). Die Identität und Identifikation mit dem Quartier werden durch die täglichen Fußwege gestärkt und spontane Interaktionen und Gespräche zwischen den Bewohnern erhöht, was das Zusammenleben im Quartier *Hugenkamp* fördert.

Um die Barrierewirkung der Straße *Arendahls Wiese* zu verringern und ein gefahrloses Erreichen der Haltestelle zu gewährleisten, werden zwei neue Fußgängerüberwege mit Vorrang für den Fußverkehr geschaffen. Ein Fußgängerüberweg entsteht auf Höhe des Eingangs zum Gelände der Kokerei und ein weiterer auf Höhe der Haltestelle *Etterbach*.

Um eine höhere Konnektivität der Fuß- und Radwege zu erreichen und somit kürzere Wege zu schaffen, werden im Osten und im Westen des Quartiers straßenunabhängig geführte Wege geschaffen sowie die bestehenden Trampelpfade oder Privatwege, die sich gegenwärtig in einem schlechten Zustand befinden, zu 3m breiten, barrierefreien öffentlichen Wegen ausgebaut. Sie sollen eine bessere Zugänglichkeit in das Quartier ermöglichen und bilden darüber hinaus eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen dem Quartier und seiner direkten Umgebung. Innerhalb des Quartiers verbinden die Wege die unterschiedlichen Grün- und Freiflächen miteinander. Die Wohnwege, die der fußläufigen Erschließung der Wohnungen dienen, sollen durch eine Umgestaltung neue Begegnungs- und Kommunikationsräume für die Bewohner bilden. Als Gestaltungselement werden dafür Sitzgelegenheiten an den Wohnwegen installiert. Dadurch dient der Wohnweg nicht mehr nur der Erschließung und trägt zu einer Stärkung des nachbarschaftlichen Verhältnisses bei.

Um die Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrads zu stärken, sollen sichere und bequeme Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. So kann die Fahrt mit dem Fahrrad auf unkomplizierte Weise beginnen und enden. Sichere Abstellmöglichkeiten fördern zudem die Anschaffung höherwertiger Fahrräder, da sie diebstahlsicher und wettergeschützt untergestellt werden können. Dadurch wird der Komfort beim Radfahren und die Bereitschaft, für kürzere Strecken vom MIV auf das Fahrrad umzusteigen, erhöht (vgl. Difu 2011: 2ff.). Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder werden im Quartier *Hugenkamp* an den Wohnwegen bzw. in den Vorgärten der Geschosswohnungsbauten errichtet.

7. Konzeptbaustein Soziales

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Quartiersentwicklung im Quartier *Hugenkamp* ist die Sicherung der stabilen Nachbarschaften. Die subjektiv wahrnehmbare Lebensqualität der Bewohner hängt maßgeblich mit den sozialen Netzwerken innerhalb eines Quartiers zusammen. Durch soziale Netzwerke werden zwischenmenschliche Kontakte ermöglicht, Erfahrungen werden ausgetauscht und es kommt zu gegenseitiger Unterstützung der Bewohner. Gegenseitige Hilfeleistungen erfordern eine räumliche Nähe. Gerade deshalb werden nachbarschaftliche Beziehungen in der heutigen Zeit immer bedeutsamer, da familiäre Netzwerke aufgrund veränderter Familienstrukturen immer weiter abnehmen (vgl. Kreuzer 2005: 29f.).

Insbesondere für die älteren Menschen im Quartier sind, wie auch bei der Bewohnerbefragung deutlich wurde, die sozialen Netzwerke von besonderer Bedeutung. Im Quartier leben bereits heute viele Senioren, denen ein möglichst langes und selbstständiges Leben in der eigenen Wohnung ermöglicht werden soll. Um einer „gezwungenen“ Abwanderung der älteren Bewohner entgegenzuwirken, ist es neben der Schaf-

fung von altengerechtem Wohnraum erforderlich, geeignete Maßnahmen zu entwickeln, die einer Vereinsamung im Alter und den Schwierigkeiten bei der Haushaltsbewältigung vorbeugt. Um Netzwerke aufbauen zu können sollen Orte im Quartier *Hugenkamp* geschaffen werden, an denen sich die Bewohner begegnen können. Neben den Grün- und Freiflächen soll im Erdgeschoss des Seniorenwohnheims an der Straße *Hugenkamp* ein Gemeinschaftsraum bspw. in Form eines Bewohnercafés entstehen. In dem Café können sich die Bewohner unabhängig von ihrem Lebensalter treffen und Kontakte knüpfen. Dadurch wird ein generationsübergreifendes Miteinander ermöglicht und es können sich Hilfsnetzwerke bilden. Im Bewohnercafé sollen Flyer und Broschüren ausgelegt werden, in denen sich die Bewohner über ehrenamtliche Patenschaften informieren können. Durch sogenannte Kinderpatenschaften können die Senioren die jüngeren Generationen im Quartier unterstützen, in dem sie einige Stunden pro Woche die Betreuung der Kinder übernehmen. Gleichzeitig erhalten die Senioren wieder eine sinnvolle Aufgabe und es wird einer sozialen Isolation der älteren Menschen im Quartier *Hugenkamp* vorgebeugt. Im Gegenzug für die Betreuung der Kinder können die Senioren bei alltäglichen Dingen im Haushalt sowie beim Einkauf unterstützt werden oder eine geringe Aufwandsentschädigung erhalten. Auf diese Möglichkeiten sollen die Bewohner des Quartiers *Hugenkamp* im Bewohnercafé aufmerksam gemacht werden.

V. Fazit

Durch die Erstellung des Konzepts für das Quartier *Hugenkamp* wurde deutlich, dass die Möglichkeiten einer zukunftsfähigen und nachhaltigkeitsorientierten Weiterentwicklung der Bestandsquartiere der 1950er sehr vielfältig sind.

Durch die Maßnahmen innerhalb des Konzeptbausteins Bebauung wird die bauliche Dichte des Quartiers erhöht und durch die Schaffung neuen Wohnraums steigt auch die Siedlungsdichte. Zudem wird durch das Angebot an unterschiedlichen Bebauungstypen die soziale und demografische Vielfalt innerhalb des Quartiers gefördert. Da die neuen Gebäude größtenteils an die vorhandene Verkehrsinfrastruktur angrenzen und keine neue Erschließung erforderlich ist, wird die Siedlungs- und Verkehrsfläche pro Einwohner reduziert und somit zu einer flächensparenden Siedlungseinheit beigetragen. Durch die Schaffung der Seniorenwohnanlage mit einem öffentlich zugänglichen Café im Erdgeschoss wird auch die kleinräumige funktionale Mischung erhöht. Die Maßnahmen des Konzeptbausteins Grün- und Freiflächen tragen zur Schaffung eines attraktiven Wohnumfelds bei. Die Flächen bieten unterschiedlichen Nutzergruppen ein vielfältiges Angebot und fördern durch öffentliche Treffpunkte das soziale Miteinander innerhalb des Quartiers *Hugenkamp*. Der grüne Charakter des Quartiers und der hohe Anteil an Grün- und Freiflächen bleibt aufgrund der behutsamen Nachverdichtung erhalten. Durch den Ausbau bzw. die Umgestaltung der Fuß- und Radwege des Quartiers innerhalb des Konzeptbausteins Mobilität wird die Nahmobilität gefördert. Zudem wird die Erschließungsqualität des ÖPNVs gesteigert. Es entstehen zwar keine neuen Haltestellen, die Wegeverbindungen zu den vorhandenen Haltestellen *Etterbach* und *Nikolausstraße* werden jedoch attraktiver gestaltet. Auch entstehen Überwege und Sitzgelegenheiten um die das Wohlbefinden und die Sicherheit der Fußgänger zu steigern. Die Maßnahmen des Konzeptbausteins Soziales fördern v.a. die soziale und demografische Vielfalt im Quartier *Hugenkamp*. Es werden bedarfsgerechte Angebote für Familien mit Kindern und Senioren geschaffen sowie soziale Netzwerke innerhalb des Quartiers gestärkt.

Nachhaltigkeitsindikatorensysteme zur Bewertung von Bestandsquartieren, wie der LCI[®], bieten die Möglichkeit Potenzial- und Problembereiche der Quartiere hinsichtlich einer zukunftsfähigen und nachhaltigkeitsorientierten Entwicklung schon frühzeitig herauszustellen. Durch die Einbindung der im Quartier lebenden Bewohner und lokaler Akteure wird Akzeptanz geschaffen und v.a. soziale Aspekte ergänzt, welche nur durch direkte Gespräche vor Ort gewonnen werden können. Für die Akteure wird durch die Ergebnisse der Indikatorenauswertung Transparenz geschaffen und die Phase des Umbruchs der Quartiere kann

dazu genutzt werden neue Zukunftsperspektiven für die Quartiere zu entwickeln. Dabei sollte bedacht werden, dass die Bewertungsmaßstäbe einer nachhaltigen Entwicklung sich zukünftig voraussichtlich verändern, weshalb die Möglichkeit zur Zielanpassung der Indikatorensysteme eine wichtige Bedingung darstellen sollte.

VI. Literaturverzeichnis

Bachmann, Günther (2008): Das Ziel-30-ha: Nachhaltigkeit auf dem Prüfstand. Vortrag beim Überregionalen REFINA-Workshop der Vier-Länder-Arbeitsgruppe „Flächenmanagement und Flächenrecycling in Umbruchregionen“ am 26. 11. 2008 in Hof an der Saale.

http://www.nachhaltigkeitsrat.de/fileadmin/user_upload/dokumente/beitraege/2008/Bachmann_Refina_Hof_26-11-2008.pdf (Abruf: 20.01.2015)

bdla – Bund Deutscher Landschaftsarchitekten (2011) (Hrsg.): Grüner wohnen. Zeitgenössische deutsche Landschaftsarchitektur. Birkhäuser GmbH, Basel.

Bizer, Kilian; Ewen, Christoph; Knieling, Jörg; Stieß, Immanuel (2009) (Hrsg.): Zukunftsvorsorge in Stadtquartieren durch Nutzungszyklus-Management – Qualitäten entwickeln und Flächen sparen in Stadt und Region. Verlag Dorothea Rohn, Detmold

Difu – Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (2011) (Hrsg.): Fahrradparken im Wohngebiet. In: Forschung Radverkehr – Infrastruktur I-3/2011, S.1-4. <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for-i-03.pdf> (Abruf 23.08.2015)

Drobek, Sabine (2015): Der Low Carbon Index – LCI® - Bestandsquartiere. Methodikbericht. Arbeitsstand vom 01.02.2015. Universität Duisburg-Essen, Institut für Stadtplanung und Städtebau. Unveröffentlichtes Manuskript.

Dupke, Thomas (2002): Vom Wiederaufbau zum Strukturwandel – Essen 1945 bis 2000. In: Essen – Geschichte einer Stadt, S. 468-553. Borsdorf, Ulrich (Hrsg.). Verlag Peter Pomp GmbH, Bottrop und Essen.

Franz, Matthias; Könighaus, Dominik; Müller, Sascha (2014): Förderung des Rad- und Fussverkehrs. Kosteneffiziente Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum. Handbuch für die kommunale Praxis. Schriftenreihe der ivm | Nr. 3. Ivm- Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (Hrsg.), 1. Auflage 2014, Frankfurt am Main. http://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2014/09/Kosteneffizienz-Handbuch_2014.pdf (Abruf: 8.07.2015)

Kreuzer, Volker (2005): Die demografische Alterung Deutschlands. Wohnquartiere für ein selbstbestimmtes und selbstständiges Leben im Alter. Diplomarbeit an der Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung.

MSWKS – Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (2001) (Hrsg.): Nachverdichtung von Wohnquartieren. Ley + Wiegandt, Wuppertal.

Simon-Philipp, Christina; Hopfner, Karin (2013): Das Wohnungsbauerbe der 1950er bis 1970er Jahre. Perspektiven und Handlungsoptionen für Wohnquartiere. Wüstenrot Stiftung (Hrsg.), AZ Druck und Datentechnik GmbH, Ludwigsburg.

Stadt Essen (2015) (Hrsg.): Wohnungsmarkt in Essen 2014. Bericht der Projektgruppe „Perspektive Wohnen“.

Statistisches Bundesamt (2014) (Hrsg.): Nachhaltige Entwicklung in Deutschland. Indikatorenbericht 2014. Wiesbaden.

https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/UmweltoekonomischeGesamtrechnungen/Umweltindikatoren/IndikatorenPDF_0230001.pdf?__blob=publicationFile (Abruf: 6.10.2014)

Stocké, Volker (2014): Persönlich-mündliche Befragung. In: Baur, Nina; Blasius, Jörg (Hg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung, S. 619-629. Springer VS, Wiesbaden

van der Meulen, Teresa Isabel (2015): Zukunftsfähige und nachhaltigkeitsorientierte Quartiersentwicklung im Bestand. Masterarbeit an der TU Dortmund

Verkehrsdezernat Stadt Frankfurt (2011): Förderung der Nahmobilität in Frankfurt am Main.
http://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/nahmobilit%C3%A4t_31.1.12_web.pdf (Abruf: 8.07.2015)

Wirtz, Mathias (2011): WohnWirtschaft im Quartier. In: Drittes Dortmunder Wohnungspolitisches Kolloquium. In Quartieren denken – Perspektiven der Wohnkultur im Ruhrgebiet. IRPUD – Institut für Raumplanung der TU Dortmund (Hrsg.), Dortmund.

Website Deutsche Annington

http://www.deutsche-annington.com/immobilien/details/essen-stoppenberg/mietwohnung/272-eur/2-zimmer/47qm/82-0301170005_M.html?pos=searchlist;1;5;miete_asc;do (Abruf: 19.11.2015)

Website Essen Radar 1

<http://www.essen-radar.de/home/geschichte/> (Abruf: 9.08.2015)

Website Essen Radar 2

<http://www.essen-radar.de/home/steckbrief/> (Abruf: 9.08.2015)

Website Google Maps

<https://www.google.de/maps/place/Hugenkamp,+45141+Essen/@51.4827049,7.0373914,488m/data=!3m2!1e3!4b1!4m2!3m1!1sox47b8e7fad5eaf723:0x3001fo0718a53452> (Abruf: 16.07.2015)

Website Stadt Essen 1

https://www.essen.de/rathaus/statistik/Statistik_Bevoelkerung.de.html (Abruf: 9.08.2015)

Website Stadt Essen 2

https://media.essen.de/media/wwwessende/aemter/12/Stadtbezirke_und_Stadtteile.pdf (Abruf: 19.11.2015)

Website Zollverein

<https://www.zollverein.de/angebote/ringpromenade-attraktive-naherholung-im-essener-norden> (Abruf: 25.08.2015)

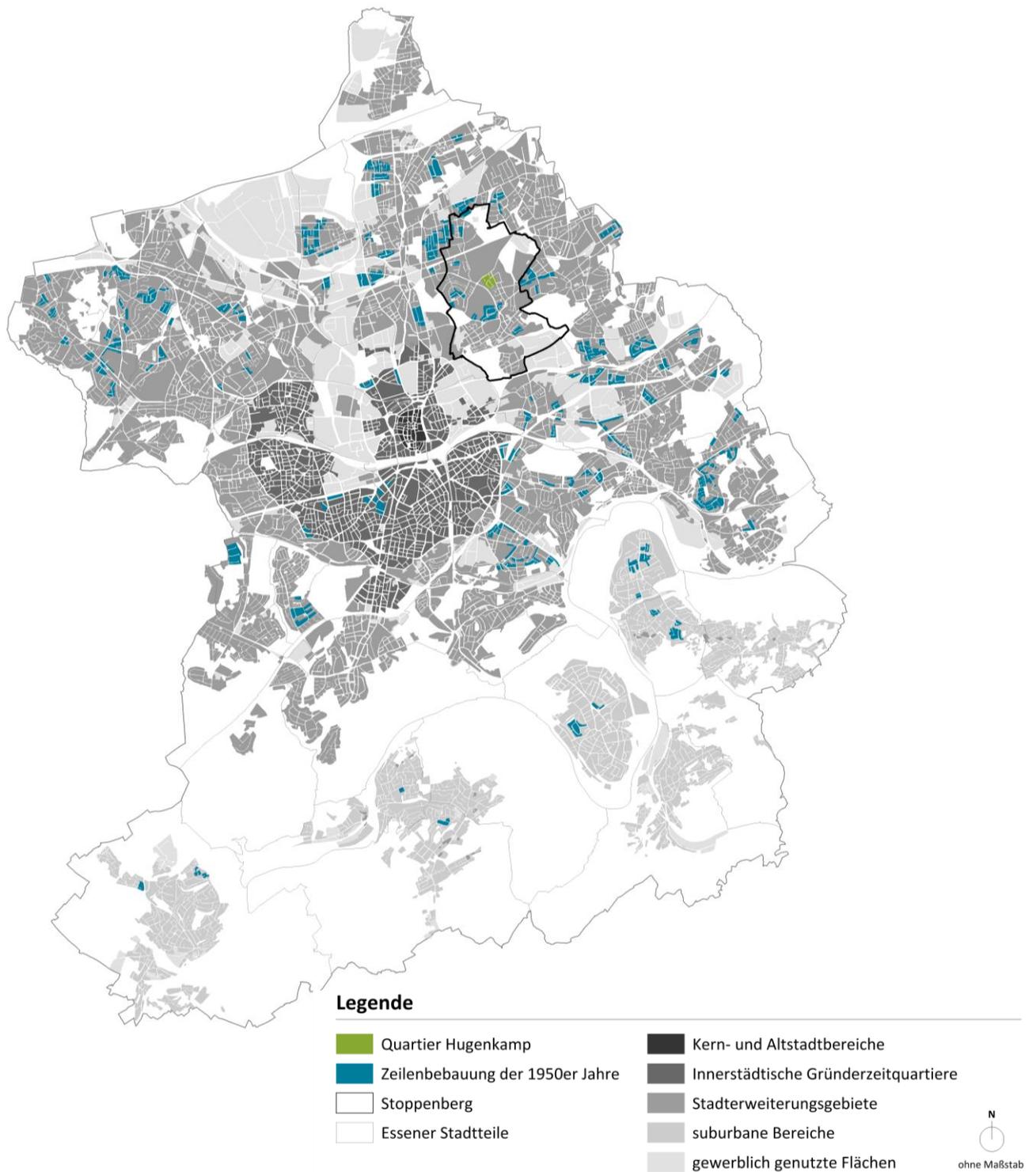
Kartengrundlagen:

Deutsche Grundkarte (DGK 5): Blätter: 65, Essen, Nord 2012; 66, Essen, Stoppenberg 2010; 75, Essen, altenessen 2012; 76, Essen, Katernberg 2009. Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster der Stadt Essen. - Maßstab 1 : 5.000

Realnutzungskartierung - Amt für Geoinformation, Vermessung und Kataster der Stadt Essen, 2012

VII. Anhang

Anhang 1: Räumliche Verteilung der 1950er Jahre Quartiere in Zeilenbauweise in Essen



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der DGK 5 Stadt Essen

Über das Projekt „Klima-Initiative Essen. Handeln in einer neuen Klimakultur“

Die Klima-Initiative Essen steht unter dem Dach der klimalwerkstadtlessen. Sie zählt zu den fünf Gewinnern des BMBF-Wettbewerbs „Energieeffiziente Stadt“ und möchte noch mehr Essenerinnen und Essener für den aktiven Klimaschutz gewinnen.

Städte werden nicht nur durch die gebaute Umwelt, wirtschaftliche, technologische und politische, sondern zugleich auch von der Dynamik sozialer und kultureller Entwicklungen geprägt. Diese Sichtweise ist in den meisten Ansätzen zur Verbesserung der Energieeffizienz in urbanen Ballungsräumen bisher vernachlässigt worden. Das Projekt „Klima-Initiative Essen. Handeln in einer neuen Klimakultur“ verfolgt deshalb einen partizipatorischen Handlungsansatz, der technologische Maßnahmen und kommunalpolitische Dienstleistungen verknüpft.

Vier Handlungsfelder

Die Umsetzung des Projektes erfolgt in den Handlungsfeldern: Stadtentwicklung, Erneuerbare Energien, Mobilität und Gebäude. Dadurch wird das stadtgesellschaftliche Ziel unterstützt, den CO₂-Ausstoß um 40% im Vergleich zum Jahr 1990 zu reduzieren. Zu diesem Zweck soll eine für das Ruhrgebiet charakteristische regionale Klimakultur in der Stadt Essen gefördert werden, die für die effektive Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen durch die aktive Beteiligung von Bürgern, Institutionen, Unternehmen, Kommunalverwaltung und Kommunalpolitik sorgt.

Eine systematische Netzwerkarbeit identifiziert Akteure, die bereits einen Beitrag zum Klimaschutz leisten und ermöglicht es neue Dienstleistungen und Angebote für eine zukunftsfähige, energieeffiziente Stadt auf den Weg zu bringen. Diese Elemente des Projektes fördern das „Handeln in einer neuen Klimakultur“ und stärken das intelligente Zusammenwirken von Anreizen, Lebensstilen, Infrastrukturen und Rahmenregeln in den Handlungsfeldern und der Stadtgesellschaft. Kommunikative Maßnahmen, wie z.B. Kampagnen unterstützen diesen Prozess maßgeblich.

GEFÖRDERT VOM



PROJEKTPARTNER

