



ENTWURF E02 – EXPOSÉ

Von East Side
und West Side |
Ein Brückenschlag
in Hagen

13.05.2024

Cech, Robin
Deiwick, Sebastian
Piqué, Marc
Schmitz, Paul

tu technische universität
dortmund

rp^o Fakultät Raumplanung

INHALTSVERZEICHNIS

1. STATUS QUO	2
2. PROBLEMSTELLUNG	4
3. FORSCHUNGSDESIGN UND ZIELSETZUNG	6
4. STAND DER FORSCHUNG	9
5. ANSÄTZE DES ENTWURFES	12
6. ZEITPLANUNG	15
QUELLENVERZEICHNIS.....	II
Literaturquellen.....	II
Internetquellen	II
Rechtsquellen	IV
ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	V

1. STATUS QUO

“WILLKOMMEN IN HAGEN”. So steht es in großen Lettern der Empfangshalle des Hagener Hauptbahnhofs unter dem gläsernen Kunstwerk von Johan Thorn-Prikker, dem stadtwie bekannten Künstler des frühen 20. Jahrhunderts, geschrieben. Jedoch ist spätestens nach dem Verlassen der Empfangshalle der Glanz alter Zeiten, welcher in dem denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude zumindest teilweise noch zu finden ist, verloren.



Abbildung 1: Empfangshalle Hagener Hauptbahnhof (Quelle: eigene Darstellung)

Die Stadt Hagen ist eine kreisfreie Großstadt in Nordrhein-Westfalen und ist Heimat von knapp 190.000 Einwohner*innen (Landesdatenbank NRW). Sie grenzt im Norden an die Stadt Dortmund und ist damit am südöstlichen Randbereich des Ruhrgebietes gelegen. Im Süden grenzen der Ennepe-Ruhr-Kreis sowie der Märkische Kreis an das Stadtgebiet, weshalb Hagen auch als “Tor zum Sauerland” bezeichnet wird. Die Blütezeit der Stadt fand in den 1970er und 1980er Jahren statt, als die Fußgängerzone in der Innenstadt eröffnet und gut besucht wurde. Hagen konnte sich damals auch wirtschaftlich gegenüber den nördlichen Nachbarn Dortmund, Witten und Bochum gut behaupten (vgl. Landesdatenbank NRW). Besonders in dieser Zeit entwickelte sich Hagen immer mehr zu einer autogerechten Stadt. Die Straßenflächen wurden massiv ausgebaut, um alles für den Autoverkehr gut erreichbar zu machen. In der Folge und durch den Einsatz von Bussen wurde der Entschluss gefasst, die Straßenbahn in Hagen aufzugeben, sodass bereits 1976 der Betrieb eingestellt wurde (vgl. WP 2016).

Allerdings geriet die Stadt Hagen in den 1990er Jahren durch die zunehmende Globalisierung und eine starke Deindustrialisierung unter Druck, welche das Verschwinden von Betrieben im

gesamten Stadtgebiet und parallel einen Bevölkerungsschwund zur Folge hatte. Heutzutage wird die Einstellung des Straßenbahnbetriebes in der Stadtentwicklung als Fehler betrachtet. Dies wird auch durch ein Gutachterbüro bestätigt, welches davon ausging, dass die Wiedererrichtung einer Straßenbahn in Hagen am geeignetsten dafür wäre, die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs auf den am stärksten ausgelasteten Korridoren zu erhöhen (vgl. WP 2022). Jedoch hat sich die Stadt wirtschaftlich nie mehr richtig erholt, weshalb eine Wiedereinführung der Straßenbahn für die Stadt Hagen aktuell nicht zu finanzieren ist (vgl. WP 2024).

Diese Gegebenheiten werden besonders im Umfeld des Hagener Hauptbahnhofs ersichtlich. Neben zahlreichen Herausforderungen in unterschiedlichen Bereichen der Stadtplanung ist es doch besonders die Fehlentwicklung des Verkehrs, die nach dem Verlassen des Bahnhofsgebäudes auffällt. Über einen überdimensionierten, versiegelten Platz hinwegsehen fällt der Blick auf einen großen Busbahnhof, der an die stark befahrene Straße Graf-von-Galen-Ring angeschlossen ist. Eine Verbindung zur Innenstadt ist durch diese Zäsur fast vollständig unterbunden. Ein weiteres, starkes Merkmal des Hagener Bahnhofsumfeldes ist die Altenhagener Brücke, einem Relikt der autogerechten Stadtentwicklung in Hagen. Diese Brücke, welche die Bundesstraße 54 über eine Hochebene führt, ist zum Teil sehr marode, weshalb der Verkehr in absehbarer Zeit nicht mehr über diese Hochebene fahren kann. Auf der unteren Ebene bildet die Altenhagener Brücke einen riesigen Knotenpunkt für den motorisierten Verkehr. Zu der Fehlentwicklung im Bereich des Verkehrs ist vor allem auch eine fehlende Freiraumgestaltung festzustellen. So fließen zwar die Volme und die Ennepe im Bereich des Bahnhofsviertels, jedoch sind diese kaum sichtbar. Eine Renaturierung und Erlebarmachung der Volme, sowie im Innenstadtbereich ist hier nicht festzustellen. Insgesamt sucht man qualitative Grün- und Naherholungsflächen im Bereich des Bahnhofsviertels vergebens. Ein attraktives Umfeld für den Fuß- und Radverkehr ist damit nicht gegeben.

Neben den großen Themen des Verkehrs sowie Freiraumgestaltung ergeben sich für den Bereich um den Hagener Hauptbahnhof einige weitere planerische Aufgaben. Zu nennen ist dabei der Umgang mit Bestandsgebäuden, besonders das leerstehende Hochhaus des ehemaligen Arbeitsamtes sowie die teilweise leerstehenden und sanierungsbedürftigen Gründerzeitgebäude an der Altenhagener Brücke oder der Umgang mit dem Standort der Deutschen Edelstahlwerke in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs. Ebenso ist das „Hagen Valley“, eine noch nicht erschlossene Brachfläche auf der Westseite des Bahnhofes, ein großes Thema für die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes.

2. PROBLEMSTELLUNG

„Der öffentliche Raum und das in ihm stattfindende Leben prägen die Identität unserer Städte.“ (Reicher 2017: 100) Dabei bilden Straßen und Plätze das Fundament der Stadtentwicklung, auf Quartiersebene, städtischer Ebene sowie im regionalen Rahmen. (ebd.). In Städten wie Hagen, die in der Wiederaufbauphase nach dem 2. Weltkrieg nach dem Leitbild der autogerechten Stadt aufgebaut wurden, löste sich der öffentliche Raum tendenziell auf. Dabei wurde das Zentrum autoverkehrsgerecht ausgebaut, Quartiere durch Straßentrassen durchschnitten und öffentliche Plätze zu Verkehrsknotenpunkten umgestaltet (ebd.: 101). Zu den daraus entstehenden Entwicklungen zählen Funktionsverlust und Nutzungskonkurrenzen zwischen Verkehr und Aufenthalt (ebd.: 103). Dabei wird vor allem das soziale Geschehen auf den Straßen und in deren unmittelbarer Umgebung beeinträchtigt. So verbringen an verkehrsreichen Straßen Anwohner*innen nachweislich weniger Zeit im Freien und die sozialen Interaktionen an diesen Orten reduzieren sich auf ein Minimum. Dies führt zu einer deutlichen Begrenzung des Lebens- sowie Aufenthaltsraums der Bevölkerung und deren Teilnahme am öffentlichen Leben (Schmidt et al. 2013: 88). Weitere aktuelle Probleme wie Kommerzialisierung, Vernachlässigung und Vandalismus verschärfen die Problematik. (Reicher 2017: 103) Um diesem zu begegnen, sollte die Gestaltung öffentlicher Räume darauf abzielen, bisher vorrangig von Funktionalität, Wirtschaftlichkeit und Sicherheitsbedenken bestimmten Straßen- und Verkehrsräume wieder stärker in das Stadtbild zu integrieren. Um dies in Städten wie Hagen zu ermöglichen, ist eine Neuordnung der innerstädtischen Mobilität essenziell. (ebd.: 88)

Des Weiteren zählt der Klimawandel zu den größten Herausforderungen unserer Zeit und stellt eine ernsthafte Bedrohung für das menschliche Wohlergehen und die planetare Gesundheit dar (IPCC 2023: 4). Um eine lebenswerte und nachhaltige Zukunft für alle sicherzustellen, sind deshalb tiefgreifende und anhaltende Emissionsreduktionen erforderlich (ebd.: 2). Zwar verfolgt die deutsche Klimapolitik daher das Ziel, die Treibhausgasemissionen in den nächsten Jahren stark zu reduzieren, jedoch konnten hierbei keine ausreichenden Erfolge erzielt werden. (UBA 2024a) Ferner zeigen aktuelle Hochrechnungen, dass mit den aktuellen Maßnahmen die Klimaziele im Verkehrssektor in Zukunft weit verfehlt werden (UBA 2024b: 23) (siehe Kapitel 3). Somit besteht dringender Handlungsbedarf im Verkehrsbereich, um dem Klimawandel in Deutschland wirksam zu begegnen (Frey et al. 2020: 7). Dabei ist die zentrale Strategie die Förderung des Umweltverbundes, bei der im Rahmen der Mobilitätswende die Verlagerung des Verkehrs vom MIV auf weniger umwelt- und klimaschädliche Verkehrsmittel wie den öffentlichen Personenverkehr oder den Rad- und Fußverkehr im Fokus steht (UBA 2019: 22).

Ein weiteres wichtiges Anliegen räumlicher Planungen und Konzepte ist der Schutz der Gesundheit der Bevölkerung in den Städten (Böhme et al. 2023: 12). Besonders relevant ist dabei die Berücksichtigung von Ruhe, Erholung, Wohlergehen, Bewegung, Stressbewältigung und Entspannung (ebd.: 8). „Eine für alle Bewohner*innen und Bevölkerungsgruppen gesunde Stadt ist außerordentlich vielfältig und ermöglicht, den unterschiedlichen Bedürfnissen

gerecht zu werden, ohne einzelne Bewohner*innen zu benachteiligen“ (ebd.: 12). Während körperliche Aktivität eine wichtige Rolle beim Schutz und der Reduzierung der Morbidität und Mortalität durch chronische Krankheiten spielt (Frank et al. 2019: 320), erhöht ein geringes Maß an Aktivität und ein sitzender Lebensstil beispielsweise durch Nutzung motorisierter Verkehrsmittel das Risiko dieser Krankheiten (ebd.: 321f.). Daher dominieren in einer gesunden Stadt die aktive Fortbewegung zu Fuß und mit dem Fahrrad, welche Teil des Umweltverbundes sind (Böhme et al. 2023: 12). Da sich die Art der bebauten Umwelt, des öffentlichen Raumes und die Flächenverteilung in der Stadt maßgeblich auf die Wahl der Verkehrsmittel auswirken, ist deren Gestaltung und Steuerung eine der zentralen Stellschrauben für gesündere Städte. (Frank et al. 2019: 320).

Somit zeigt sich, dass die Mobilitätswende als Grundlage für die Verbesserungen der öffentlichen Räume nicht nur Ziele des Klimaschutzes, sondern auch die Gesundheit in den Städten verbessern kann. Tatsächlich waren in Deutschland 2019 etwa 40 % der PKW-Fahrten so kurz, dass sie sich auch auf gesunde, umweltfreundliche, klimaschonende, günstige und schnelle aktive Mobilitätsformen hätten verlagern lassen könnten (Frey et al. 2020: 23). Die Vorteile dieser Verlagerung hängen jedoch vom Vorhandensein gesundheitsfördernder Verhältnisse in der Stadt ab. Neben einer höheren Wohndichte und stärkerer Nutzungsmischung die im Hagener Bahnhofsumfeld bereits vorhanden sind, ist insbesondere die Verteilung der Fuß- und Fahrradwege, kombiniert mit Grünbereichen und bewegungsfreundlichen Räumen ein entscheidender Faktor, der zur Akzeptanz aktiver Mobilität beiträgt (Frank et al. 2019: 322f.). Weiterhin ist die Betrachtung der ebenfalls dem Umweltverbund zugehörigen öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) von Bedeutung, da zwischen diesen und aktiver Mobilität Synergieeffekte bestehen. So fördern attraktive Zugangswege die Nutzung des ÖVs, während ein attraktives ÖV-Angebot mehr Fußwege zum und vom ÖV auslöst. Beim Fahrradfahren sind ähnliche Effekte zu beobachten, wobei eine erhöhte Fahrradnutzung auch Verkehrsverlagerungen vom ÖV auf das Fahrrad verursachen kann (Götschi et al. 2015: 22; Holz-Rau & Scheiner 2020: 392).

Um die Mobilitätswende voranzubringen ist es daher entscheidend, nicht nur direkte Verbesserungen für den Umweltverbund zu schaffen, sondern auch die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Verkehrssicherheit in den Städten zu verbessern. Dabei spielt insbesondere die Raumgewinnung durch Umwidmung von Flächen motorisierter Verkehre eine besondere Rolle (Frey et al. 2020: 13). Zwar haben in der Vergangenheit viele Städte Infrastruktur für Verkehrsmittel des Umweltverbundes ausgebaut oder verbessert (Achatz et al. 2020: 479), jedoch vor allem in Form von Erweiterung der Infrastruktur. Bei der einseitigen Implementation solcher Pull-Maßnahmen werden jedoch häufig die Potenziale von Verlagerungseffekten überschätzt. (Holz-Rau & Scheiner 2020: 392). So hat sich gezeigt, dass die bloße Zunahme der Verkehrsmittel des Umweltverbundes nicht unmittelbar zu einer Reduzierung motorisierter Verkehrsmittel führt (ebd.: 391). Neben Kannibalisierungseffekten innerhalb des Umweltverbundes zeigen Studien, dass sich Kapazitäten für motorisierten Verkehr ohne Verringerungen wieder füllen (ebd.: 391, 393). Erfolgreiche Verkehrsverlagerungseffekte erfordern daher die Kombination von Pull-Maßnahmen mit

Push-Maßnahmen, die sich auf die Kapazitätsreduktion des motorisierten Verkehrs konzentrieren (ebd.: 393).

Eine Neuordnung der Mobilität durch die Verkehrswende kann somit effektiv mehrere aktuelle Herausforderungen in städtischen Gebieten gleichzeitig adressieren. So lassen sich nicht nur die globalen Auswirkungen des Klimawandels reduzieren, sondern auch lokale Gesundheitsaspekte in den Städten verbessern. Darüber hinaus ergeben sich bedeutende Synergieeffekte zwischen diesen Aspekten. Durch die höhere Umweltverträglichkeit und den geringeren Platzbedarf der umweltfreundlichen Verkehrsmittel des Umweltverbundes wird zusätzlicher Raum geschaffen, der zur Steigerung der Aufenthaltsqualität genutzt werden kann. Dies bietet für Hagen nicht nur die Chance, Probleme des Bahnhofsumfeldes zu lösen, sondern ermöglicht wiederum die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, was zu einem positiven Kreislauf in der Verbesserung der städtischen Mobilität und Lebensqualität führen kann.

3. FORSCHUNGSDESIGN UND ZIELSETZUNG

Unter dem Eindruck der im vorigen Abschnitt aufgezeigten Problemstellung beschäftigt sich der Entwurf mit dem Einfluss von Mobilität auf die Stadtgestaltung und Stadtentwicklung am Beispiel Innenstadt und der Bahnhofsgegend der Stadt Hagen. Dabei soll insbesondere auch auf die Freiraumgestaltung und weitere planerische Themen eingegangen werden. Die spezifische Forschungsfrage lautet konkret:

„Kann eine Umgestaltung und Neuordnung des Verkehrs in Hagen zu Verbesserungen in anderen städtebaulichen Themenfeldern führen und eine Attraktivierung des Bahnhofsviertels hervorrufen?“

Gegenstand dieser Gruppenarbeit ist die Mobilität und die städtebauliche Organisation und Transformation von Verkehr im Bahnhofsviertel von Hagen. Untersuchungsraum ist die Innenstadt von Hagen, während das Plangebiet grob durch die Mündung von Ennepe und Volme, der B54, der Parkanlagen Funckepark, Volmepark und Volkspark, sowie der Fußgängerzone und der Elberfelder Straße in ihrer Verlängerung umrissen wird (siehe Abbildung 2).



Abbildung 2: Übersicht Untersuchungsraum (Quelle: eigene Darstellung)

Um die Forschungsfrage zu konkretisieren und eine strukturierte Antwort zu ermöglichen, wurden zusätzlich vier Unterfragen formuliert:

Um einen Eindruck von den städtebaulichen und verkehrsinfrastrukturellen Gegebenheiten in Hagen zu erlangen, zielt die erste Unterfrage **„Welche städtebaulichen und funktional-freiräumlichen Probleme bestehen und resultieren aus der momentanen Organisation der Mobilität in Hagen?“** auf eine räumliche und funktionale Analyse der Organisation von Mobilität und dem aktuellen Verkehrsverhalten im Untersuchungsraum. Diese Erkenntnisse sollen, neben den fachlichen Grundlagen und Theorien, die praktische Basis für die Konzeption des Rahmenplans als Strategiepapier bilden, und durch den direkten Ortsbezug für ein besseres Verständnis des Kontexts und der Hintergründe dienen.

Die Unterfrage **„Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus und welche städtebaulichen Ansprüche sind bei der Erfüllung dieser zu berücksichtigen?“** richtet sich an die Erweiterung der fachlichen Grundlagen und des aktuellen Stands der Forschung zum Thema Mobilität. Grundlage sind zum einen technologische Entwicklungen und Mobilitätstrends, und zum anderen Verkehrsprognosen und die Interpretationen dieser. Ziel dieser Unterfrage ist es, die zukünftigen Ansprüche von und an Mobilität herauszufinden, sowie die aktuellen Analysen vor Ort, um langfristige und wissenschaftlich fundierte Prognosen und Perspektiven zu ergänzen.

Mit der Unterfrage **„Welche Auswirkungen sind von einer Umstellung und Neuordnung des Verkehrs zu erwarten und lassen sich diese für Synergieeffekte in anderen städtebaulichen**

Themenfeldern verbinden?“ sollen die räumlichen und funktionalen Auswirkungen des angestrebten Mobilitätskonzepts auf den Raum diskutiert werden. In diese Diskussion sollen auch Maßnahmen aus anderen städtebaulichen Themenfeldern, wie etwa Hochwasserschutz, Vermeidung von Hitzeinseln, Einzelhandel, zielgerichtete Wohnraumversorgung, etc. eingebracht werden und Synergien gesucht und genutzt werden. Auf dieser Basis soll der öffentliche Raum dann für den strategischen städtebaulichen Rahmenplan neu gedacht und gestaltet werden. Ziel dieser Unterfrage ist sich der Effekte positiv wie negativ bewusst zu werden und interdisziplinäre Synergien und Strategien, etwa Fördermöglichkeiten, zu erörtern.

Abschließend zielt die Unterfrage **„Inwiefern kann eine Neuordnung von Mobilität eine Attraktivierung des Bahnhofsviertels hervorrufen?“** darauf ab, ob und welche Aufwertungsentwicklungen für das Bahnhofsumfeld erhofft und erwartet werden können. Dabei sollen vor dem Hintergrund des angestrebten Mobilitätskonzeptes und der neuen Organisation von Verkehr, zum einen die Möglichkeiten der Attraktivierung des Areals als Wohn- und Einzelhandelsstandort eruiert werden, und zum anderen gestalterische städtebauliche Perspektiven zur Reduzierung der räumlichen Barrieren zwischen Bahnhof und Fußgängerzone gefunden werden. So soll das Viertel als Eingangstor in die Innenstadt wahrgenommen werden und über die Verbindung nicht nur verkehrstechnisch und räumlich, sondern auch insbesondere sozialräumlich Anschluss an die Innenstadt und den Stadtkern von Hagen erlangen.

Insgesamt soll die Bearbeitung und Diskussion der Forschungsfrage und ihrer Unterfragen in einem konzeptionellen Entwurf eines strategischen, städtebaulichen Rahmenplans für den Bereich des Bahnhofs und der Innenstadt münden. Dabei soll zum einen ein Lösungsansatz für den innerstädtischen Verkehr im Sinne eines Mobilitätskonzepts erstellt werden, welcher sich an dem Stand der Forschung zum Thema „Mobilität der Zukunft“ und den aktuellen Verkehrsprognosen orientiert und diesen mit Ortsbezug zu Hagen interpretiert. In diesem Zuge liegt ein großes Augenmerk auf den Umgang mit der Altenhagener Brücke (B54) und der Eingangssituation der Stadt Hagen, also der Verbindung zwischen Bahnhofsvorplatz und Innenstadt. Zum anderen soll der Entwurf Vorschläge und Antworten auf die physische und funktionale Transformation des öffentlichen Raums finden, die mit dieser verkehrlichen Neuordnung einhergehen. Ziel dieser Projektarbeit ist die Erstellung eines konzeptionellen städtebaulichen Rahmenplans, welcher auf Basis einer verkehrsinfrastrukturellen und freiräumlichen Neuordnung des Bahnhofsareals von Hagen eine auf die zukünftigen Ansprüche ausgerichtete Stadtentwicklung anstrebt und ermöglicht.

4. STAND DER FORSCHUNG

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr beauftragt in regelmäßigen Abständen die Erstellung von Verkehrsprognosen, um die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft zu planen und die Verkehrsinfrastruktur an aktuelle Bedürfnisse anzupassen (BMDV 2023a).

Laut "Prognose 2022" wird die Verkehrsleistung im Personenverkehr bis 2051 weiter steigen, wobei der Luftverkehr, die Eisenbahn und das Fahrrad die stärksten Zuwächse verzeichnen. Obwohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) nach wie vor den größten Anteil am Modal Split hat, wird er zugunsten der Bahn voraussichtlich an Bedeutung verlieren.

Im Güterverkehr wird ebenfalls ein starker Anstieg erwartet, wobei der Straßenverkehr den größten Zuwachs verzeichnet. Dadurch verschiebt sich der Modal Split zugunsten des Straßengüterverkehrs, während Schiene und Binnenschifffahrt Anteile verlieren (BMDV 2023b: 33). Der Straßengüterverkehr steigt überdurchschnittlich, die Transportweiten nehmen zu (ebd.: 51).

Bei der Analyse der Verkehrsmittel über alle Fahrtzwecke hinweg ist zu beobachten, dass bis 2051 mit Ausnahme des Fußverkehrs alle Verkehrsmittel sowohl im Aufkommen als auch in der Leistung zunehmen. Besonders deutliche prozentuale Zuwächse bei der Verkehrsleistung verzeichnen der Luftverkehr (+68 %), die Eisenbahn (+52 %) und das Fahrrad (+36 %). Im Gegensatz dazu stagniert der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit einem Anstieg von lediglich 4 %, während der Fußverkehr einen Rückgang von 8 % verzeichnet (ebd. : 39). Der Rückgang des Fußverkehrs durch ist durch die Prämissen zum massiven Ausbau der Fahrradverkehrsinfrastruktur und des ÖSPV zu erklären (ebd.: 44)

Kritik an der Politik des BMDV kommt bspw. vom BUND da der Verkehrssektor im Jahr 2022 im Gegensatz zu fast allen anderen Sektoren auch die im Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) verankerten verbindlichen Klimavorgaben verfehlte (ebd.: 6).

Auch an der Wahl der Prämissen für die Prognosen gibt es Kritik. So argumentiert Greenpeace in ihrem Alternativem Verkehrsszenario, dass grundlegenden Annahmen bezüglich Klimaschutz als unzureichend berücksichtigt werden und somit eine Fortschreibung des Status Quo begünstigt wird und gar eine Überzeichnung aktueller Trends prognostiziert wird (Altenburg et al. 2024: X).

Um die Klimaziele für Deutschland zu erreichen und den Grundstein für eine nachhaltige Mobilität zu legen, kommt der Stärkung des Umweltverbundes somit eine hohe Bedeutung zu. Der Trend hin zu einer Verschiebung zu mehr Rad- und Fußverkehr birgt hohes Potenzial für die Umgestaltung des Straßenraums zugunsten dieser umweltfreundlicheren Mobilitätsformen.

Mobilitätskonzept Hagen

Vor diesem Hintergrund und angesichts der immer gravierenderen Auswirkungen des Klimawandels hat sich die Stadt Hagen zum Ziel gesetzt, eine Vorreiterrolle im Bereich nachhaltige Mobilität einzunehmen und auf diese Weise ein gesundes und attraktives Lebensumfeld für die Stadtbevölkerung zu schaffen. Das Mobilitätskonzept der Stadt aus dem Jahr 2018 umreißt die wesentlichen Herausforderungen und Ziele der Stadt bei der Realisierung der Mobilitätswende.

In ähnlicher Weise wie im Gesamtbereich von Nordrhein-Westfalen ist auch die Stadt Hagen von einem Verkehrsnetz geprägt, das an vielen Stellen stark durch den motorisierten Verkehr belastet ist. Als bedeutender Arbeitsplatzstandort für die Bewohner*innen der Region verzeichnet Hagen eine hohe Anzahl an täglichen Pendler*innen. Aufgrund der Nähe zu anderen Großstädten in der Umgebung zeigt sich auch ein intensiver Pendelverkehr von Hagen in die Region und umgekehrt.

Gemäß dem Luftreinhalteplan (LRP) von 2017 betrug die jährliche Fahrleistung im Personenverkehr (Pkw, Bus, Motorrad) 1.165 Millionen Fahrzeugkilometer und im Güterverkehr (schwere und leichte Nutzfahrzeuge, ohne Busse) 191 Millionen Fahrzeugkilometer (im Jahr 2012). Trotz des vorhandenen öffentlichen Verkehrsangebots spielt der Pkw nach wie vor eine wichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl, insbesondere im Pendlerverkehr.

Die Hagener Modal Split-Daten für 2017 zeigen die dominierende Rolle des motorisierten Individualverkehrs. Die Hälfte aller zurückgelegten Verkehrswege entfallen auf MIV-Fahrzeuge, während die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Fahrrads zusammen etwa ein Fünftel ausmachen. Die Modal Split-Werte variieren je nach Stadtbezirk von Hagen erheblich. Im Stadtbezirk Hohenlimburg liegt der MIV-Anteil mit 64 % deutlich über dem städtischen Durchschnitt, während der ÖPNV-Anteil mit knapp 11 % stark unterrepräsentiert ist. Dies weist darauf hin, dass die Qualität der ÖPNV-Anbindung und die Verfügbarkeit von Pkw innerhalb des Stadtgebiets unterschiedlich ausgeprägt sind. (PWC 2018: 19)

Ausgehend von dieser Problemlage ist laut Masterplan nicht nur im Güterverkehr, sondern auch im Personenverkehr eine Mobilitätswende nötig. Im Personenverkehr verfolgt die Stadt das Ziel, dass im Jahr 2025 20 % der Wege mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden sollen. Besonderes Ausbaupotenzial wird dabei insbesondere auch bei der Fahrradnutzung gesehen. Unter dem Handlungsfeld „Hagen lenkt um“ werden Maßnahmen zusammengefasst, die darauf abzielen, stark emissionsbelastete Verkehrsmittel innerhalb der Stadt umzuleiten und umweltfreundlichere Verkehrsoptionen gegenüber umweltschädlicheren zu priorisieren (ebd. :30).

Die Stadt Hagen strebt an, die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr durch eine Ausweitung des Park+Ride-Angebots zu fördern.

Pendler*innen erhalten dadurch die Möglichkeit, ihre bisher ausschließlich mit dem Auto zurückgelegten Wege als Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen.

Darüber hinaus zielt die Stadt darauf ab, eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum Fußverkehr zu erreichen. Hierfür sind entsprechende Voraussetzungen in Hagen zu schaffen, wie sichere und attraktive Gehwege sowie Fußgängerüberwege. Die Stadt soll insgesamt verstärkt als Lebensraum mit hoher Aufenthaltsqualität wahrgenommen werden. Diese Ziele sollen durch die Entwicklung eines umfassenden Fußgängerverkehrskonzepts erarbeitet und anschließend umgesetzt werden (ebd. :38).

Der im Plangebiet gelegene Hauptbahnhof und die Altenhagener Brücke werden in diesem Zusammenhang als wichtige Handlungsschwerpunkte benannt und mit entsprechenden Maßnahmen unterlegt. Eine Möglichkeit zur Steigerung der Aufenthaltsqualität wäre der Abriss der sanierungsbedürftigen Altenhagener Brücke, die als Symbol der „autogerechten Stadt“ gilt. Der Abriss könnte zugleich ein sichtbares Bekenntnis zur Mobilitätswende in Hagen darstellen (ebd. :39). Aufgrund von erheblichen Schäden ist die Brücke aktuell bereits für LKW gesperrt (Stadt Hagen 2024). Eine alternative strebt die Initiative „Grüne Brücke in Altenhagen“ an, die statt Abriss eine Umnutzung der Brücke als grüne Trasse für Fuß- und Radverkehr fordert. Die Stadt Hagen gibt dieser Vision bisher keinen Raum für Diskussion (WP 2023).

In der von der Planersocietät durchgeführten Analyse zum Radverkehr aus dem Jahr 2018 wird die Altenhagener Brücke als Netzlücke identifiziert. Diese Netzlücken werden definiert als Abschnitte, in denen entweder kein Radweg vorhanden ist oder trotz hoher Gefahrenlage (aufgrund von Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeit) keine separate Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden ist (Planersocietät 2018: 44). Hier entsteht die Netzlücke aufgrund der unklaren Führung des Radverkehrs für Radfahrer aus der Altenhagener Straße, der nicht der Straßenverkehrsordnung (StVO) konformen Führung des Radverkehrs an der Eckeseyer Straße / Graf-von-Galen-Ring und der gleichzeitigen Notwendigkeit, den Radverkehr vom motorisierten Individualverkehr zu trennen (ebd. : 46f.)

Als Handlungsoptionen zum Umgang mit dieser Netzlücke werden folgende Maßnahmen benannt:

1. Der Knotenpunkt an der Altenhagener Brücke sollte für den Radverkehr vollständig überplant werden. Hierzu ist ein separates Gutachten mit Detailplanungen erforderlich.
2. Die Anbindung des Hagener Hauptbahnhofs aus Norden über die Straße "Am Hauptbahnhof" und über die Bahnhofstraße an den Ring wird empfohlen. Aktuell ist der Ring selbst noch nicht für die Führung des Radverkehrs geeignet (ebd. : 80).

Die Betrachtung zeigt den hohen Handlungsbedarf im Plangebiet sowie die hohen Potenziale für die Stärkung des Umweltverbundes durch entsprechende Maßnahmen. Trotz verschiedener Handlungsoptionen sowie der Zielsetzung der Stadt, die Brücke abzureißen, gibt es jedoch bis heute noch keinen verbindlichen Beschluss seitens der Stadt, wie mit der Brücke zukünftig umgegangen wird. Der Entwurf will an den aufgezeigten Potenzialen für die Stärkung des Umweltverbundes ansetzen und ein alternatives Szenario entwickeln.

5. ANSÄTZE DES ENTWURFES

Im Rahmen der Analysen hat die Entwurfsgruppe die Hagerer Innenstadt als zentrischen Raum in der Stadt identifiziert. Um dem besser gerecht zu werden wird die Entlastung des Innenstadtbereiches vom Durchgangsverkehr beabsichtigt. Dies soll gelingen, indem der überörtliche Verkehr nur noch über die Innenstadt umgebenden Straßen *Bergischer Ring* sowie der Bahnhofshinterfahung zugelassen wird. Innerhalb der Innenstadt übernehmen die Straßen dann nur noch Erschließungsfunktionen, wodurch weniger Raum für den Individualverkehr benötigt wird, und die Verkehrsbelastung im Innenstadtbereich sinkt. Damit einhergehend wird eine Temporeduzierung auf 30 km/h aller Haupteerschließungsstraßen, sowie Schrittgeschwindigkeit auf Nebenstraßen beabsichtigt, um ein ruhiges und lebenswertes Quartier zu schaffen (vgl. Abbildung 3).



Abbildung 3: Ansätze des Mobilitätskonzepts der Entwurfsgruppe (Quelle: eigene Darstellung)

Ein weiterer großer Ansatzpunkt, um das Umfeld des Bahnhofs autofreier zu gestalten ist die Umnutzung der Altenhagener Brücke zu einer Grünachse, welche nicht nur zu einer zusätzlichen Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs führen soll, sondern auch als städtische Besonderheit die Aufenthaltsqualität steigern soll. Dabei stützt sich die Entwurfsgruppe auf die aktuelle Einschätzung zur Weiternutzung der Hochbrücke (Ebene 2) als Grünachse und die Expertise des Vereins Grüne Brücke Hagen e.V. (vgl. Kühmel 2024). Um dieses Konzept langfristig zu ermöglichen, sieht die Entwurfsgruppe alternative Wegerouten vor, welche den motorisierten Verkehr bereits am Verkehrsknotenpunkt Emilienplatz zur Autobahn 45 und der nördlich gelegeneren Feithstraße umleiten. Eine zusätzliche Möglichkeit ergibt sich durch die Umfahrung der Innenstadt über den Bergischen Ring und der Bahnhofshinterfahung.

Um den Hauptbahnhof besser mit dem Bahnhofsviertel verbinden zu können und einen Durchgang zur Innenstadt zu schaffen, soll insbesondere der Graf-von-Galen-Ring seine Durchfahrtsfunktion verlieren. Dies eröffnet die Möglichkeit, unter Beibehaltung von Flächen für den Busbahnhof, die Platzgestaltung am Bahnhof bis zur anderen Straßenseite zu erweitern und somit ein attraktives Eingangstor für die Stadt Hagen zu schaffen. Innerhalb des Bahnhofsviertels führt dann eine Einbahnstraßenlösung und Aufwertung der Straßenräume zu mehr Raum für Aufenthalt, bei gleichzeitiger Gewährleistung der Erschließungsfunktion dieser Straßen. Im Hinblick auf die bereits heute über einen Alleecharakter verfügende Bahnhofstraße strebt die Gruppe die Qualifizierung dieser Achse als Grünes Band zwischen Bahnhof, Volkspark und Innenstadt an.

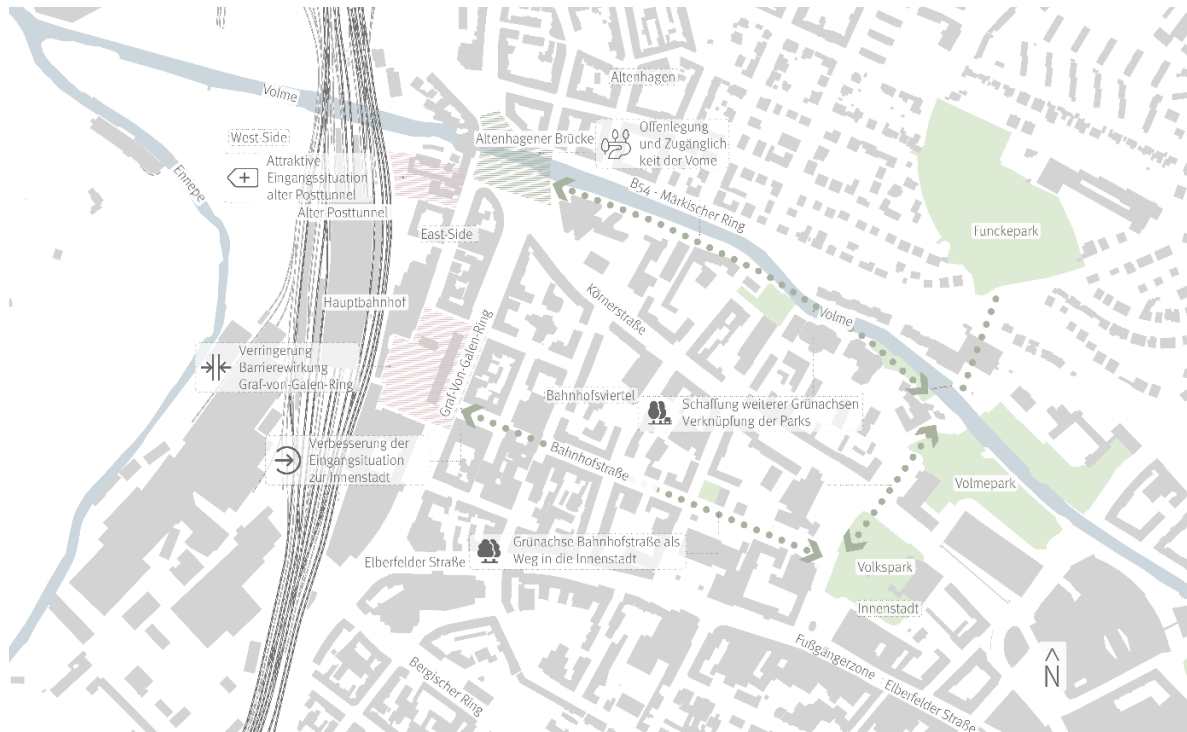
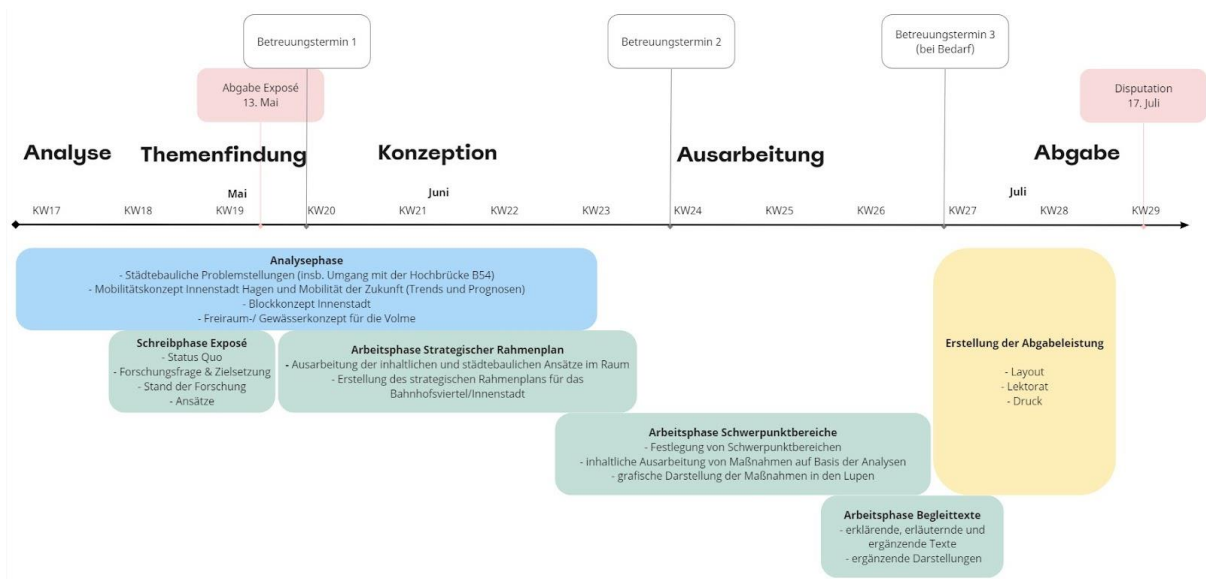


Abbildung 4: Ansätze der Freiraumgestaltung der Entwurfsgruppe (Quelle: eigene Darstellung)

Ferner wird beabsichtigt, die nördlich im Bahnhofsviertel liegende Körnerstraße durch eine Verringerung der Verkehrsflächen und gestalterische Aufwertung von einer trennenden Straße zu einem verbindenden Raum umzugestalten, um das Bahnhofsviertel mit Freiräumen an der Volme zu verknüpfen (vgl. Abbildung 4).

Somit ist zusammenfassend festzuhalten, dass die Entwurfsgruppe den Hauptansatzpunkt der Verkehrsumgestaltung verfolgt. Damit einher geht eine starke Betrachtung auf eine Attraktivierung der Freiraumgestaltung und Öffnung der Innenstadt. Darüber hinaus wird im Rahmen des Entwurfs weitere städtebauliche Fragestellungen eingegangen, die aber nur ein Teil der ganzheitlichen Betrachtung darstellen und nicht schwerpunktmäßig betrachtet werden.

6. ZEITPLANUNG



Arbeitsschritte / Termine	Zeitpunkt
Analysephase <ul style="list-style-type: none"> • Städtebauliche Problemstellung • Überörtliche Organisation des Verkehrs und Umgang mit der B54 (Hochbrücke) • Mobilitätskonzept Innenstadt Hagen • Mobilität der Zukunft (Trends und Prognosen) • Blockkonzept Innenstadt • Freiraum- / Gewässerkonzept für die Volme 	KW17 – KW23
Schreibphase Exposé <ul style="list-style-type: none"> • Status Quo Bahnhofsviertel Hagen • Problemstellung • Forschungsfrage und Zielsetzung • Stand der Forschung • Skizzierung unserer Ansätze • Zeit und Arbeitsplan 	KW18 & KW19
Abgabe Exposé	13.05.2024

Betreuungstermin 1: Besprechung Exposé	KW20
<ul style="list-style-type: none"> · Absprache der Zielsetzung und des städtebaulichen Ansatzes · Absprache des Rahmens für die Abgabe 	15.05.2024
Arbeitsphase Strategischer Rahmenplan	KW20 – KW23
<ul style="list-style-type: none"> · Ausarbeitung der inhaltlichen und städtebaulichen Ansätze im Raum · Erstellung des strategischen Rahmenplans für das Bahnhofsviertel / Innenstadt 	
Betreuungstermin 2: Besprechung Rahmenplan	KW24
<ul style="list-style-type: none"> · Zusammenfassung des strategischen Rahmenplans · Ausblick auf die Schwerpunktbereiche und das weitere Vorgehen 	
Arbeitsphase Schwerpunktbereiche	KW23 – KW27
<ul style="list-style-type: none"> · Festlegung von Schwerpunktbereichen · Inhaltliche Ausarbeitung von Maßnahmen auf Basis der Analysen · Grafische Darstellung der Maßnahmen in den Lupen 	
Arbeitsphase Begleittexte	KW26 & KW27
<ul style="list-style-type: none"> · Erklärende, erläuternde und ergänzende Texte · Ergänzende Darstellungen 	
Betreuungstermin 3: (bei Bedarf)	KW27
Erstellung der Plakate / Abgabeleistung	KW27 & KW28
<ul style="list-style-type: none"> · Layout · Lektorat: roter Faden, Rechtschreibung und Grammatik · Druck 	
Abgabe	KW28/KW29
Disputation	17.07.2024

QUELLENVERZEICHNIS

Literaturquellen

- Achatz, Paul; Dörrzapf, Linda; Berger, Martin (2020): Interventionen für eine nachhaltige Mobilitätskultur? In: SHAPING URBAN CHANGE – Livable City Regions for the 21st Century. Proceedings of REAL CORP 2020, 25th International Conference on Urban Development, Regional Planning and Information Society, Aachen. S. 479–489.
- Frank, Lawrence D.; Iroz-Elardo, Nicole; MacLeod, Kara E.; Hong, Andy (2019): Pathways from built environment to health: A conceptual framework linking behavior and exposure-based impacts. *Journal of Transport & Health*, 12. S. 319–335.
- Holz-Rau, Christian & Scheiner, Joachim (2020): Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandels. Schlussfolgerungen für Politik, Planungspraxis und Forschung. In: Reutter, Ulrike; Holz-Rau, Christian; Albrecht, Janna; Hülz, Martina (Hrsg.): Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandels. = Interactions between mobility and spatial development in the context of social change. Reihe: Forschungsberichte der ARL, Bd. 14. ARL - Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft, Hannover. S. 380–408.
- Kühmel, Bernhard (2024): Plädoyer für eine grüne Brücke – Ein Beitrag für die Zukunft Hagens. HagenBuch 2024, ardenkuverlag, Hagen. S.31-42
- Reicher, Christa (2017): Städtebauliches Entwerfen. Reihe: SpringerLink Bücher, 5. Aufl. Springer Vieweg, Wiesbaden.
- Schmidt, J. Alexander; Jansen, Hendrik; Wehmeyer, Hanna; Garde, Jan (2013): Neue Mobilität für die Zukunft. (Hrsg.): Institut für Stadtplanung und Städtebau (Universität Duisburg-Essen), Kulturwissenschaftliches Institut Essen und Transportation Research and Consulting GmbH. Verfügbar unter https://www.stiftung-mercator.de/content/uploads/2020/12/Neue_Mobilitaet_fuer_die_Stadt_der_Zukunft_Gesamtergebnisse.pdf [abgerufen am 09.05.2024].

Internetquellen

- Altenburg, Sven; Auf der Maur, Alex; Brutsche, Andreas; Zwicker, Marie-Luise (2024): Alternatives Verkehrsszenario für Deutschland - Prämissen für eine klimafreundlichere Verkehrsentwicklung als Grundlage für die Infrastrukturplanung. (Hrsg.): Greenpeace e.V. Verfügbar unter https://www.greenpeace.de/publikationen/Greenpeace_Alternatives_Verkehrsszenario.pdf [abgerufen am 09.05.2024].
- BMDV - Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2023a): Verkehrsprognose 2040. Verfügbar unter <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html> [abgerufen am 10.05.2024].

- BMDV - Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2023b): Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022. Verfügbar unter <https://henry.baw.de/server/api/core/bitstreams/e6ad7dfa-2320-41c3-ba06-ab5493596e3d/content> [abgerufen am 10.05.2024].
- Böhme, Christa; Bojarra-Becker, Elke; Franke, Thomas; Heinrichs, Eckhart; Köckler, Heike; Preuß, Thomas; Schreiber, Michael (2023): Gemeinsam planen für eine gesunde Stadt – Empfehlungen für die Praxis. Fachbroschüre. Verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/gemeinsam-planen-fuer-eine-gesunde-stadt> [abgerufen am 09.05.2024].
- BUND - Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (2023): Klima- und naturverträgliche Infrastruktur für die Mobilitätswende - Wie eine zukunftsfähige Bundesverkehrswege und -mobilitätsplanung gelingen kann. Fachbroschüre. Verfügbar unter https://www.bund-nrw.de/fileadmin/nrw/dokumente/Mobilit%C3%A4t/2023_klima-naturvertraeglich-infrastruktur-mobilitaetswende-broschuere-publikation-bund.pdf [abgerufen am 10.05.2024].
- Frey, Kilian; Birger, Andreas; Dziekan, Katrin; Bunge Christiane; Lünenbürger, Benjamin (2020): Verkehrswende für ALLE. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität. Fachbroschüre. Verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/verkehrswende-fuer-alle> [abgerufen am 09.05.2024].
- Götschi, Thomas; Kahlmeie Sonja; Martin-Diener, Eva; Martin; Brian; Bize Raphael; Simonson, Thomas; Rathod, Anita (2015): Aktive Mobilität und Gesundheit. Hintergrundbericht für den nationalen Gesundheitsbericht 2015. Neuchâtel. Obsan Dossier. Verfügbar unter https://www.obsan.admin.ch/sites/default/files/2021-08/obsan_dossier_47_0.pdf [abgerufen am 09.05.2024].
- Intergovernmental Panel on Climate Change - IPCC (2023): Synthesebericht zum Sechsten IPCC-Sachstandsbericht (AR6). Hauptaussagen aus der Zusammenfassung für die politische Entscheidungsfindung (SPM). Verfügbar unter https://www.de-ipcc.de/media/content/Hauptaussagen_AR6-SYR.pdf [abgerufen am 09.05.2024].
- Landesdatenbank NRW: Verfügbar unter <https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldb NRW/online> [abgerufen am 08.05.2024].
- Planersocietät (2018): Radverkehrskonzept Stadt Hagen - Endbericht. (Hrsg.): Stadt Hagen. Verfügbar unter https://www.hagen.de/web/media/files/fb/fb_61/verkehrsplanung/radboxen/190320_Endbericht_RVK_Hagen.pdf [abgerufen am 10.05.2024].
- PWC - PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (2018): Masterplan "Nachhaltige Mobilität". (Hrsg.): Stadt Hagen. Verfügbar unter https://www.hagen.de/web/media/files/fb/fb_69/masterplannachhmob_dat/20180726_Master_Bericht_Masterplan_Hagen_final_inkl_Anlagen.pdf [abgerufen am 10.05.2024].

- Stadt Hagen (2024): Notwendige Entlastung für die „Ebene zwei“: Brücke wird ab Donnerstag für LKW gesperrt. Verfügbar unter https://www.hagen.de/web/de/hagen_de/01/0101/010101/PM_550080.html [abgerufen am 10.05.2024].
- UBA – Umweltbundesamt (2019): Kein Grund zur Lücke. So erreicht Deutschland seine Klimaschutzziele im Verkehrssektor für das Jahr 2030. Verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/19-12-03_uba_pos_kein_grund_zur_lucke_bf_0.pdf [abgerufen am 09.05.2024].
- UBA - Umweltbundesamt (2024a): Klimaschutz im Verkehr. Verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/klimaschutz-im-verkehr> [abgerufen am 09.05.2024].
- UBA - Umweltbundesamt Österreich (2024b): Zukunftsfeste Infrastrukturplanung. Fachlicher Bericht für eine zielorientierte Bedarfsplanüberprüfung des BVWP 2030. Verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0906.pdf> [abgerufen am 09.05.2024].
- WP - Westfalenpost (2023): Bürger wollen weiter für Grüne Brücke in Hagen kämpfen. Verfügbar unter <https://www.wp.de/staedte/hagen/article239920333/buerger-wollen-weiter-fuer-gruene-bruecke-in-hagen-kaempfen.html> [abgerufen am 10.05.2024].
- WP - Westfalenpost (2016): Die letzte Hagener Straßenbahn fuhr vor 40 Jahren. Verfügbar unter <https://www.derwesten.de/staedte/hagen/die-letzte-hagener-strassenbahn-fuhr-vor-40-jahren-id11862405.html> [abgerufen am 08.05.2024].
- WP – Westfalenpost (2022): Gutachter spricht sich für eine Straßenbahn aus. Verfügbar unter <https://www.wp.de/staedte/hagen/article237030739/hagen-strassenbahn-koennte-wieder-durch-die-stadt-rollen.html> [abgerufen am 08.05.2024].
- WP – Westfalenpots (2024): Die Straßenbahn kommt nicht zurück. Verfügbar unter: <https://www.wp.de/staedte/hagen/article241734142/Hagen-Keine-Wiedereinfuehrung-der-Strassenbahn.html> [abgerufen am 08.05.2024].

Rechtsquellen

- Klimaschutzgesetz (KSG – Stand: 18.08.2021)

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

<i>Abbildung 1: Empfangshalle Hagener Hauptbahnhof (Quelle: eigene Darstellung)</i>	2
<i>Abbildung 2: Übersicht Untersuchungsraum (Quelle: eigene Darstellung)</i>	7
<i>Abbildung 3: Ansätze des Mobilitätskonzepts der Entwurfsgruppe (Quelle: eigene Darstellung)</i>	12
<i>Abbildung 4: Ansätze der Freiraumgestaltung der Entwurfsgruppe (Quelle: eigene Darstellung)</i>	13