

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:**Betreff:**

Perspektiven für den Bereich der westlichen Innenstadt
-Zwischenbericht zur Rahmenplanung-

Beratungsfolge:

05.12.2012 Bezirksvertretung Hagen-Mitte
11.12.2012 Stadtentwicklungsausschuss

Beschlussfassung:

Stadtentwicklungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Zwischenbericht mit einer ersten Auswertung der Bestandsanalyse zur Auslotung der Perspektiven für den Bereich der westlichen Innenstadt wird zur Kenntnis genommen.

Kurzfassung:

anstehende Vermarktung des ARAL-Parkhauses war der Auslöser, sich mit der Entwicklungsperspektive der westlichen Innenstadt zu befassen. Dabei wird auch der planungsräumliche Zusammenhang mit den Flächen hinter dem Hauptbahnhof beleuchtet. Nach einer ersten Bestandserhebung und deren Auswertung werden Schlussfolgerungen für die Planung formuliert, mit denen die Zielrichtung und Problemstellung für die Rahmenplanung als Zwischenbericht aufgezeigt werden und daraufhin Vorschläge zum weiteren Vorgehen unterbreitet werden.

Begründung:

Ausgangslage

Das Quartier östlich des Hauptbahnhofs zwischen Körnerstraße, Volkspark, Unterer Elberfelder Straße und Graf-von-Galen-Ring / Bahnhofsvorplatz ist einem starken Wandel unterworfen. Vor dem zweiten Weltkrieg zählte das Bahnhofsquartier zu den schönsten Stadtgebieten Hagens. Viele Industrielle, die rund um die Stadt ihre Fabriken betrieben, errichteten hier ihre luxuriöse Villa oder ihr Stadthaus. Ob auf der Ladenstraße mit ihren zahlreichen Geschäften oder in den zahllosen Hotels, Cafés und Kleinbühnen, auch das gesellschaftliche Leben pulsierte.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde die fast total zerstörte Bahnhofstraße auf dem alten Straßengrundriss wieder aufgebaut und ist bis heute geprägt durch eine geschlossene Blockrandbebauung mit 4- bis 6-geschossiger Bebauung der 50er Jahre. Es gibt nur noch ein Hotel und wenige Restaurants / Imbissbetriebe. Dafür siedelten sich vornehmlich Banken, Versicherungen, Anwaltskanzleien sowie Verlage und Handelshäuser in der Bahnhofstraße an. Wohnen findet in den Obergeschossen als Geschosswohnungsbau statt.

Der einst beliebte Stadtteil mit einer gesunden Mischung aus kerngebietstypischen Nutzungen und Wohnen musste aktuell starke Attraktivitätsverluste hinnehmen. Zunehmende Leerstände bei den Einzelhandels- und Dienstleistungsflächen sowie beim Wohnraum (etwa 7 %) und ein Besatz der Einzelhandelsflächen mit Vergnügungsstätten, Fast-Food-Restaurants und Billigläden beeinträchtigen das Erscheinungsbild und das Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum. Höherwertige Dienstleistungsbetriebe verlassen den Bereich und qualifizierte Interessenten meiden diesen Ort. Gebäude, die nicht mehr den heutigen Ansprüchen genügen, werden nicht saniert, erweitert oder umgebaut. Mangels Nachfrage gehen die Eigentümer nicht das Risiko ein, dass sich ihre Investitionen in den Bestand nicht rentieren werden, mit der Folge, dass sich am Westrand der Innenstadt weniger attraktive Nachfolgenutzungen ansiedeln, die Leerstände und Mindernutzungen zunehmen und die Abstiegstendenz immer weiter und immer schneller forschreitet.

Für Ankommende am Hauptbahnhof fehlen städtebauliche Qualitäten (Attraktionen, Magnete), die ein Entrée mit Anziehungspunkten für Reisende darstellen könnten. Als „Tor zur Stadt“ ist das für das Oberzentrum Hagen unangemessen.

(siehe PLAN 1 Leerstände)

Aktuell wird durch den Bau der Bahnhofshinterfahrung die Reaktivierung von Brachflächen westlich des Hauptbahnhofes betrieben. Durch eine Entwicklung zu einem Dienstleistungsstandort werden auch neue Impulse für die westliche Innenstadt erwartet. Diese Potentiale lassen sich jedoch nur über einen Ausbau des vorhandenen Werdetunnels und einen zweiten Bahnhofsausgang mit Durchstich nutzen. Gleichzeitig kann durch den Bau der Bahnhofshinterfahrung das Verkehrsaufkommen auf dem Graf-von-Galen-Ring um die Hälfte reduziert werden. Dadurch wird das Bahnhofsquartier beruhigt und ein Zusammenwachsen mit dem neuen Quartier hinter dem Hauptbahnhof erst ermöglicht.

(siehe PLAN 2 Bahnhofshinterfahrung)

Anstehende und schon vollzogene Umwandlungsprozesse bei Schlüsselgrundstücken (ARAL-Parkhaus, DB-Gebäude, Commerzbank, Schwenke, ehem. Gloria-Kino, Millhoff (Grabenstr.), ehem. Bauhofgrundstück Körnerstr. etc.) werfen Fragestellungen nach den Entwicklungsperspektiven für die westliche Innenstadt auf. Der Stadtentwicklungsausschuss hat daher eine Analyse der Rahmenbedingungen und die Erarbeitung einer Rahmenplanung in Auftrag gegeben.

ARAL-Parkhaus

Das bislang einer Stadttochter gehörende ARAL-Parkhaus wurde verkauft, da es aufgrund baulicher Mängel nicht von der Gesellschaft selbst saniert werden konnte. Im Vorfeld der Veräußerung wurde zunächst die Notwendigkeit eines Parkhauses in diesem Bereich geprüft. Hierzu liegt eine Stellungnahme der Verkehrsplanung vor, die zu dem Fazit kommt, dass auf Grund der geringen Frequenzierung und der geringen Auslastung unter rein verkehrsplanerischen Gesichtspunkten und bezüglich der Parkraumsituation in der Innenstadt auf das ARAL-Parkhaus grundsätzlich verzichtet werden kann. Die Reserven der in der Nähe liegenden Parkhäuser Theater Karree, Berliner Platz, Graf-von-Galen Karree, Schwenke (Kapazität 310 Stellplätze; ist nicht im Parkleitsystem integriert) reichen aus, die wegfallenden Stellplätze auszugleichen, auch wenn die kostenfreien Parkmöglichkeiten seitlich des Hbf. aufgegeben werden sollten.

Die Stadt Hagen als Trägerin der Planungshoheit hat bei der Auslobung dieser Immobilie, von der eine starke Impulswirkung auf das Quartier zu erwarten ist, zwar hohe Maßstäbe an eine städtebaulich verträgliche und attraktive Nutzung angelegt, aber die Folgenutzung bei Erhalt des Gebäudes stand im Vordergrund. Der Erwerber beabsichtigt, die Parkhausnutzung weiterzuführen und um kleinteilige Dienstleistungsnutzungen zu ergänzen (Autovermietung, Gastronomie, Autoausstellung). Die Option, durch einen Abriss des Parkhauses und gegebenenfalls weiterer Gebäude in diesem Baublock einen radikalen Umbau der Innenstadt einzuleiten, ist damit vom Tisch.

Ausgangslage Bevölkerungsstruktur

Erste Analyseergebnisse zeigen, dass sich die negativen Auswirkungen des demographischen Wandels in diesem Teilgebiet der Innenstadt schon besonders deutlich abzeichnen. Die Daten wurden für die statistischen Blöcke „Hauptbahnhof“, der auch den eigentlichen Bahnhofsgebiet sowie die Schwenke umfasst, „Theater“, zwischen Hindenburgstraße, Körnerstraße, Volkspark, Konkordiastraße und Bergischer Ring sowie „Kaufmannsschule I“ erfasst (GB 112-114). Letzterer beinhaltet zwar noch zusätzlich zum Rahmenplangebiet die Flächen jenseits der Volme bis zum Märkischen Ring, allerdings sind die Wohnnutzungen hier zahlenmäßig untergeordnet.

Einwohnerentwicklung

Stand	Hagen	%	GB 112-114	%
31.12.2011	189.240	-7,40	4.626	-7,90
31.12.2006	198.103		4.842	
31.12.2001	204.082	100	5.013	100

Quelle: Ressort Statistik, Stadtforschung und Wahlen

Im untersuchten Quartier lebten am 31.12. 2011 4.626 Menschen. Innerhalb der letzten 10 Jahre ist ein Bevölkerungsverlust um 7,9 % (Einwohnerzahl 31.12.2001: 5.013) zu verzeichnen. Damit liegt das Quartier noch über dem gesamtstädtischen Durchschnitt von – 7,4 % im selben Zeitraum.

Einwohnerstruktur in den Großblöcken 112 - 114

Deutsch/Ausländer	Deutsche	Ausländer	Gesamt	Personen mit Migrationshintergrund				%-Anteil	%-Anteil gesamtstädt.
				männlich	weiblich	Summe			
Geschlecht	Summe	Summe	.						
Alter der Person gruppiert	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl der Personen	Anzahl der Personen	Anzahl der Personen			
0 bis 5	211	51	262	113	96	209	80	57	
5 bis 10	185	35	220	111	72	183	83	55	
10 bis 15	126	91	217	79	104	183	84	50	
15 bis 20	144	75	219	71	80	151	69	43	
20 bis 25	212	172	384	128	133	261	68	38	
25 bis 30	196	181	377	139	125	264	70	40	
30 bis 35	178	179	357	130	120	250	70	47	
35 bis 40	134	175	309	122	113	235	76	48	
40 bis 45	168	176	344	128	111	239	70	34	
45 bis 50	196	132	328	112	75	187	57	30	
50 bis 55	170	120	290	72	91	163	56	28	
55 bis 60	183	106	289	74	71	145	50	27	
60 bis 65	174	85	259	58	70	128	49	26	
65 bis 70	137	69	206	61	48	109	53	32	
70 bis 75	158	62	220	62	46	108	49	32	
75 bis 80	129	27	156	30	35	65	42	32	
80 bis 85	93	10	103	17	21	38	37	28	
85 bis 90	69	3	72	2	20	22	30	24	
90 u. ä.	11	3	14	3	2	5	35	22	
Summe	2874	1752	4626	1512	1433	2945	63	37	

Stand: 31.12.2011

Quelle: Ressort Statistik, Stadtforschung und Wahlen

Die Daten zur Einwohnerstruktur zeigen folgende Auffälligkeiten:

Die Altersgruppe der 20 bis 35 jährigen ist am stärksten vertreten. Außerdem ist die Altersgruppe 0 – 5 auffällig stark. Der Anteil der Personen mit Migrationshintergrund (Deutscher mit mindestens einem ausländischen Elternteil) liegt in der Altersgruppe von 0 bis 15 Jahren mit über 80 % weit über dem gesamtstädtischen Anteil in dieser Altersgruppe von knapp über 50 %. Ein weiterer überdurchschnittlicher Anteil von Personen mit Migrationshintergrund mit 76 % (Gesamtstadt 48 %) findet sich noch in der Altersgruppe der 35 bis 40 jährigen.

Sozialstruktur in den Großblöcken 112 - 114

	Stadtgebiet				GB 112 - 114			
	m	w	gesamt	%	m	w	gesamt	%
Haushalte gesamt			92473	100			2317	100
alleinerz HH	696	4024	4720	5,1	25	115	140	6
Single-HH	18173	20332	38505	41	680	553	1233	53
Betroffenheitsquote	10,0%	8,6%			18,2%	14,7%		
alleinerz-HH SGB II			2110				98	
Familiengröße				Familiengröße				
1 Person			38505	41			1233	53
2 Personen			28566				573	
3 Personen			12904				222	
4 Personen			8448				181	
5 Pers. und mehr			4050				108	

Stand: 31.12.2011

Quelle: Ressort Statistik, Stadtforschung und Wahlen

Im untersuchten Quartier gibt es 2317 Haushalte. 53 % davon sind Single-Haushalte (gesamtstädtisch 41 %). Über 50 % der Single-Haushalte sind männlich, während der Anteil der alleinerziehenden männlichen Haushalte nur etwa 1/5 ausmacht. Bei der Betroffenheitsquote (Indikator für Arbeitslosigkeit) liegen die Werte im Quartier weit über den gesamtstädtischen, 18,2 % männlich (10 % Gesamtstadt) und 14,7 % weiblich (8,6 % Gesamtstadt). Von den insgesamt 2110 alleinerzogenen Haushalten mit SGB II-Bezug in Hagen leben ca. 20 % im Quartier.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass ein überdurchschnittlich hoher Anteil an Bewohnern mit Migrationshintergrund – in einigen Altersstufen sogar bei 80 %, verbunden mit einem überdurchschnittlich hohen Anteil an Single-Haushalten (fast 50 %), dazu eine Betroffenheitsquote in Bezug auf die Arbeitslosigkeit von 16,6 % vorzufinden ist. Die Sozialstruktur zeichnet sich, wie für innerstädtische Lagen innerhalb einer Stadt typisch, durch einen erhöhten Anteil an Arbeitslosen und Sozialhilfeempfängern aus. Auch das Haushaltseinkommen kann im Quartier als unterdurchschnittlich bezeichnet werden.

Für den unmittelbar angrenzenden Großblock 115 (Rathaus), die eigentliche City, ergibt sich ein gänzlich anderes Bild. Hier wird nur noch wenig gewohnt. Auch innerhalb des untersuchten Quartiers (Großblöcke 112 – 114) sind graduelle Abstufungen zu erkennen, je weiter man sich vom Hauptbahnhof entfernt. Ab der Grabenstraße in östliche Richtung ändert sich das Bild und spätestens von der Neumarktstraße an hat dieser Teilbereich der Innenstadt von den aktuellen Umwandlungen und Aufwertungen der Hagener City profitiert.
 (siehe PLAN 3 Rahmenplan mit Großblöcken)

Ausgangslage Bebauungs- und Nutzungsstruktur

Nach dem zweiten Weltkrieg war die Innenstadt fast vollständig zerstört. Daher setzt sich die Bebauungsstruktur aus Gebäuden zusammen, die vor 1949 und bis 1969 errichtet wurden. Entstandene Lücken in den Baublöcken wurden nicht an allen Stellen wieder baulich aufgefüllt. Die fast total zerstörte Bahnhofstraße wurde auf dem alten Straßengrundriss wieder aufgebaut. Die heute vorzufindende Baustuktur ist geprägt durch eine geschlossene Blockrandbebauung mit 4- bis 6-geschossiger Bebauung der 50er Jahre.

(siehe PLAN 8 Innenstadt von 1945 Zerstörung)

Der bauliche Zustand der Gebäude ist in der Regel gut. Je weiter man sich dem Hauptbahnhof nähert, desto mehr Modernisierungsbedarfe zeigen sich. Im Teilbereich zwischen Grabenstraße und Volkspark wurden die Gebäude in den letzten Jahren im Rahmen der Neugestaltung der Hagener City bereits umfassend modernisiert.

Es herrschen gemischte Nutzungsstrukturen vor: Mischbebauung mit Mehrfamilienhäusern, gewerblich genutzten Gebäuden, aber überwiegend mit Gewerbe- und Dienstleistungsnutzung im Erdgeschoss. Gewohnt wird in den Obergeschossen.

Die Bevölkerungsstruktur lässt sich im Stadtbild deutlich ablesen. Gaststätten, Kneipen und kleinere Läden sind vielfach ethnisch geprägt. Dazu gibt es Bereiche, in denen die Trading-Down-Prozesse schon weit vorangeschritten sind und die als Angsträume gemieden werden. In den Baublöcken zwischen Graf-von-Galen-Ring und Hindenburgstraße sind diese Prozesse schon weiter ausgeprägt.

Der Versiegelungsgrad ist insgesamt sehr hoch mit einem Defizit an Grün- und öffentlich nutzbaren Freiflächen. Nur in Randlage sind Grün- und Erholungsflächen wie der Volkspark, der begrünte Fußweg an der Volme und der Landschaftsraum hinter dem Hauptbahnhof (Phillipshöhe, Ennepe-Ufer) anzutreffen, jedoch wie das Ufer der Volme nicht erlebbar und nur schlecht erreichbar. Theaterplatz und Neumarktplätzchen sind die einzigen öffentlichen Räume im Quartier. Die Immissionsbelastung an der einen oder anderen Verkehrstrasse (Graf-von-Galen-Ring, Körnerstraße, unterer Teil der Elberfelder Straße) liegt in Bezug auf gesunde Wohnverhältnisse im kritischen Bereich, und hier wird gewohnt.

(siehe PLAN 4 Eigentümerstruktur)

Diese Rahmenbedingungen sind nicht einheitlich über das gesamte Quartier verteilt anzutreffen, aber die negativen Auswirkungen strahlen über den räumlich begrenzten Bahnhofsgebiet hinaus aus und verstärken noch das Imageproblem des Bahnhofsviertels. Es gibt einzelne Potentialflächen, auf denen ein besonders hoher Handlungs- und Entscheidungsdruck liegt, da sich hier die Probleme durch Leerstand, Mindernutzungen, Wegfall von Dienstleistern, schlechte Bausubstanz und/oder ungünstige Sozialstruktur häufen. Dies betrifft beispielsweise die Blöcke beiderseits der Stresemannstraße inkl. Parkhaus und Martin-Luther-Kirche, zwischen Körnerstraße und Elberfelder Straße, die Gebäude von LZB, ehem. Commerzbank,

Bunker am Arbeitsamt und Gloria-Kino sowie die beiden städtischen Flächen für den ruhenden Verkehr an der Grabenstraße.
(siehe PLAN 5 Potentialflächen)

Der Gutachter des Vergnügungsstätten-Konzeptes hat bestätigt, dass im Bahnhofsgebiet die höchste Dichte an Spielhallen und sonstigen Vergnügungsstätten anzutreffen ist. Weitere Einrichtungen werden immer noch beantragt. Zur Eindämmung der Trading-Down-Prozesse und zum Schutz des Nahversorgungszentrums soll auf Grundlage der Einzelhandels- und Vergnügungsstätten-Konzepte gegengesteuert und planungsrechtlich reagiert werden.

(siehe PLAN 6 Vergnügungsstätten – Bestand)

Auf der Seite der Potentiale steht die Lagegunst des Quartiers, unmittelbar zwischen ICE-Haltepunkt und Innenstadt gelegen, mit guter Infrastrukturausstattung und ÖPNV-Anbindung, dazu noch in Tallage gleich zweier Flüsse und barrierefrei erreichbar – eigentlich beste Innenstadtlage.

Ausgangslage Wohnen

In der westlichen Innenstadt wird gewohnt. Dabei findet das Wohnen überwiegend in den Obergeschossen statt mit Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen in den Erdgeschossen. Aber es gibt auch reine Wohnhäuser.

Die Versorgung mit öffentlich geförderten Wohnungen im Innenstadtbereich ist im Vergleich zu anderen Wohnstandorten nur gering, wird aber insbesondere dann stark nachgefragt, wenn es sich um eine barrierearme Ausstattung handelt.

Wohnungsbestände von Gesellschaften gibt es hier kaum. Der überwiegende Teil der Immobilien befindet sich in Einzeleigentum. Das Problem beim Wohnraum ist weniger der dauerhafte Leerstand als vielmehr die starke Fluktuation.

Der Großteil der angebotenen Wohnungen (70%) setzt sich aus Gebäuden zusammen, die vor 1949 und bis 1969 errichtet wurden mit entsprechenden Ausstattungs- und Modernisierungsdefiziten. Sie erzielen trotz des geringen Mietpreises von durchschnittlich 4,60 Euro/qm eine nur geringe Nachfrage. Das Quartier weist einen erhöhten Anteil an preisgünstigem Wohnraum auf, der insbesondere die Bedarfe von einkommensschwachen Singles, kinderreichen Familien, älteren Menschen und Auszubildenden und Studenten (mit temporär geringer Wohnkaufkraft) decken dürfte (aus: Weiterentwicklung des Masterplans Wohnen in Hagen, Bewertung einer Wohnbaufläche, erstellt von InWIS Bochum im Auftrag der Stadt Hagen).

Es handelt sich um ein Quartier mit Bausubstanz der 50er Jahre, dessen architektonische Qualitäten herausgearbeitet werden könnten, um das Image zu verbessern. Das ließe sich im Zusammenspiel mit dem Thema Wohnen

gegebenenfalls zu einer Marke ausbilden. Ein genauer Blick auf die Bausubstanz lohnt sich auf jeden Fall.

Stadträumliche Zusammenhänge beiderseits des Hauptbahnhofs

In einer der Entwicklungsvarianten aus der Rahmenplanung Westside HBF, der sog. „Wachstumsvariante“, wird versucht, zwischen der Innenstadt und den Brachflächen hinter dem Hauptbahnhof eine städtebauliche Verbindung herzustellen mit dem Ziel, den Hauptbahnhof als die Keimzelle bzw. das Zentrum eines neu zu entwickelnden zentralen Dienstleistungsquartiers zu kreieren: als ein Sprung über die Bahn zum Fluss. So wird die „Westside HBF“ nicht nur als funktionale und gestalterische Stärkung der Innenstadt sondern auch der angrenzenden Stadtteile Altenhagen und Wehringhausen gesehen mit Potentialen zur Aufwertung und Ergänzung der Innenstadt in westlicher Richtung bis zum Ufer der Ennepe. Es wird eine Vernetzung der Funktionen und Nutzungen zwischen dem Bereich westlich und östlich des Hauptbahnhofes angestrebt.

Dabei wird zunächst unterstellt, dass die hochwertige Entwicklung des Bereiches hinter dem Hauptbahnhof positive Impulse auf das Bahnhofsviertel auslöst. Nach dem erklärten Ziel, der Verklammerung der Bereiche westlich und östlich des Hauptbahnhofs, sollen die Grundstücke typische Citynutzungen aufweisen. Dem Erosionsprozess, der im Bahnhofsviertel eingesetzt hat, soll entgegengewirkt werden. Eine Erweiterung des Flächenangebotes über die Bahntrasse hinaus ist dazu geeignet, dass größere Dienstleistungsunternehmen dort investieren. Überregional bekannte Hagener Unternehmen, die einen großen Wert auf Präsentation und sehr gute Erreichbarkeit legen, könnten dort ihre Hauptverwaltungen ansiedeln. Es ist davon auszugehen, dass der Lagevorteil dieser Flächen, bei einer optimalen Herrichtung und Vermarktung, einen wichtigen Impuls für die Revitalisierung des Bahnhofsviertels auslösen würde. Die zwei Quartiere beiderseits des Bahnhofes würden sich gegenseitig bereichern und zu Synergieeffekten führen.

Schlussfolgerungen für die Planung

In den letzten Jahren sind erhebliche öffentliche Investitionen in den Bereich der westlichen Innenstadt geflossen, was jedoch den Abwärtstrend nicht stoppen konnte. So wurde neben dem Bahnhof ein zweiter Verwaltungsstandort entwickelt (Technisches und Soziales Rathaus), der Bahnhofsvorplatz mit dem ZOB neu gestaltet, Bahnhofstraße und untere Elberfelder Straße aufgewertet bis hin zum Theaterplatz, der ebenfalls neugestaltet wurde. Durch Parkraumbewirtschaftung und Verkehrsführung / Einbahnstraßensystem konnte das Quartier dazu verkehrlich beruhigt werden.

(siehe PLAN 7 Skulpturenallee Bahnhofstraße)

Aufgrund der Tatsache, dass es im Quartier kaum städtischen Grundbesitz gibt und angesichts leerer Kassen ist zu fragen, durch welche weiteren Investitionen eine Trendwende überhaupt zu erreichen ist. Dabei ist zu prüfen, ob die Inanspruchnahme von Förderung angesichts der Eigenmittel-Problematik zukünftig überhaupt möglich ist. Für die Requirierung von Privatinvest bedarf es aber einer überzeugenden Gesamtkonzeption oder auch Markenbildung. Da die Eigentümerstruktur kleinteilig ist, wird man eher von einer Strategie der kleinen Schritte als vom großen Wurf ausgehen müssen. Umso wichtiger ist daher die Verständigung auf eine langfristige Zielsetzung. Der Kommune kommt dabei die Rolle des Steuerers und Moderators zu, der mit langem Atem, wann immer sich eine neue Option ergibt, private und öffentliche Interessen mit- und gegeneinander aushandelt. Dem Parkhaus-Areal kommt dabei eine besondere Schlüsselfunktion zu.

Es ist die Frage zu stellen, welche Entwicklungsperspektiven und zukünftigen Funktionen für das Quartier der westlichen Innenstadt gesehen werden unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen des Bestandes und bei perspektivischer Betrachtung der Entwicklungen im Umfeld. Welche Ideen und Konzepte für Nutzungen, bebaute Flächen, Freiräume, öffentliche Räume aus anderen Städten lassen sich gegebenenfalls übertragen?

Dabei sind Ansätze gefragt, die das **Wohnen** in einer hoch verdichteten Innenstadt für die zu ermittelnden Zielgruppen wieder attraktiver machen und durch Verbesserung des Wohnumfeldes die Defizite beheben und die vorhandenen Wohnstandortqualitäten besser herausarbeiten.

Der Trend geht zurück zum innerstädtischen Wohnen. Die Stärkung der Innenentwicklung, die Auslastung vorhandener Infrastrukturen (auch des ÖPNV), die Stärkung der Innenstadt (insbesondere des Einzelhandels), kurze Wege, die Reduzierung des Verkehrs (auch des ruhenden Verkehrs) sind stadtentwicklungspolitische Anliegen. Das Quartier, als westlicher Teil der Innenstadt, bietet durch seine Talaage Barrierefreiheit, wohnungsnahe Infrastruktur und die Nähe zu einem bedeutenden ÖPNV-Knotenpunkt.

Eine gute Ausstattung mit Ärzten und Gesundheitsdienstleistern ist vorhanden. Projekte des altersgerechten Wohnens im Nahbereich nutzen bereits diesen Standortvorteil. Bei der Nahversorgung sollte lediglich das Segment Lebensmittel noch einmal auf den Prüfstand.

Eine gute verkehrliche Anbindung besteht auch an Ausbildungs- und Studienstandorte in der weiteren Region. Hagen als Standort einer Fachhochschule und mit einer Vielzahl von Ausbildungsbetrieben hat eine erhöhte Nachfrage nach kleinen Ein-Zimmer-Apartements im günstigen Preissegment zu verzeichnen. Größte Zielgruppe des Hagener Wohnungsmarktes sind ältere Haushalte. Familienhaushalte machen weiterhin einen bedeutenden Anteil aus. Die Nachfrage bei Singlehaushalten ist leicht steigend.

Die Analyse der Bevölkerungsstruktur zeigt einen Anteil von 50% Single-Haushalten. Sie stellen damit die größte Nachfragegruppe. Preisgebundene Wohneinheiten machen nur einen geringen Anteil am Gesamtwohnungsbestand aus, d.h. es gibt

kein ausreichendes Angebot für Single-Bedarfsgemeinschaften. Wohnungsnachfrage und Wohnungsangebote einkommensschwacher Haushalte werden anhand der Daten zur Bevölkerungsstruktur ebenfalls ein Thema sein.

Um das Wohnen in der Innenstadt wieder attraktiver zu machen, sind die erkannten Defizite aufzuarbeiten. Es gibt wenig Grün- und Freiflächen im Gebiet mit einem entsprechend schlechten Kleinklima. Die besonders immissionsbelasteten Bereiche an den Hauptverkehrsstraßen sind durch Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes nur schwer zu fassen. Zugänge zur Volme und Vernetzungen des Stadtraumes mit dem Gewässer fehlen. Hinzu kommen Sicherheitsaspekte und die notwendige Beseitigung von Angsträumen. Für die Ansiedlung von Familien mit Kindern und älteren Menschen sind diese Defizite auszugleichen.

Erste Erkenntnisse der Wohnungs- und Wohnungsmarktstrukturen zeigen, dass Bestände der Wohnungsbaugesellschaften nur untergeordnet sind bei kleinteiligen Eigentumsstrukturen mit einem nicht unbedeutenden Anteil von Eigentümern mit Migrationshintergrund. Einerseits sind viele Wohnhäuser energetisch nicht auf neuestem Stand, was die Vermietbarkeit noch mehr erschwert, andererseits kann die Nachfrage nach preisgünstigem Wohnraum immer noch gedeckt werden. Wohnungsleerstände von etwa 7 % sind möglicherweise aber auch ein Indiz, dass Wohnungsangebote für spezifische Zielgruppen fehlen. Insbesondere fällt der hohe Anteil an Ein-Personen-Haushalten auf. Bei Aufwertungsstrategien besteht auch immer die Gefahr von Verdrängungsprozessen.

Angesichts rückläufiger Bevölkerungszahlen und hoher Leerstände bietet **Rückbau** eine Option, Flächen vom Markt zu nehmen, um das Wohnumfeld zu verbessern. Zusammen mit dem Flächenpotential von Baulücken könnte der Mangel an Freiflächen und öffentlich nutzbaren Aufenthaltsbereichen im Quartier kreativ genutzt werden. Für die Vermarktbarkeit privaten Wohnraums sind ebenfalls für Mieter nutzbare Haus- und Hofflächen sowie das Angebot wohnungsnaher Stellplätze erforderlich.

Vermehrt ist bei brachgefallenen, untergenutzten Grundstücken sowie leerstehenden Immobilien an temporäre Nutzungen / Zwischennutzungen zu denken, um kreativ und flexibel auf die sich ständig wandelnden Nutzungsansprüche reagieren zu können.

Von dem Gedanken, den kerngebietstypischen Charakter in der westlichen Innenstadt aufrechterhalten zu können, wird man sich angesichts der Einzelhandelskonzentrationen in der Kernstadt verabschieden müssen. Das heißt, MK-Flächen vom Markt zu nehmen und zukünftig die Mischnutzung mit dem Schwerpunkt Wohnen zu stärken. Bei den Dienstleistungsnutzungen im Bahnhofsviertel ist darauf zu achten, keine Konkurrenzen zu dem geplanten hochwertigen Gewerbe- und Dienstleistungsquartier westlich vom Hauptbahnhof aufzubauen, sondern sinnvolle Ergänzungen und Stärkung des Wohnens durch Nahversorgungsangebote für Nutzergruppen, die angelockt werden sollen, z. B. rund um das Thema Alter und Gesundheit und studentisches Wohnen / Wohnen auf Zeit.

Weiteres Vorgehen

Mit der Entwicklungskonzeption für die westliche Innenstadt wird eine Gratwanderung zwischen dem Aufbau einer möglichen Konkurrenz zur Innenstadt einerseits und der erwünschten Belebung der City andererseits vorgenommen. Dazu kommt die Nutzungskonkurrenz eines neuen Dienstleistungsquartiers hinter dem Hauptbahnhof bei gleichzeitig hohem Leerstandsaufkommen gerade im Dienstleistungsbereich im Bahnhofsviertel selbst. Die dahinter stehende Fragestellung nach den Entwicklungsperspektiven für die westliche Innenstadt soll mit dem fachlichen aber auch unvoreingenommenen Blick von außen, über eine Kooperation mit der TU Dortmund in der Form eines Masterplanes als Endprodukt für die Großblöcke 112 – 114, aufbereitet werden.

Die Verwaltung schlägt ein moderiertes Beteiligungsverfahren zur Information und Diskussion der Entwicklungsperspektiven zwischen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Studierenden vor Ort vor, idealerweise in einer der leerstehenden Dienstleistungsimmobilien im Quartier. Über einen in der BV Mitte einzurichtenden Arbeitskreis „Westliche Innenstadt“ könnte sichergestellt werden, dass alle Akteure, insbesondere die Eigentümer der Potentialflächen, in die Prozesse eingebunden wären.

Finanzielle Auswirkungen

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

Es entstehen keine finanziellen und personellen Auswirkungen

gez.

Grothe

Technischer Beigeordneter

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

**Beigeordnete/r
Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:**

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb: _____ **Anzahl:** _____

