HAGEN:CONNECT

Verbindungen schaffen, Zukunft gestalten!

Manon Graß, Luca Müller & Luisa Nagel

Master-Entwurf 02 | Exposé

MASTER ENTWURF 02

Technische Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung
13. Mai 2024

Betreuung
Dr.-Ing. Andrea Rüdiger
Thomas Eltner, M. Sc.

Verfasser:innen
Manon Graß, Luca Müller & Luisa Nagel

ABBILDUNGEN

Abb. 1: Verortung Hagen 8
Abb. 2: Abgrenzung der Untersuchungsgebiete 9
Abb. 3: Bahnhof Hagen 10
Abb. 4: Bahnhofsvorplatz 10
Abb. 5: Barrierewirkungen Innenstadt 11
Abb. 6: Bahnhofsunterführung 11
Abb. 7: Topografische Lage 12
Abb. 8: Ebene 2 12
Abb. 9: Frei- und Grünräume 13
Abb. 10: Volme 14
Abb. 11: Schlechter Gebäudezustand 15
Abb. 12: Leerstand 15
Abb. 13: Arbeitsamt 15
Abb. 14: Räumliche Leitvorstellungen 20
Abb. 15: Zeitplan 22

INHALT

1. Thematische Einleitung 4
   1.1. Anlass und Problemstellung 4
   1.2. Zielsetzung 5
2. Methodisches Vorgehen 6
   2.1. Bestandsaufnahme und -analyse 6
   2.2. Städtebaulicher Entwurf 6
3. Untersuchungsgebiet 8
   3.1. Abgrenzung 9
   3.2. Ausgangssituation 9
4. Fokusthemen der Entwurfsarbeit 16
   4.1. Mobilität neu denken 16
   4.2. Zukunftsfähiges Bahnhofsumfeld 17
   4.3. Strukturwandel und Transformation der Innenstädte 17
   4.4. Zukunfstfähiger Umgang mit Wasser in der Stadt 19
5. Leitbild 20
6. Zeitplan 21

Literaturverzeichnis 24

1. Thematische Einleitung

Für eine zukunftsfähige Transformation der Städte und Gemeinden stellt die Neue Leipzig-Charta aus dem Jahr 2020 die zentrale Basis dar. Im Mittelpunkt stehen dabei der Erhalt und die Verbesserung der Lebensqualität vor Ort (BBSR 2021: 7). Als eine widerstandsfähige Stadt gilt eine gerechte, grüne und produktive Stadt, die sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Herausforderungen begegnen kann. Neben der gerechten Stadt, welche Chancengleichheit und Umweltgerechtigkeit für möglichst viele realisiert und der grünen Stadt, die sich an die Folgen des Klimawandels anpasst (ebd.: 15 ff.), unterstützt die produktive Stadt eine lokale und regionale Produktion. Hierbei berücksichtigt die Leitvorstellung die aktuelle Problematik der zunehmenden Zersiedelung und den damit einhergehenden Leerstand in zentralen Bereichen der Städte und Gemeinden. Das Ziel der produktiven Stadt ist demnach die Transformation der Innenstadtbereiche in lebendige multifunktionale Räume. Dadurch sollen sich das produzierende Gewerbe, das Gastgewerbe, der Einzelhandel, die Dienstleistungen, das Wohnen und verschiedene Freizeitangebote mischen, um die Nahversorgung vor Ort zu sichern (ebd.: 18 f.).

Urbane Resilienz nimmt in diesem Zusammenhang eine besondere Rolle ein und bezeichnet die Fähigkeit, dass Städte ihre zentralen Funktionen trotz Krisen oder Schocks bewahren oder in kurzer Zeit wiederherstellen können (Schmidt et al. 2024: 73). Die Leitvorstellung der dreifachen Innenentwicklung baut auf dem Gedanken der urbanen Resilienz auf und beschreibt die räumliche Auf- und Verteilung von Flächen für Bebauung, Mobilität und Grün, die den Anforderungen einer lebenswerten und widerstandsfähigen Stadt gerecht wird. Im Zuge des Klima- und Ressourcenschutzes, des Erhalts der biologischen Vielfalt, der Klimaanpassung und der Erzielung einer hohen Lebensqualität und gesunder Umweltbedingungen für die Bewohner:innen in den Städten gilt es Funktionen und Nutzungen im städtischen Raum neu zu denken. Das zentrale Merkmal des Leitbildes ist die Frage, wie die Bereiche Mobilität, Grün- und Freiraum sowie die Bebauungsstruktur mit dem Ziel einer hohen Lebensqualität gemeinsam qualifiziert werden können (Umweltbundesamt 2023: 5). Im Rahmen des Masterentwurfs 'Von East Side und West Side | Ein Brückenschlag in Hagen' wird der Blick auf das Hagener Bahnhofsumfeld gerichtet, das vor vielfältigen Herausforderungen steht und unter Berücksichtigung aktueller Forschungserkenntnisse und Leitvorstellungen in Kooperation mit lokalen Akteur:innen zukunftsfähig gestaltet werden soll.

1.1. Anlass und Problemstellung

Die Stadt Hagen mit ihren knapp 200.000 Einwohner:innen stellt ein Oberzentrum von überschaubarer Größe mit räumlicher Nähe zu zahlreichen Naturräumen dar (Stadt Hagen 2018: 11). Die gewerblich-industriell geprägte Stadt (ebd.) und insbesondere das Umfeld des Hagener Hauptbahnhofs stehen derzeit vor komplexen Herausforderungen und stadtplanerisch umfassenden Aufgaben. Zum einen steht die Stadt Hagen im Bereich der Mobilität vor dringlichen Fragestellungen. Die Verkehrsinfrastruktur und verkehrliche Erreichbarkeit der Stadt Hagen ist primär auf den MIV ausgerichtet und bedarf deshalb einer neuen Ausrichtung, um den Ansprüchen und Anforderungen des Klimawandels gerecht zu werden. Es gilt, eine zukunftsfähige, klimafreundliche und resiliente Mobilität zu gestalten (ebd.: 51). Der Hauptbahnhof sowie der

Bahnhofsvorplatz als unmittelbarer Ankunftsort und Eingangsportal sind bei der zukunftsgerichteten Entwicklung ebenfalls mitzuberücksichtigen. Zudem stellt sich bei der Altenhagener Brücke, die ein Relikt der autogerechten Stadt darstellt, die Frage nach einem nachhaltigen und intelligenten Umgang mit dem massiven und stadtbildprägenden Bauwerk (Stadt Hagen 2018: 159).

Zum anderen nimmt im Bereich der Freiraumgestaltung der Umgang mit der Volme eine zentrale Rolle ein. Der durch die Innenstadt fließende, weitläufig verbaute und zugewachsene Fluss soll im Sinne der Schaffung von erlebbaren Räumen und Renaturierung neu gedacht und gestaltet werden (ebd.: 228 f.). Vor dem Hintergrund der Flutkatastrophe im Juli 2021 sind auch Fragen des Hochwasserschutzes von Bedeutung. Neue Aufgaben ergeben sich auf der städtebaulichen Ebene sowohl durch vermehrte Leerstände sowie sanierungsbedürftige Bestandsgebäude als auch durch die perspektivische Entwicklung des Standorts der deutschen Edelstahlwerke und die brachliegende Fläche auf der Westside (ebd.: 180 f.).

Die an den Hauptbahnhof angrenzende Brachfläche auf der Westside soll zukünftig entwickelt und städtebaulich gestaltet werden. Die Stadt Hagen stellt sich an dem Standort ein neues dienstleistungsorientiertes Stadtquartier mit einer öffentlichen Parkanlage im Mündungsbereich der Ennepe in die Volme vor (Stadt Hagen 2023: 70).

Die unmittelbar an das Bahnhofsumfeld angrenzende Innenstadt steht vor dem Hintergrund des anstehenden Strukturwandels und zunehmenden Leerständen vor komplexen Herausforderungen und ist im Sinne einer Transformation strategisch neu zu entwerfen. Die angespannte Situation der Hagener Innenstadt ist insbesondere durch die Corona-Pandemie und den Ukraine-Krieg bedingt. Es fehlt an Laufkundschaft und attraktiven Fachgeschäften. Auch ein mangelndes Sicherheitsgefühl führt zu ausbleibenden Besucher:innen (WDR 2023). Die Stadtverwaltung Hagen erwartet von den ko-kreativ angelegten studentischen Entwürfen neue Entwicklungsperspektiven und eine zukunftsgerichtete Gestaltung für das Hagener Bahnhofsumfeld.

1.2. Zielsetzung

Ziel dieser Entwurfsarbeit ist die Erarbeitung einer bedarfsorientierten Entwicklung für das Hagener Bahnhofsumfeld. Dabei ist zunächst die Auseinandersetzung mit der bestehenden städtischen Struktur und die Untersuchung dessen Potenzials für eine nutzungsgemischte sowie zukunftsfähige städtebauliche Entwicklung erforderlich. Dies impliziert die Berücksichtigung der Leitvorstellungen der dreifachen Innenentwicklung und der Neuen Leipzig-Charta, welche die Grundgedanken einer resilienten Stadt und der Stadt der kurzen Wege beinhaltet. Anknüpfend an die Analyse gilt es Fokusthemen zu identifizieren und mit dem Stand der Forschung aufzuarbeiten, sodass diese als theoretische Grundlage der Entwurfsarbeit dienen. Auf Grundlage dieser Basis soll dann eine den Entwurfsprozess begleitende Leitvorstellung oder Vision erarbeitet werden. In der konzeptionellen Entwurfsphase werden diese dann räumlich konkretisiert und schlussendlich durch die Erarbeitung von gestalterischen Handlungsempfehlungen veranschaulicht. Abschließend soll eine Handreichung der Stadt Hagen Möglichkeiten zur Umsetzung unserer gestalterischen Handlungsempfehlungen aufzeigen und eine zukunftsfähige Transformation unterstützen.

2. Methodisches Vorgehen

Anknüpfend an die bestehenden Herausforderungen in Hagen werden entwurfskonzeptionelle Methoden angewendet, um gestalterische Handlungsempfehlungen für die raumbezogene Problemstellung zu erstellen (Pahl-Weber & Schwartze 2018: 2516). Dazu wird vorbereitend eine problemorientierte Bestandsaufnahme und -analyse durchgeführt, wodurch eine Grundlage für die weiteren Arbeitsschritte und den Eingriff in vorhandene Strukturen gebildet werden soll (Reicher 2017: 163). Die Ausarbeitung der gestalterischen Handlungsempfehlungen für den Untersuchungsraum in Hagen soll dann anschließend in Form eines städtebaulichen Entwurfes folgen.

2.1. Bestandsaufnahme und -analyse

Die Bestandsaufnahme wird zu Beginn einer städtebaulichen Entwicklungsplanung durchgeführt, um die Aufnahme und den Einbezug aller relevanten Daten in der nachfolgenden Planungsphase zu gewährleisten (Meyer 2003: 14; Borchard 2018: 2387). Ziel dieser Phase ist somit, den bestehenden Zustand des zu planenden Raumes aufzunehmen und charakteristische Gegebenheiten herauszustellen, wodurch Handlungsbedarfe für die anschließenden Schritte formuliert werden können. Für eine effektive Vorgehensweise folgt die Bestandsanalyse auf die Bestandsaufnahme. Wobei letztere auf die wesentlichen Bereiche und die spezifische Zielausrichtung der zukünftigen Planung ausgerichtet ist. Demnach gilt es im Vorhinein die Rahmenbedingungen und individuelle Problemstellung für eine problemorientierte Durchführung zu formulieren (Reicher 2017: 165). Im Falle dieser Entwurfsarbeit erfolgt die Bestandsaufnahme und Analyse auf zwei Ebenen, zum einen auf der übergeordneten Ebene durch die gesamte Entwurfsgruppe und zum anderen nachfolgend auf einer untergeordneten Ebene angepasst auf die inhaltliche Ausrichtung der jeweiligen Kleingruppe. Dabei können die Daten und Ergebnisse aus dem ersten übergeordneten Schritt im zweiten Schritt aufgegriffen und vertieft bearbeitet werden.

Die Durchführung der Bestandsaufnahme erfolgt in diesem Fall einerseits durch die Dokumentation der Ortsbegehung und den Gesprächen mit Akteur:innen vor Ort sowie andererseits durch die Sichtung von themenspezifischen Materialien und Kartengrundlagen. Aufgrund der räumlichen Fokussierung dieser Entwurfsarbeit auf das Bahnhofsumfeld und der inhaltlichen Ausrichtung auf die Verbindungen unterschiedlicher Standorte und Freiräume, konzentriert sich die Bestandsaufnahme und Analyse Hagens auf die Themen Mobilität, Freiraum und Nutzungen.

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme werden abschließend im Rahmen der Bestandsanalyse, welche die aufgenommen Daten in den Zusammenhang bringt und dadurch bestehende Schwächen oder Herausforderungen sowie Potenziale und Stärken darstellt, ausgewertet (ILA Wien 2012: 10). Durch textliche Erläuterung und grafische Visualisierungen werden die Ergebnisse abgebildet. Nachfolgend können aus den gewonnenen Ergebnissen im nächsten Schritt Ziele für die zukünftige Planung abgeleitet werden (Reicher 2017: 165).

2.2. Städtebaulicher Entwurf

Der städtebauliche Entwurf ist ein gestalterischer Prozess eines Raumes, welcher von Vielschichtigkeit und Kreativität geprägt ist (Reicher 2017: 2). Dabei wird für den zu bespielenden Raum eine

mögliche Vision entwickelt. Im Zuge dessen wird unter Berücksichtigung und Einbindung des Bestandes eine Transformation hin zu einem Zukunftsbild aufgezeigt. Demnach gilt es, die wesentlichen aufgenommenen sowie analysierten Daten in den städtischen Kontext zu setzen und einzuordnen (Baum 2018: 1). Der sich wiederholende und weiterentwickelnde Entwurfsprozess zeichnet sich hierbei durch die Erarbeitung von Ideen aus, die getestet und im weiteren Verlauf auch wieder verworfen werden können. Er beschäftigt sich mit den bestehenden Problemen und entwickelt einen möglichen Lösungsvorschlag. Je nach individueller Zielsetzung des Prozesses kann der städtebauliche Entwurf für unterschiedliche Phasen im Stadtentwicklungsprozess eingesetzt werden und somit unterschiedliche Funktionen übernehmen. Einerseits kann er für ein Problem sensibilisieren und eine Zukunftsvision aufzeigen oder andererseits als Gedankenspiel für eine zukünftige Entwicklung fungieren (ebd.: 2 f.). Gleichwohl bewirkt er in beiden Fällen immer einen ökonomischen, ökologischen sowie sozialen Mehrwert und ermöglicht räumliche Lösungsvorschläge für gesellschaftliche Problemstellungen (ebd.: 8 f.).

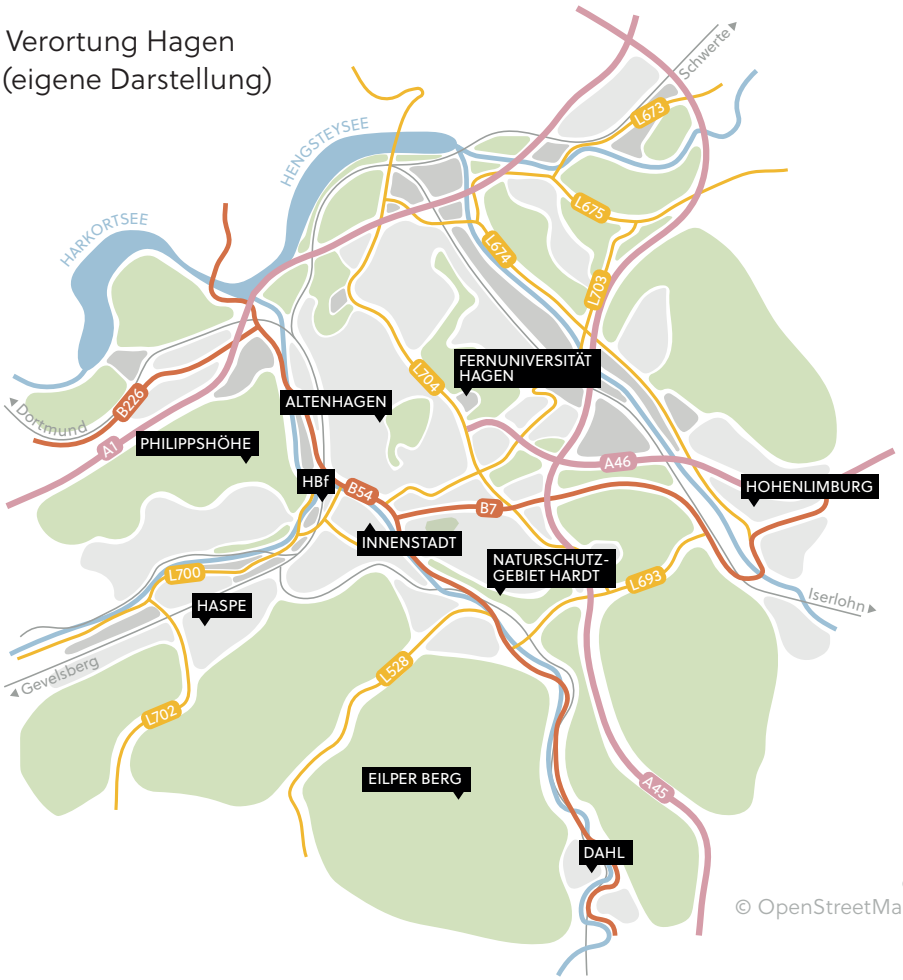
Im Zuge dieser Entwurfsarbeit wird die Vorgehensweise des städtebaulichen Entwurfes in Anlehnung an die Schichten-Methode nach Reicher 2017 angewendet (Reicher 2017: 174 f.). Aufgrund der individuellen Gegebenheiten und der thematischen Ausrichtung der Entwurfsarbeit wird die Vorgehensweise jedoch verkürzt und angepasst. Nachfolgend auf die reduzierte Bestandsaufnahme und Analyse sowie der Ausformulierungen von Leitvorstellungen im Rahmen eines programmatischen und kleinräumlichen Leitbildes folgt ein Zwischenschritt (Strukturplan). In diesem soll eine konzeptionelle Ausarbeitung der Leitvorstellungen auf einem kleineren Maßstab erfolgen, um die Einbindung und Verknüpfung mit den umliegenden Strukturen zu garantieren (ebd.). Daran anknüpfend folgt in unserer Entwurfsarbeit dann die Ausgestaltung unserer gestalterischen Handlungsempfehlungen auf der Ebene des Gestaltungsplans (ebd.: 188) sowie perspektivischen Darstellungen, Skizzen oder Querschnitten (ebd.: 192 ff.).

3. Untersuchungsgebiet

Um ein umfassendes Verständnis für die nachfolgenden Analysen und des Leitbildes zu gewährleisten, bedarf es zunächst einer Einordnung in den gesamtstädtischen Kontext sowie der Vorstellung des Untersuchungsgebiets Hagens (s. Abb. 1).

Im übergeordneten räumlichen Kontext ist die Stadt Hagen im Westen Deutschlands im Bundesland Nordrhein-Westfalen zu lokalisieren. Als südliche Nachbarstadt Dortmunds und im Osten angrenzend an den Ennepe-Ruhr-Kreis befindet sich die Stadt der Fernuniversität im Südosten des Gebietes des Regionalverband Ruhr (RVR) (RVR o. J.a). Die im westlich von Iserlohn liegende Stadt Hagen gilt auch als Eingangstor ins Sauerland (RVR o. J.b). Mit einer Bevölkerung von fast 200.000 Menschen gehört die Stadt zu den kleineren Großstädten (Stadt Hagen 2024; BBSR o. J.) und weist mit 1183 Einwohner:innen je km2 eine mehr als zweimal höhere Bevölkerungsdichte als NRW auf (Landesbetrieb IT.NRW 2024; IT.NRW 2023). Dabei gliedert sich das 160,45 km2 große Stadtgebiet in insgesamt fünf Stadtbezirke und 40 Stadtteile (IT.NRW 2023; Stadt Hagen 2024b; Stadt Hagen 2024c). Im Vergleich zu anderen Ruhrgebietsstädten gilt sie dennoch als die waldreichste Großstadt mit 42% bewaldeter Fläche. Dazu kommen die im Stadtgebiet liegenden Flüsse Lenne, Ennepe und Volme sowie die nördlich gelegene Ruhr mit dem Hengsteysee und Harkortsee, welche den Freiraumcharakter der Stadt unterstreichen (Stadt Hagen 2024d). Des Weiteren ist Hagen seit 1975 Standort der größten Hochschule Deutschlands - der Fernuniversität und bekannt für ihre Kulturszene aus Museen, Theater und weiteren Kulturzentren (RVR o. J.b). Die verkehrliche Anbindung kennzeichnet sich einerseits durch die Anschlüsse an die Autobahnen A1, A45 und A46 sowie andererseits durch die Nah- und Fernverbindungen am Hagener Hauptbahnhof (Stadt Hagen 2024e).

Abb. 1: Verortung Hagen (eigene Darstellung)



ohne Maßstab

© OpenStreetMap Mitwirkende

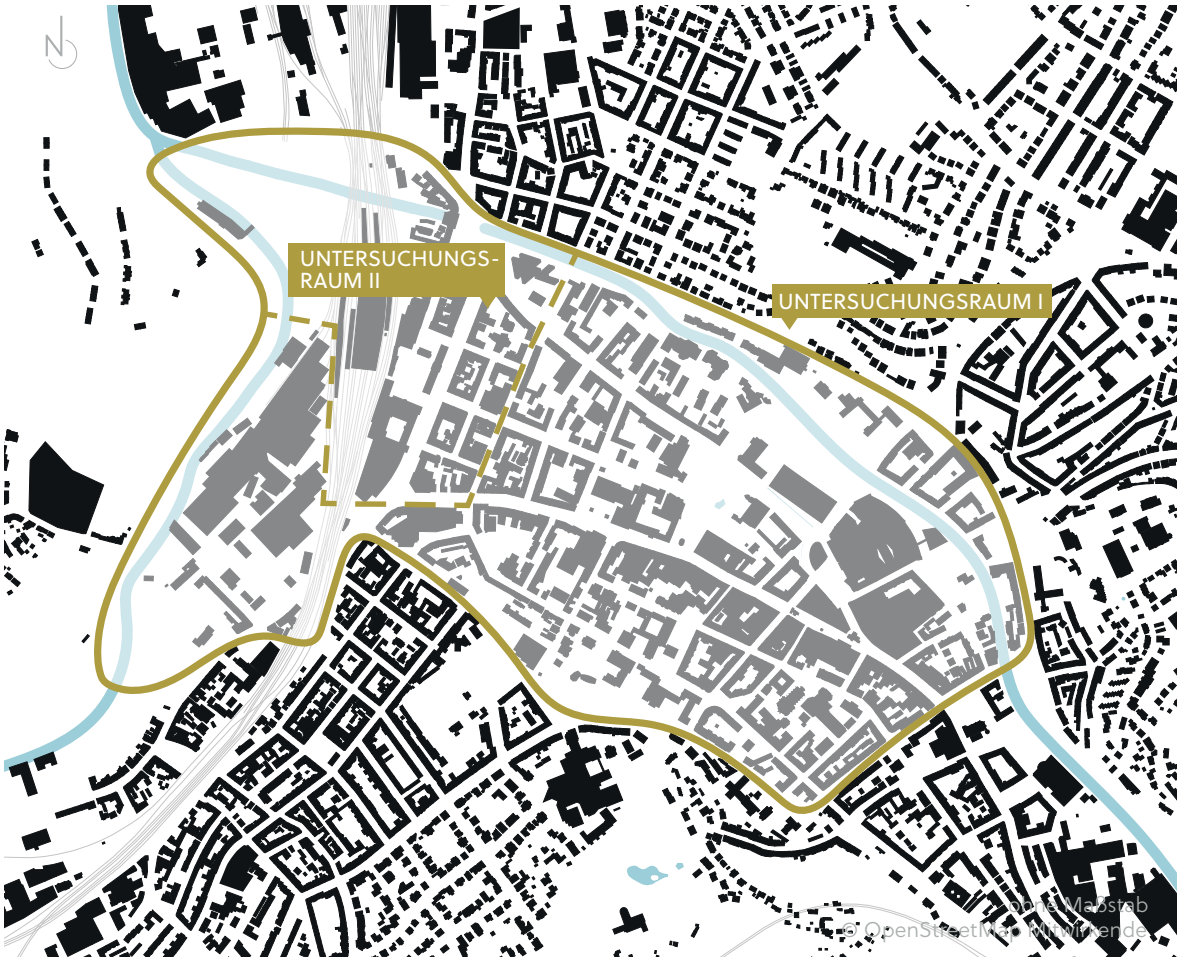


Abb. 2: Abgrenzung der Untersuchungsgebiete (eigene Darstellung)

3.1. Abgrenzung

Das Untersuchungsgebiet Bahnhofsumfeld Hagen befindet sich im Stadtbezirk Mitte und erstreckt sich über die Wohnbezirke Zentrum, Eckeseyer-Süd und Kuhlerkamp (s. Abb 2). In der ersten Entwurfsphase begrenzt sich das Gebiet im Norden, Osten und Süden grob durch die innerstädtische Ringerschließung (Märkischer und Bergischer Ring, Wehringhauser Straße), im Westen durch die Bahnhofshinterfahrung sowie dem angrenzenden Standort der alten Schraubenfabrik und der Freifläche zwischen Volme und Ennepe. Charakteristisch für das große Untersuchungsgebiet ist somit zum einen die Lage an den beiden Flüssen, der urbane Charakter durch die Innenstadt sowie zum anderen die bestehende verkehrliche Anbindung durch den Hauptbahnhof und die Bundesstraße 54 (Märkischer Ring, Ebene 2). Zum Ende der Entwurfsphase beschränken sich die gestalterischen Handlungsempfehlungen jedoch hauptsächlich auf den Standort zwischen Volme und Ennepe, dem Gelände Eastside, dem direkten Bahnhofsumfeld sowie ausgewählten innerstädtischen Bereiche, um eine ganzheitliche und detaillierte Ausarbeitung zu gewährleisten.

3.2. Ausgangssituation

Die großen Verkehrsachsen verbinden Hagen mit dem Bergischen Land, dem Ruhrgebiet, dem Sauerland und dem Siegerland sowie mit weiten Teilen Hessens und dem Rhein-Main Gebiet. Die Erschließung der Hagener Kernstadt

erfolgt über die B7, B54 und B226 bzw. vom Kreuz Hagen kommend über die Saarlandstraße. Der Hauptbahnhof nimmt als wichtiger Knotenpunkt im Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn mit fünf ICE- sowie zwei IC-Linien eine besondere Rolle ein (Stadt Hagen 2020: 47). Das historische und unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgebäude stellt einen bedeutsamen und identitätsstiftenden Anker im Untersuchungsraum dar (s. Abb. 3). Der Bahnhof steht aktuell auf der Sanierungsliste der Deutschen Bahn und soll umfassend erneuert werden (VRR o.J.). Der Regionalverkehr wird über fünf Regionalexpress- sowie drei Regionalbahnlinien im Stundentakt abgewickelt. Mit den Linien 5 und 8 ist Hagen in das S-Bahn-Netz Rhein-Ruhr eingebunden. Der innerstädtische öffentliche Nahverkehr wird über das städtische Busliniennetz mit 33 Tageslinien, einer Schnellbuslinie, 16 NachtExpress-Linien und 3 TaxiBus-Linien geregelt. Zentrale Verknüpfungspunkte sind der Hauptbahnhof und die Stadtmitte (Stadt Hagen 2020: 47). Bis 1976 wurde in Hagen zudem ein umfangreiches Straßenbahnnetz betrieben. Seit 1997 wird über die Wiedereinführung der Straßenbahn bzw. den Bau einer RegioStadtbahn nach dem Karlsruher Modell diskutiert (Stadt Hagen 2018: 50).

Abb. 3: Bahnhof Hagen
(eigene Darstellung)

Der Bahnhofsvorplatz (Berliner Platz) ist durch den angrenzenden Hauptbahnhof stark frequentiert und ist daher als Ankunftsort prägend. Der Platz ist stark versiegelt und erscheint innerhalb der städtebaulichen Struktur überdimensioniert, sodass die Größenverhältnisse und Funktionen des öffentlichen Raums zu hinterfragen sind (s. Abb. 4). Problematisch sind insbesondere die mangelnde Aufenthaltsqualität sowie das teils geringe Sicherheitsgefühl (Stadt Hagen 2018: 170). Am Rand des Bahnhofsvorplatzes befinden sich einzelne Sitzgelegenheiten mit kleinteiligen Grünstrukturen

Abb. 4: Bahnhofsvorplatz
(eigene Darstellung)

und Wasserelementen, die den öffentlichen Raum fassen und eine positive Wirkung ausstrahlen. Die Verbindung und Orientierung vom Hauptbahnhof in die Innenstadt ist infolge mangelhafter Leitsysteme, fehlender städtebaulicher Struktur und Leitung als auch durch die Zäsurwirkung des Graf-von-Galen-Rings als unübersichtlich und ausbaufähig zu bewerten. Eine direkte Zugänglichkeit

Abb. 5: Barrierewirkungen Innenstadt (eigene Darstellung)

vom Hauptbahnhof zur Fußgängerzone Elberfelder Straße fehlt gänzlich.

Problematisch ist weiterhin der fehlende Anschluss des Hauptbahnhofs, der östlich des Bahnhofs gelegenen Stadtteile, das Bahnhofsviertel und das Stadtzentrum an die Westside. Der Bahnhof stellt damit eine Barriere und Begrenzung zwischen den östlichen und westlichen Stadtteilen dar (s. Abb. 5). Die Stadt plant aktuell die Reaktivierung der bestehenden, aber derzeit nicht nutzbaren Unterführung der Werdestraße unter den Gleisen des Hauptbahnhofes.

Zusätzlich besteht das Potenzial, aus dem Tunnel zukünftig einen Zugang zu den Bahnsteigen zu ermöglichen. Die Stadt Hagen hat ebenfalls eine Verlängerung der Personenunterführung im Hagener Hauptbahnhof bis zur Westside geprüft (Schüßler-Plan 2021: 4). Mit der angestrebten Offenlegung des Tunnels an der Werdestraße wird sich ein neuer öffentlicher Raum und Stadteingang ergeben, den es zu gestalten und zu entwickeln gilt. Dabei entstehen neue Ansprüche durch die Bedürfnisse der zukünftigen Nutzer:innen des Tunnels (Radfahrende und Fußgänger:innen), die Fortführung und Verbindungsfunktion in Richtung Innenstadt, den Umgang mit dem Leerstand im Bahnhofsviertel als auch die Hinterhofsituation in der Werdestraße. Zudem wird dadurch auf der Westside eine neue Eingangssituation entstehen (s. Abb. 6), die mit weiteren Anforderungen wie der Verbindung zur Aschke Pflegeschule, der Vernetzung mit den öffentlichen Räumen im neuen Quartier sowie der Weiterführung der

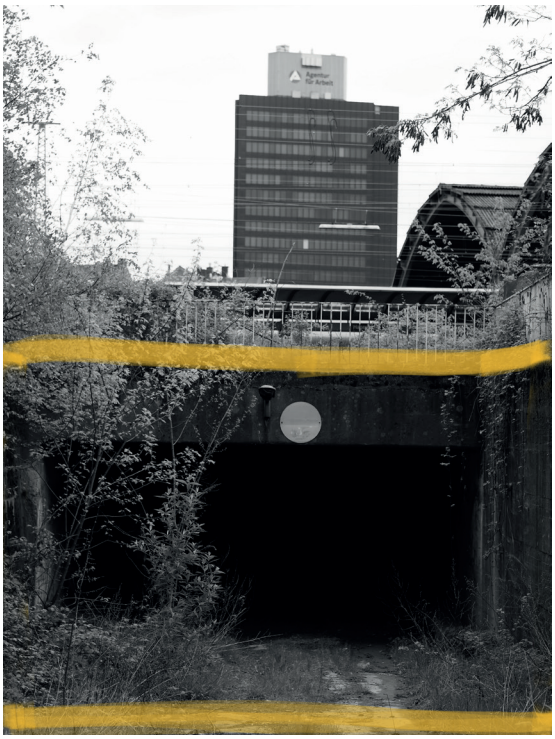


Abb. 6: Bahnhofsunterführung (eigene Darstellung)

Radverbindung einhergeht.

Das bevorzugte Verkehrsmittel der Hagener Bevölkerung stellt nach dem Modal Split aus dem Jahr 2017 mit 62 % maßgeblich der motorisierte Individualverkehr dar. Dieser Wert ist im Vergleich zu anderen Städten in NRW und deutschlandweit als hoch einzustufen. Die Dominanz des MIV wird im Stadtraum durch überdimensionierte Straßenräume und Kreuzungen ersichtlich und zugleich unterstrichen. Auffällig ist mit 3 % eine sehr niedrige Fahrradnutzung (Stadt Hagen 2018: 19 f.). Gründe dafür liegen besonders in der topografisch bedingten Lage Hagens (s. Abb. 7), der jahrzehntelangen Planungskultur nach dem Leitbild der autogerechten Stadt sowie der defizitären Radverkehrsinfrastruktur (ebd.: 131). Das Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr verläuft weit verzweigt durch das Hagener Stadtgebiet. Teilweise sind Radwege und Schutzstreifen vorhanden, aber es ist kein zusammenhängendes und robustes Radnetz erkennbar. Nach Angaben der Befragten im ADFC Radfahrklimatest im Jahr 2017 fühlt sich die Mehrzahl der Radfahrenden beim Radfahren gefährdet. Vor allem an großen innerstädtischen Kreuzungen wie bspw. Märkischer Ring/Rathausstraße ist die Situation für Radfahrende unübersichtlich. Im Zuge des ADFC Radfahrklimatests wird insbesondere das Fahren im Mischverkehr, die schmalen Radwege, die geringe Förderung des Radverkehrs, ein mangelndes Angebot an öffentlichen Fahrrädern, ein lückenhaftes Radverkehrsnetz und fehlende Werbung für den Radverkehr kritisiert (Stadt Hagen 2018: 48). Aufgrund technischer Entwicklungen und der damit einhergehenden zunehmenden Präsenz von elektrobetriebenen Rädern ist damit zu rechnen, dass der Radverkehrsanteil in den nächsten Jahren ansteigen wird.

Mehrere Brücken im Stadtgebiet verbinden die Eastside mit der Westside, die östlichen und westlichen Stadtteile

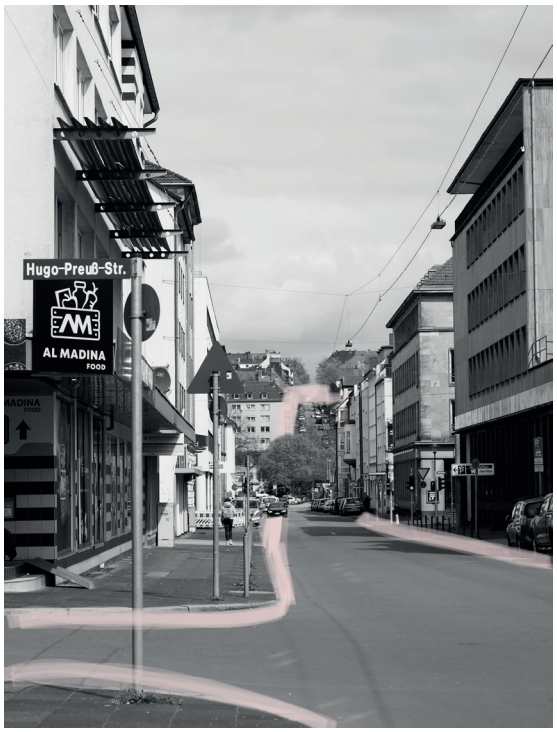


Abb. 7: Topografische Lage (eigene Darstellung)

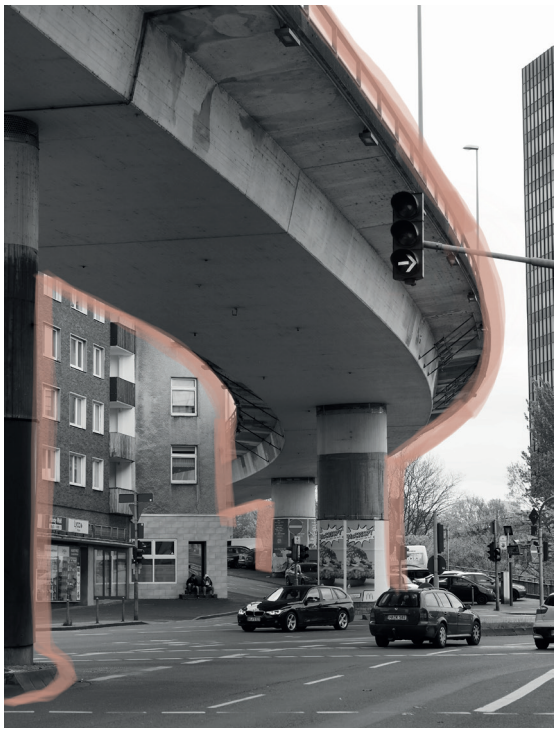


Abb. 8: Ebene 2 (eigene Darstellung)

Abb. 9: Frei- und Grünräume (eigene Darstellung)

sowie die linke und rechte Flussseite der Volme. Die Überführungen sind größtenteils durch einen maroden und baufälligen Zustand gekennzeichnet. Über den Fortbestand und die Nachnutzung der verschiedenen Brückenwerke wird in Hagen derzeit rege diskutiert. Durch den Untersuchungsraum verläuft die Altenhagener Brücke „Ebene 2" (s. Abb. 8), die Anfang April 2024 aufgrund erheblicher Schäden an dem Bauwerk für den Schwerlastverkehr gesperrt wurde. Die Volmequerung an der Badestraße ist ebenfalls baufällig, jedoch ist nur eine mittelfristige Erneuerung erforderlich. Die Volmequerung am Märkischen Ring wurde bereits erneuert und saniert (Weiske 2024).

Der Untersuchungsraum ist insgesamt durch vereinzelte Frei- und Grünräume geprägt, die kaum miteinander vernetzt sind oder in Verbindung zueinanderstehen (s. Abb. 9). Ein zusammenhängendes und systematisches Freiraumnetz ist nicht auszumachen. Durch den Untersuchungsraum fließt die Volme, die jedoch im innerstädtischen Bereich durch eine großflächige Überbauung, fehlende oder gesperrte

Abb. 10: Volme (eigene Darstellung)

Zugänge kaum sicht- und erlebbar für die Hagener Bevölkerung ist (s. Abb. 10). Im Jahr 2021 ist das Fließgewässer bei einer Flutkatastrophe sehr stark über die Ufer getreten und hat zu weitreichenden Schäden an Infrastruktur und Gebäuden geführt. Potenzielle Überflutungen durch Starkregenereignisse oder Fluthochwasser gefährden das bauliche Umfeld sowie die Sicherheit der Bevölkerung. Bedeutende Grünräume in der Innenstadt stellen der Volmepark und der Volkspark dar, die wichtige Freiraum- und Naherholungsfunktionen übernehmen. Angrenzend an das Zentrum sind nördlich der Funckepark und im Süden der Stadtgarten angesiedelt. Darüber hinaus übernehmen der Buschey Friedhof sowie der Rembergfriedhof wichtige Freiraumfunktionen im Stadtgebiet. Weitere größere Grünräume sind das Ischeland im Norden und der Ruheforst Philippshöhe westlich des Untersuchungsgebiets. Kleinteilige Grünstrukturen und -elemente sind im Zentrum wenig vorzufinden. Am südwestlichen Innenstadtrand grenzt das Naturschutzgebiet Hardt an. Hinzu kommt, dass die Zahl der öffentlichen Spielflächen in den letzten Jahren zurückgegangen ist und somit wenig Aufenthaltsqualität für jüngere Zielgruppen vorhanden ist. Entlang der Bahnschienen sind bedingt durch die Straßenführung und die Flüsse diverse Brach- und Restflächen wie z.B. die Westside vorzufinden, die Potenziale für eine gestalterische Weiterentwicklung und eine Einbindung in das Freiraumnetz bieten. (Stadt Hagen 2023: 70). Innerstädtische Platzsituationen umfassen den Theaterplatz, den Adolf-Nassau-Platz, den Friedrich-Ebert-Platz und den

Marktplatz südlich der Fußgängerzone. Die Plätze sind vorwiegend funktional gestaltet und weisen eine eher geringe Aufenthaltsqualität auf.

Das Bahnhofsumfeld ist durch gastronomische Betriebe, Gastgewerbe und vereinzelt auch Einzelhandelsnutzungen gekennzeichnet. Es wirkt durch die gegebene Nutzungsstruktur (Leerstände und mangelnde städtebauliche Qualität) stark vernachlässigt und weist Schwächen auf (s. Abb. 11+12). Dabei ist besonders das stadtbildprägende Gebäude des Arbeitsamts hervorzuheben, dass seit der Flutkatastrophe 2021 ohne einem perspektivischen Nutzungskonzept leer steht (s. Abb. 13). In unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof befinden sich das Graf-von-Galen-Carré und das Schwenke Zentrum, die vor allem durch niedrigpreisige Einzelhandels- und Nahversorgungsbetriebe gekennzeichnet sind. Den größten Einzelhandels- und Dienstleistungsschwerpunkt mit einem Angebot an Versorgungseinrichtungen der öffentlichen und privaten Infrastruktur bildet die Hagener Innenstadt. Die ca.

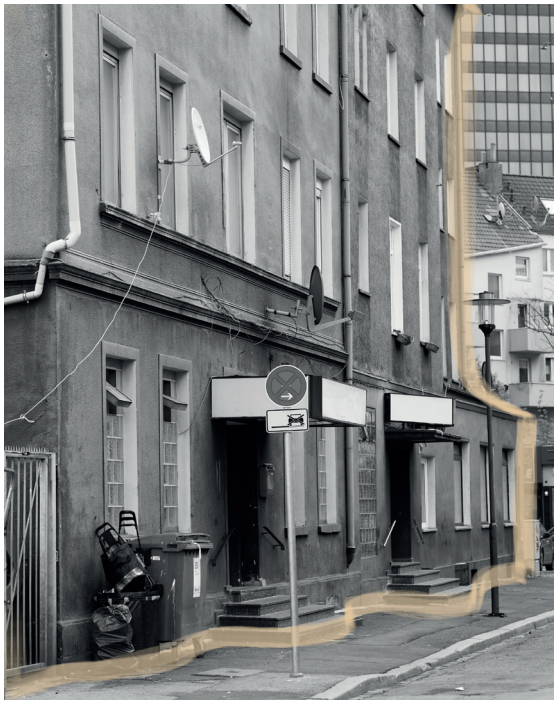


Abb. 11: Schlechter Gebäudezustand (eigene Darstellung)

Abb. 12: Leerstand (eigene Darstellung)

800 m lange Fußgängerzone Elberfelder Straße stellt den Hauptgeschäftsbereich und das Herzstück der Innenstadt dar (Stadt Hagen 2023: 70). Die Wegeführung vom Hauptbahnhof in die Fußgängerzone ist jedoch unübersichtlich und nur schwer einsehbar. Herausfordernd in der Innenstadt ist die hohe Leerstandsquote mit 14 %. Besonders die innerstädtisch gelegenen Einkaufscenter Volme-Galerie und Rathaus-Galerie sind von leerstehenden Geschäften betroffen (ebd.: 71).

Abb. 13: Arbeitsamt (eigene Darstellung)

4. Fokusthemen der Entwurfsarbeit

Ableitend aus der Analyse kristallisieren sich für die nachfolgenden Phasen zentrale Fokusthemen heraus, die einer Einordnung in den theoretischen Kontext bedürfen. Dabei soll insbesondere die Zukunftsfähigkeit des jeweiligen Bereichs herausgestellt werden. Zunächst nimmt mit der hohen Bedeutung des Bahnhofs, der Aufteilung und Funktion der Straßenräume sowie der Brückenwerke das Thema Mobilität eine beachtliche Rolle in unserem Entwurf ein und wird deshalb genauer beleuchtet. Um das Bahnhofsumfeld zukunftsgerichtet und attraktiv zu gestalten, wird im Folgenden auf die Merkmale und Bedeutung des Stadtraums Bezug genommen. Mit dem Struktur- und Funktionswandel der Innenstädte gilt es, sich vor allem mit Ideen und Konzepten zur Zukunft der Innenstädte auseinanderzusetzen. Aufgrund aktueller Fragestellungen, die sich für die Volme ergeben, wird im Folgenden das Thema Nachhaltiger Umgang mit Wasser in der Stadt betrachtet.

4.1. Mobilität neu denken

Um zukunftsfähige und resiliente Städte zu schaffen, bedarf es einer Überarbeitung der bisherigen Ansätze zur Mobilität, um die aktuellen sowie zukünftigen Herausforderungen des Klimawandels und der Urbanisierung bewältigen zu können. Eine gute Erschließung nach innen und außen ist für eine resiliente Stadt notwendig (Schmidt et al. 2024: 78). Sie muss in der Lage sein, ihre zentralen Funktionen trotz Krisen, Schocks oder Störungen aufrechtzuerhalten oder zeitnah wieder herzustellen (Schmidt et al. 2024: 73). Dementsprechend gilt es, die unterschiedlichen Bedarfe der Verkehrsteilnehmer:innen zu berücksichtigen und eine aktive und sichere Mobilität zu fördern, sodass die Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen und Orten der Grundversorgung, Arbeit und Erholung durch Mobilitätsformen innerhalb von 15 Minuten gewährleistet werden kann (Schmidt et al. 2024: 78). Detailliert bedeutet dies, dass ausreichende und sichere Wegeverbindungen vorhanden sind, welche einen akzeptablen Zustand und eine bedarfsgerechte Breite aufweisen. Bedingt durch die hohe Flächeninanspruchnahme des motorisierten Individualverkehrs ist über eine Aufteilung des Verkehrsraums zugunsten des nicht motorisierten Verkehrs, eine Reduzierung der Geschwindigkeiten sowie eine sinnvolle Parkraumbewirtschaftung nachzudenken. Des Weiteren bilden die Schaffung von Multimodalität und die Erhöhung des ÖPNV- und Sharing-Angebots eine bedeutende Grundlage für lokale Vernetzung sowie eine flexible Kombination von Mobilitätsformen (Schmidt et al. 2024: 79). Auch die dreifache Innenentwicklung, die das Leitbild der doppelten Innenentwicklung durch die Dimension der Mobilität ergänzt, veranschaulicht die Bedeutung der Verkehrsfläche als wesentlicher Faktor bei der Flächennutzung (Umweltbundesamt 2023: 5). Durch den fließenden und ruhenden Verkehr des motorisierten Individualverkehrs besteht eine hohe Flächeninanspruchnahme. Zusätzlich ist der MIV hauptverantwortlich für die städtischen Luft- und Lärmemissionen. Soziale Ungerechtigkeit und eine Einschränkung der Bewegungsfreiheit von Älteren und Jüngeren sind die Folge solch geprägter Verkehrsinfrastrukturen (Umweltbundesamt 2023: 11). Ebenso plädiert die Neue Leipzig-Charta auf die Stärkung der Widerstandsfähigkeit einer Stadt und die Förderung einer gerechten, grünen und produktiven Entwicklung (BBSR 2021: 11). Klimaneutrale, multimodale und effiziente Verkehrs- und Mobilitätssysteme sind hierbei notwendig, um Mobilitätsbedarf zu reduzieren und eine

nachhaltige Stadtentwicklung im Zusammenhang einer Nutzungsmischung aus Wohnen, Einzelhandel und Produktion zu verfolgen (BBSR 2021: 17).

Um eine menschenfreundliche, sozial gerechte und umweltfreundliche Stadtstruktur zu ermöglichen, ist es angesichts der steigenden Pkw-Dichten in Deutschland und der damit einhergehenden Umwelt- und Lärmbelästigung entscheidend, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und den Umweltverbund zu stärken (Umweltbundesamt 2023: 11). Darunter fallen zum einen die Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie zum anderen der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Eine neue Verteilung des Straßenraums und eine sinnvolle Parkraumbewirtschaftung zur Reduzierung von Personenkilometern tragen zu einer sozial gerechten und umweltfreundlichen Mobilitätsförderung bei (ebd.).

4.2. Zukunftsfähiges Bahnhofsumfeld

Das Bahnhofsumfeld, welches häufig mit städtebaulichen Defiziten sowie sozialer Benachteiligung in Zusammenhang gebracht und meist als Angstraum wahrgenommen wird, rückt aufgrund der bestehenden Zentralität und der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur vermehrt in den Fokus der Stadtentwicklung (Stiftung „Lebendige Stadt" 2022: 8). Dadurch ist die Bewältigung von mangelndem Sicherheitsgefühl, der Umgang mit sozial schwachen Bevölkerungsgruppen und die Transformation dieser Viertel hinsichtlich des zunehmenden Flächen- und Entwicklungsdruck eine wesentliche Aufgabe in vielen Städten. Der Bahnhof als zentraler Standort und Knotenpunkt der Mobilitätsinfrastruktur ist als Ankunftsort von Reisenden, Arbeitenden, Student:innen, Schüler:innen und Bewohner:innen ein das Stadtbild prägender Raum. Er wird zuerst wahrgenommen und erkundet. Im Zusammenhang mit der angrenzenden Bebauung gilt das Bahnhofsviertel somit als Visitenkarte einer Stadt. Eine sichere und hochwertige Gestaltung ist gesamtstädtisch prägend (Stiftung „Lebendige Stadt" o. J.). Die Stiftung 'Lebendige Stadt' nennt dabei wesentliche Merkmale wie Grünflächen, großzügigen öffentlichen Plätzen, eine fußläufige Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt, verbesserte Sichtbeziehungen sowie helle Baumaterialien, die zu einem einladenden Charakter des Bahnhofsumfeldes führen können (Stiftung „Lebendige Stadt" 2022: 31). Die Bahnhofssituationen in Wuppertal, Burg (Sachsen-Anhalt), Königsee (Thüringen) und Wien, welche im Rahmen des Stiftungspreises 2024 „Das schönste Bahnhofsumfeld" ausgezeichnet wurden, veranschaulichen, wie „durch ihre Gestaltung, ihr Management und ihre Mobilitätsanbindung [Bahnhofsumfelder] zu einem urbanen, lebendigen Stadtraum werden [können]" (Stiftung „Lebendige Stadt" o. J.). Eine barrierearme Gestaltung, die Integration verschiedener Mobilitätsangebote und die Berücksichtigung kurze Wege zu diesen, die Einbindung von Grünelementen und eine Ausgestaltung von Vorplätzen zu attraktiven Verweilorten für die Nutzer:innen sowie die Beachtung unterschiedlicher sozialer Gruppen vereinen die Beispiele (Stiftung „Lebendige Stadt" o. J.).

4.3. Strukturwandel und Transformation der Innenstädte

Innenstädte nehmen als einzigartige Identifikationsorte und Ankerpunkte für die Stadtgesellschaft eine besondere Stellung ein (ebd.; BMI 2021b: 72). Als räumliche, gesellschaftliche, politische und kulturelle Zentren unserer Städte sind sie durch eine hohe bauliche Dichte, verschiedene Funktionen,

Nutzungen und vielfältige Versorgungseinrichtungen geprägt (Pesch 2018: 1001). Der tiefgreifende Strukturwandel und die damit verbundenen Funktionsverluste verändern allerdings die Gestalt der Innenstädte. Zum einen schwindet die Bedeutung des innerstädtischen Handels durch die Dominanz der Online-Märkte. Die stationären Geschäfte weisem abnehmende Umsatzrenditen auf und verlieren Umsatzanteile an den Online-Handel. Die Umsätze der digitalen Märkte sind in den letzten Jahrzehnten stetig angestiegen. Die damit verbundenen negativen Effekte umfassen u.a. Geschäftsaufgaben in den Innenstädten, die Schließung von großen Kaufhäusern und damit einhergehend erhöhte Leerstände (BMI 2021a: 5).

Zum anderen verändern sich durch die Möglichkeiten des mobilen Arbeitens auch die Arbeits- und Bürostandorte. Im Sinne einer gesteigerten Flächeneffizienz wird vermehrt über eine Reduktion von Büroflächen, eine Neuorganisation der Arbeitsplätze und eine Verlagerung von Arbeitsstandorten debattiert, was zu Frequenz- und Funktionsverlusten in den Innenstädten führen kann (Diringer et al. 2022: 9). Eine weitere Herausforderung für die Innenstädte besteht im Kontext des Klimawandels, da durch die hohe bauliche Dichte, starke Versiegelung und mangelnde Durchlüftung des Stadtraums eine erhöhte Gefahr von Hitzeinseln und Tropennächten im Sommer entsteht (BMI 2021a: 15; Diringer et al. 2022: 9). Die Auswirkungen der Corona-Pandemie und die damit verbundenen Beschränkungen haben den Struktur- und Funktionswandel der Zentren zusätzlich vorangetrieben (Hackenberg 2022: 16). Dadurch sind die Innenstädte verstärkt in den Fokus des öffentlichen, medialen und politischen Interesses gerückt (Diringer et al., 2022: 5).

In Fachkreisen werden im Sinne einer zukunftsfähigen Innenstadt besonders multifunktionale Orte und Räume sowie unterschiedliche Nutzungen auch für kürzere Zeiträume gefordert. Konsum und Versorgung werden in Zukunft nicht mehr den alleinigen Anlass für den Besuch der Innenstädte und die zentralen Leitfunktionen darstellen (Deutscher Städtetag 2021: 4). Auch die Neue Leipzig-Charta aus dem Jahr 2020 fordert multifunktional gestaltete Räume, die Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten und Erholung miteinander verbinden (Deutsche EU-Ratspräsidentschaft 2020: 7). Es geht neben dem Handel um die strategische Ansiedlung ergänzender und frequenzinduzierender Nutzungen wie z.B. öffentliche Einrichtungen, Gastronomie, Einrichtungen für Freizeit und Gesundheit, Co-Working-Spaces, Handwerk und urbanes Kleingewerbe (Mensing et al. 2020: 2 f.). Um die Multifunktionalität in den Innenstädten zu forcieren, gilt es, neue Akteur:innenkonstellationen und -netzwerke aufzubauen (Deutscher Städtetag 2021: 21). Neben der Stärkung eines Nutzungsmixes werden Kommunikations- und Integrationsfunktionen als auch Grün- und Freiraumfunktionen an Bedeutung zunehmen (Diringer et al. 2022: 5). Die Strategie des Beirats Innenstadt beschreibt das Zentrum von morgen als einen attraktiven und lebendigen Ort, der durch Nutzungsmischung und hohe Aufenthaltsqualitäten geprägt ist. Zudem sind Innenstädte als bedeutsame Räume des sozialen Zusammenhalts und der Teilhabe unter Berücksichtigung von Barrierefreiheit sowie Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel zu stärken (BMI 2021a: 5). Zunehmend wichtiger wird das Bummeln und Flanieren, das kulturelle und soziale Erlebnis und das touristische Highlight. Durch die Schaffung neuer besonderer Erlebnisse im Zentrum kann die Attraktivität gestärkt und die Belebung gesichert werden (ebd.: 17). Mit der Transformation der Innenstadt nehmen auch öffentliche Räume in Zentren an Bedeutung zu und

können als attraktive Verweilorte Mehrwerte generieren, indem sie konsumfreie Angebote bereitstellen. Im Zusammenspiel mit einem neuen Nutzungsmix können so Stadträume mit attraktiven Aufenthalts-, Kommunikations- und Erlebniswelten entstehen (Mensing et al. 2020: 3).

4.4. Zukunftstfähiger Umgang mit Wasser in der Stadt

Flüsse können entscheidend zur Förderung der Lebensqualität in der Stadt beitragen. Dabei hängt der Einfluss, den das Gewässer auf sein Umfeld hat, auch von seiner Gestaltung, Nutzung und Qualität ab (Umweltbundesamt o.J. a). Neben den positiven Effekten, die ein Fluss haben kann, können jedoch auch Gefahren durch die direkte Nähe zu menschlichen Siedlungen entstehen. Insbesondere Überflutungen können zu massiven Schäden und Gefahren der umliegenden Bevölkerung führen. Ein entscheidender Faktor für die Entstehung dieser ist zum einen der Klimawandel, durch den vermehrte Starkregenereignisse auftreten und zum anderen der Eingriff des Menschen in den natürlichen Flusslauf. Durch die Begradigung und Eindeichung des natürlichen Flussbettes konzentrieren sich die Abflussmengen. Dies führt wiederum zu höheren Pegelständen und einer schnelleren Entstehung von Hochwasser. Zudem werden Überflutungen auch dadurch bedingt, dass natürliche Überschwemmungsflächen bebaut werden. Bei Hochwasserereignissen weicht das Wasser jedoch weiterhin auf die Flächen aus, sodass es zu Schäden an der dort entstehenden Infrastruktur kommt (Umweltbundesamt o.J. b). Bei der Reduzierung des Risikos von Überflutungen hilft insbesondere die Maßnahme der Renaturierung von Flüssen. Dabei werden sowohl die Effekte, die durch die bauliche Veränderung des Gewässers entstanden sind, aufgehoben als auch Flächen geschaffen, die das Wasser bei Überschwemmungen besser aufnehmen können. Zudem werden die Flüsse durch die Maßnahme für die Bevölkerung erlebbarer gemacht. Es werden Flächen geschaffen, die zur Naherholung dienen können. Dadurch kann auch die Lebensqualität positiv beeinflusst werden. Ein weiterer Aspekt, der für eine Renaturierung und Nutzung des Flusses sprechen würde, ist die daraus resultierende Möglichkeit, Folgen des Klimawandels abzuschwächen. Flüsse können beispielsweise dabei helfen, die Temperatur in der Stadt zu regulieren, indem sie die oftmals wärmeren Innenstädte abkühlen. Dadurch können die Wasserwege dazu beitragen, die Städte in Zukunft resilienter zu machen (Winker 2019: 1). Die Bedeutung für Hagen hinsichtlich einer Renaturierung von Flüssen ist insbesondere hinsichtlich der Volme gegeben. Vergangene Hochwasserereignisse führten durch Uferübertretungen und Überschwemmungen bereits zu erheblichen Schäden im Umfeld des Flusslaufes. 2021 wurden beispielsweise aufgrund von Überflutungen große Teile der verkehrlichen Infrastruktur und Bauten an der Volme stark beschädigt oder zerstört. Die Stadt Hagen ist auch zwei Jahre später noch mit der Beseitigung der Schäden beschäftigt (Westfalenportal 2023).

5. Leitbild

Die Entwicklung des Hagener Bahnhofsumfelds steht unter dem Claim "HAGEN:CONNECT - Verbindungen schaffen, Zukunft gestalten!". Neue Verbindungen zwischen den Frei- und Grünräume, der Eastside und Westside sowie zur Innenstadt sollen gestärkt und geschaffen werden, um Hagen zukunftsfähig aufzustellen. Der Hagener Hauptbahnhof und der Bahnhofsvorplatz bilden gemeinsam das zentrale Eingangsportal der Stadt. Sie zeichnen sich durch eine hohe städtebauliche Qualität und eine multifunktionale Nutzungsstruktur aus. Zusammen mit der Innenstadt bilden sie die zentralen Fokusräume Hagens, mit einer Impulswirkung für die umliegenden Bereiche (s. Abb. 14-1). Mobilitätshubs in der unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs, am Märkischen Ring sowie in der Innenstadt stellen u.a. klimafreundliche Mobilitätsangebote, Sharingsysteme und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bereit (s. Abb. 14-2). Der Berliner Platz ist ansprechend gestaltet, ausreichend dimensioniert und bietet mit schattenspendendem Grün einen Wohlfühlort für die ankommenden Reisenden. Ein direkter Zugang vom Hauptbahnhof auf die Westside erleichtert insbesondere den Schüler:innen der angrenzenden Pflegeschule und den Zielgruppen des dort neu entstehenden Quartiers den Weg. Das Westside-Quartier stellt ein nutzungsgemischtes Gewerbe- und Dienstleistungsquartier dar, das durch vielfältige Nutzungen mit Erlebnisfaktor auch in den Abendstunden belebt ist. Die in unmittelbarer Nähe angesiedelte Pflegeschule bildet mit dem einladend gestalteten Mündungsbereich von Volme und Ennepe einen ansprechenden und integrierten Bildungsstandort. Mit Leitsystemen, klaren Verbindungen und einer Umstrukturierung des Graf-von-Galen-Rings findet sich leicht der Weg in die belebte und attraktive Innenstadt mit Erlebnischarakter. Spannende Kunst- und Kulturveranstaltungen, identitätsstiftende und stadtverträgliche Produktion, vielfältige Restaurants, einladende Spielelemente für Kinder und

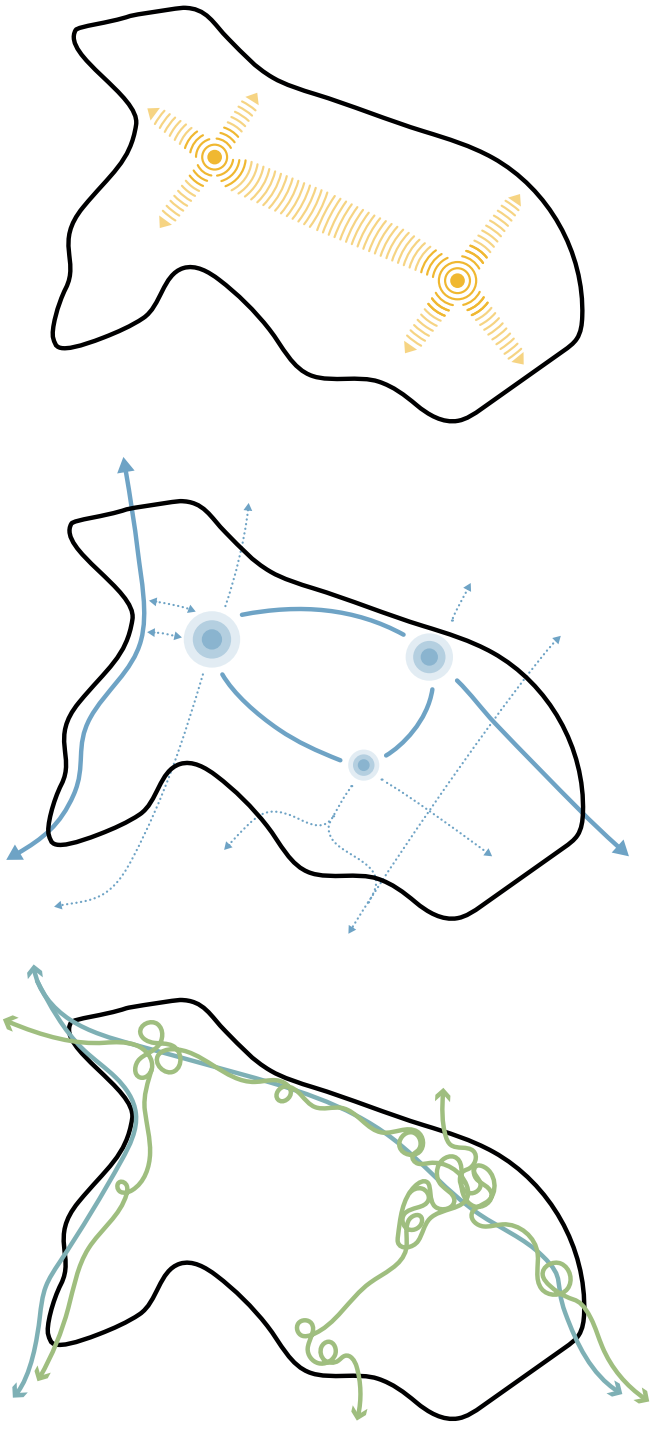


Abb. 14: Räumliche Leitvorstellungen (eigene Darstellung)

Räume zum Lernen und Arbeiten machen einen Besuch der Hagener Innenstadt lohnenswert. Grüne Verweilorte mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen Ruheoasen inmitten des Trubels. Die Volme als blaue Lebensader sorgt für Abkühlung im Sommer und bietet entlang des innerstädtischen Flusslaufs attraktive, konsumfreie Aufenthaltsorte. Lokale Maßnahmen mildern zudem die Überschwemmungsgefahr des stadtbildprägenden Flusses. Die Hagener Grünräume sind durch eine klare Wegeführung gut erreichbar und miteinander vernetzt (s. Abb. 14-3). Die Straßenräume sind eindeutig gegliedert und geben den Radfahrenden und Fußgänger:innen durch mehr Platz ein sicheres Gefühl.

6. Zeitplan

Der Zeitplan soll dabei helfen, die verschiedenen Arbeitsschritte effizient zu gestalten und gleichzeitig eine strukturierte Vorgehensweise zu gewährleisten (s. Abb. 15). Zudem soll er einen Ausblick über die zukünftigen Schritte der Entwurfsgruppe geben. Die Grundlage des Zeitplans wurde zum einen durch die Arbeit der ersten Wochen und zum anderen durch die Festlegung der Abgabetermine gelegt. In einer Einführungsphase wurden Analysen der örtlichen Gegebenheiten durchgeführt und anschließend darauf aufbauende Leitbilder erstellt. Diese Arbeit mündete in der Fertigstellung und Abgabe des Exposés Mitte Mai.

Anschließend an diesen Arbeitsschritt soll in der Ausarbeitungsphase eine Konzeptkarte bis Anfang Juni entstehen. Zusätzlich dazu werden Beikarten zu Entwurfs relevanten Themen erstellt. Neben der Ausarbeitung der möglichen Entwicklung der Innenstadtsituation entsteht zudem eine Karte zum zukünftigen Umgang mit dem Verkehr innerhalb des Hagener Stadtgebietes. Außerdem werden die grüne und blaue Infrastruktur hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten in einer Beikarte dargestellt.

Mit der Beendigung dieses Arbeitsschrittes beginnt schließlich die dritte und letzte Etappe. Das wichtigste Produkt der Endphase ist dabei ein detaillierter Rahmenplan bzw. Gestaltungsplan. Während sich seine Ausarbeitung über den gesamten Juni bis in den Juli zieht, werden zudem einzelne Lupen- und Skizzendarstellungen erstellt, die gewisse Schlüsselpunkte ausführlich beleuchten sollen. Des Weiteren sollen zusätzliche Abbildungen die Arbeit ergänzen und die Vision des Entwurfes verdeutlichen. Der Abschluss des Projektes besteht in der ausführlichen Aufarbeitung und Zusammenstellung aller entstanden Ergebnisse und der Disputation Mitte Juli.

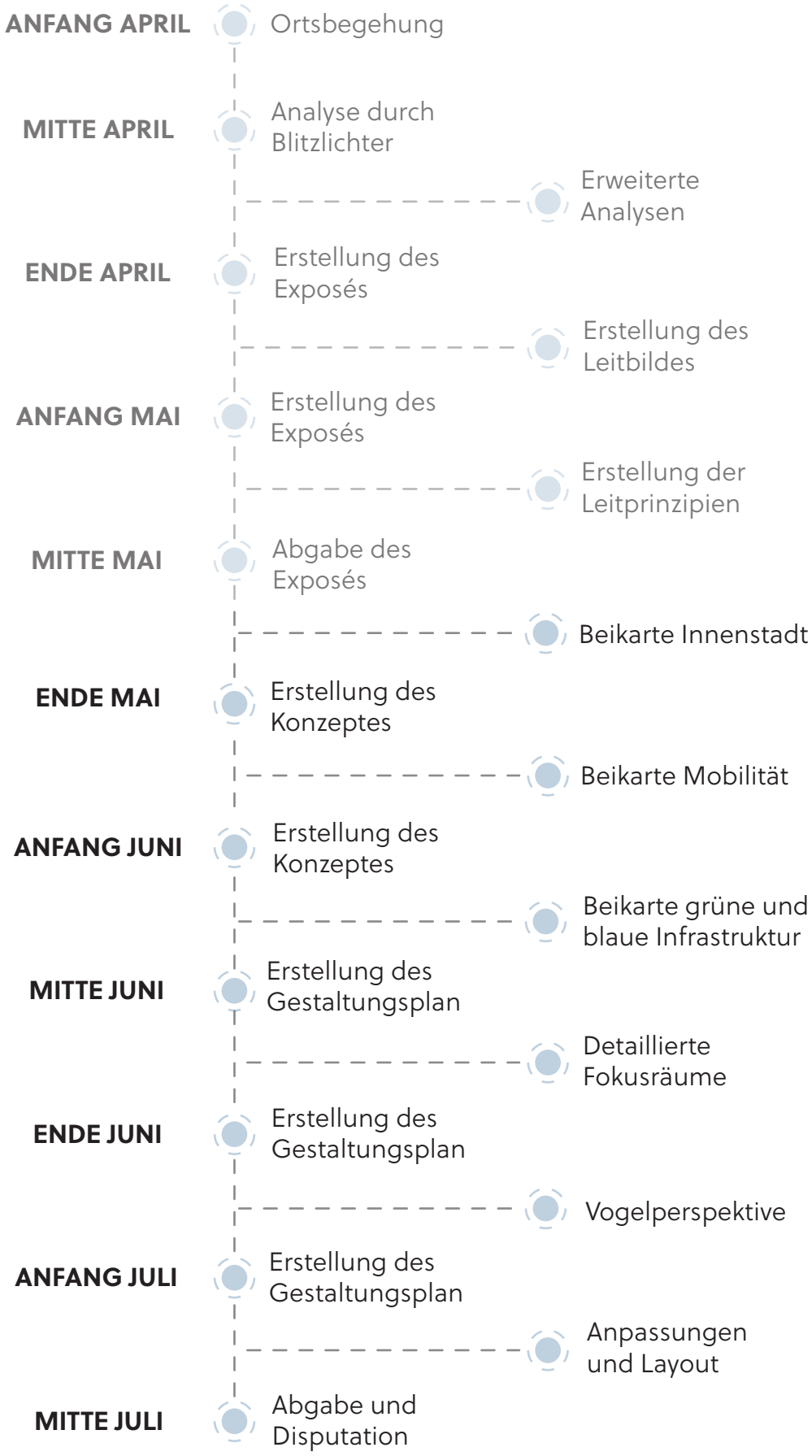


Abb. 15: Zeitplan (eigene Darstellung)

LITERATURVERZEICHNIS

Baum, Martina (2018): Städtebauliches Entwerfen. In: Baum, Martina; Böhm, Ulrike; Ley, Astrid; Schönle, Daniel; Hüttenhain, Britta; Teodorovici, Dan (Hrsg.): Lehrbausteine Städtebau. Basiswissen für Entwurf und Planung, 9. Aufl. Städtebau-Institut Universität Stuttgart, Stuttgart. S. 1–10.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (o. J.): Laufende Stadtbeobachtung – Raumabgrenzungen. Stadt- und Gemeindetypen in Deutschland. Verfügbar unter https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp.html [abgerufen am 08.05.2024].

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2021): Neue Leipzig-Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Bonn.

BMI – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2021a): Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMI: Die Innenstadt von morgen – multifunktional, resilient, kooperativ. Berlin.

BMI – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2021b): Stadtentwicklungsbericht der Bundesregierung 2020. Berlin.

Borchard, Klaus (2018): Städtebau. In: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, 2018. Aufl. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover. S. 2381–2389.

Deutsche EU-Ratspräsidentschaft (2020): Neue Leipzig Charta: Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl. Verabschiedet beim informellen Ministertreffen Stadtentwicklung am 30. November 2020.

Deutscher Städtetag (2021): Zukunft der Innenstadt: Positionspapier des Deutschen Städtetages. Berlin und Köln.

Diringer, Julia; Pätzold, Ricarda; Trapp, Jan Hendrik; Wagner-Endres, Sandra (2022): Frischer Wind in die Innenstädte: Handlungsspielräume zur Transformation nutzen. Sonderveröffentlichung. Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin.

Hackenberg, Katharina; Haury, Stephanie (2022): Innenstadt als Testfeld für experimentelle Transformationsprojekte. Magazin Innenstadt, 01/2022. S. 16-21.

ILA – Institut für Landschaftsarchitektur Wien (Hrsg.) (2012): Bestandsaufnahme. Bestandsanalyse. Skriptum zur praktischen Anwendung in den Entwurfslerveranstaltungen. Wien. Schriftenreihe des Instituts für Landschaftsarchitektur Band 53.

IT.NRW – Information und Technik Nordrhein Westfalen (Hrsg.) (2023): Kommunalprofil Hagen, krfr. Stadt. Regierungsbezirg Arnsberg, Gemeindetyp: Kleine Großstadt, 17.11.2023 (letzte Aktualisierung). Verfügbar unter https://www.it.nrw/sites/default/

files/kommunalprofile/l05914.pdf [abgerufen am 08.05.2024].

Landesbetrieb IT. NRW – Information und Technik Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2024): Gebiet und Bevölkerung, 02.05.2024 (letzte Aktualisierung). Verfügbar unter https://www.it.nrw/statistik/gesellschaft-und-staat/gebiet-und-bevoelkerung [abgerufen am 08.05.2024].

Mensing, Klaus; Anders, Ulrike; Fanelli-Falcke, Jörg; Hauschild, Arndt; Löwer, Markus; Mansfeld; Ulrike; Nußbaum, Jens; Ribbeck-Lampel, Juliane; von Rohr, Götz; Schulze, Juana; Sondermann, Martin; Wiellowicz (2020): Zukunft der (Stadt-)Zentren ohne Handel?: Neue Impulse und Nutzungen für Zentren mit Zukunft. Positionspapier aus der ARL 116. Hannover.

Meyer, Johannes (2003): Städtebau. Ein Grundkurs. Kohlhammer, Stuttgart.

Pahl-Weber, Elke & Schwartze, Frank (2018): Stadtplanung. In: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung, 2018. Aufl. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover. S. 2509–2520.

Pesch, Franz (2018): Innenstadt. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Verlag der ARL, Hannover.

Reicher, Christa (2017): Städtebauliches Entwerfen, 5. Aufl. Springer Vieweg, Wiesbaden.

RVR – Regionalverband Ruhr (o. J.a): Die Städte und Kreise der Metropole Ruhr. Vielfalt in einer starken Gemeinschaft. Verfügbar unter https://www.rvr.ruhr/politik-regionalverband/staedte-kreise/ [abgerufen am 09.05.2024].

RVR – Regionalverband Ruhr (o. J.b): Hagen. Erfolgsmodell im Südosten. Verfügbar unter https://www.rvr.ruhr/politik-regionalverband/staedte-kreise/hagen/ [abgerufen am 09.05.2024].

Schmidt, Anika; Pößneck, Janine; Haase, Annegret; Kabisch, Sigrun (2024): Quartier und urbane Resilienz: Themenfelder, Befunde und Forschungsbedarf. In: Kabisch, Sigrun; Rink, Dieter; Banzhaf, Ellen (Hrsg.): Die Resiliente Stadt. Konzepte, Konflikte, Lösungen. Springer Spektrum, Berlin. S. 73-90.

Schüßler-Plan (2021): Machbarkeitsstudie: Revitalisierung EÜ Werdestraße Hagen. Schüßler-Plan, Köln.

Stadt Hagen (2018): Masterplan „Nachhaltige Mobilität“.

Stadt Hagen (2020): HAGENplant 2035: Integriertes Stadtentwicklungskonzept.

Stadt Hagen (2023): Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Hagen. Köln.

Stadt Hagen (2024): Einwohner 1765-2023. Verfügbar unter https://www.hagen.de/web/de/fachbereiche/fb_32/fb_32_12/fb_32_1201/statistik.html [abgerufen am

08.05.2024].

Stadt Hagen (2024b): Stadtteile. Verfügbar unter https://www.hagen.de/web/de/hagen_de/02/0205/020504/020504.html [abgerufen 08.05.2024].

Stadt Hagen (2024c): Stadtteile im Stadtbezirk. Verfügbar unter https://www.hagen.de/web/de/fachbereiche/fb_61/fb_61_07_1/stadtplanung_1/mitte.html [abgerufen am 08.05.2024].

Stadt Hagen (2024d): Stadtwald Hagen. Verfügbar unter https://www.hagen.de/web/de/hagen_de/02/0204/020405/020405.html#:~:text=42%20Prozent%20der%20Fläche%20im,Nordrhein%2DWestfalen%20die%20Führungsrolle%20ein. [abgerufen am 08.05.2024].

Stadt Hagen (2024e): Anreise. Verfügbar unter https://www.hagen.de/web/de/hagen_de/02/0201/0201.html [abgerufen am 08.05.2024].

Statista (2024): E-Commerce-Umsatz mit Waren in Deutschland in den Jahren 2000 bis 2023 (in Milliarden Euro). Verfügbar unter https://de.statista.com/statistik/daten/studie/71568/umfrage/online-umsatz-mit-waren-seit-2000/#:~:text=Im%20Jahr%202023%20erzielte%20das,um%20knapp%20zw%C3%B6lf%20Prozent%20gesunken [abgerufen am 20.02.2024].

Stiftung „Lebendige Stadt" (o. J.): Stiftungspreis 2024: Das schönste Bahnhofsumfeld. Verfügbar unter https://lebendige-stadt.de/web/view.asp?ti=stiftungspreis2024&sid=865&nid=&cof=706 [abgerufen am 02.05.2024].

Stiftung „Lebendige Stadt" (Hrsg.) (2022): Wie schaffen Städte Sicherheit und Ordnung in Bahnhofsvierteln. Eine Handreichung der Wuppertaler Sicherheitspartnerschaft KoSID. Stiftung „Lebendige Stadt", Hamburg.

Umweltbundesamt (o. J.a): Gewässerentwicklung in der Stadt – geht (fast) überall. Verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/gewaesserentwicklung-in-der-stadt-geht-fast#renaturierungen-in-stadten-schaffen-lebensqualitat- [abgerufen am: 08.05.2024].

Umweltbundesamt (o. J.b): Hochwasser – wie sie entstehen und wie der Mensch sie beeinflusst. Verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/themen/wasser/extremereignisse/hochwasser#hochwasser-werden-vom-menschen-verstarkt [abgerufen am: 08.05.2024].

Umweltbundesamt (2023): Dreifache Innenentwicklung. Definitionen, Aufgaben und Chancen für eine umweltorientierte Stadtentwicklung, Ergebnisse aus dem Forschungsfeld urbaner Umweltschutz und dem Forschungsprojekt „Neues Eruopäisches Bauhaus weiterdenken - AdNEB". Reihe: Hintergundpapier, Mai 2023, 2. Aufl. Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau.

VRR (o. J.): Umfangreiche Erneuerung des Hauptbahnhofes. Verfügbar unter https://vrr-investitionsprojekte.de/de/bahnhoefe-haltestellen/modernisierung-hagen-hbf/ [abgerufen am 06.05.2024].

WDR (2023): Innenstadt in Hagen: zwischen Frust und Hoffnung. Verfügbar unter https://www1.wdr.de/nachrichten/ruhrgebiet/innenstadt-hagen-frustration-und-hoffnung-100.html [abgerufen am 06.05.2024].

Weiske, Martin (2024): Chaos droht: Hagen sperrt „Ebene 2" - Hochbrücke für alle LKW. Westfalenpost. Verfügbar unter https://www.wp.de/staedte/hagen/article242063870/Chaos-droht-Hagen-sperrt-Ebene-2-Hochbruecke-fuer-alle-Lkw.html [abgerufen am 06.05.2024].

Westfalenportal (2023): Hagen zieht Flutbilanz: Die meisten Schäden sind beseitigt. Verfügbar unter https://www.wp.de/staedte/hagen/article238917753/hagen-zieht-flut-bilanz-die-meisten-schaeden-sind-beseitigt.html [abgerufen am: 08.05.2024].

Winker, Martina; Frick-Trzebitzky, Fanny; Matzinger, Andreas; Schramm, Engelbert; Stieß, Immanuel (2019): Abschwächung von Klimafolgen bei erhöhter Lebensqualität in der Stadt - Das Potenzial von gekoppelten blau-grün-grauen Infrastrukturen. KW Korrespondenz Wasserwirtschaft 12 (11), 650-655.

technische universität
dortmund