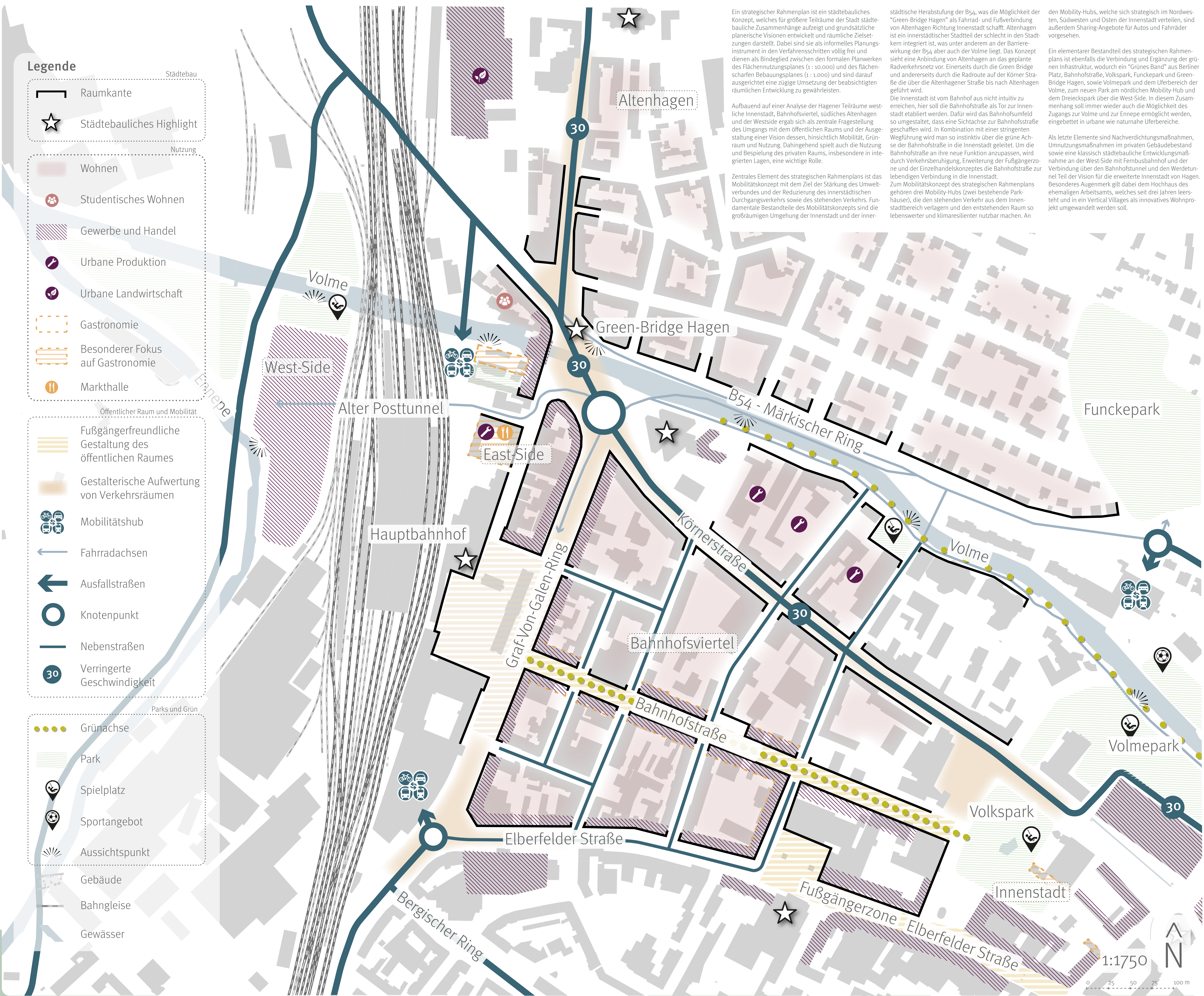
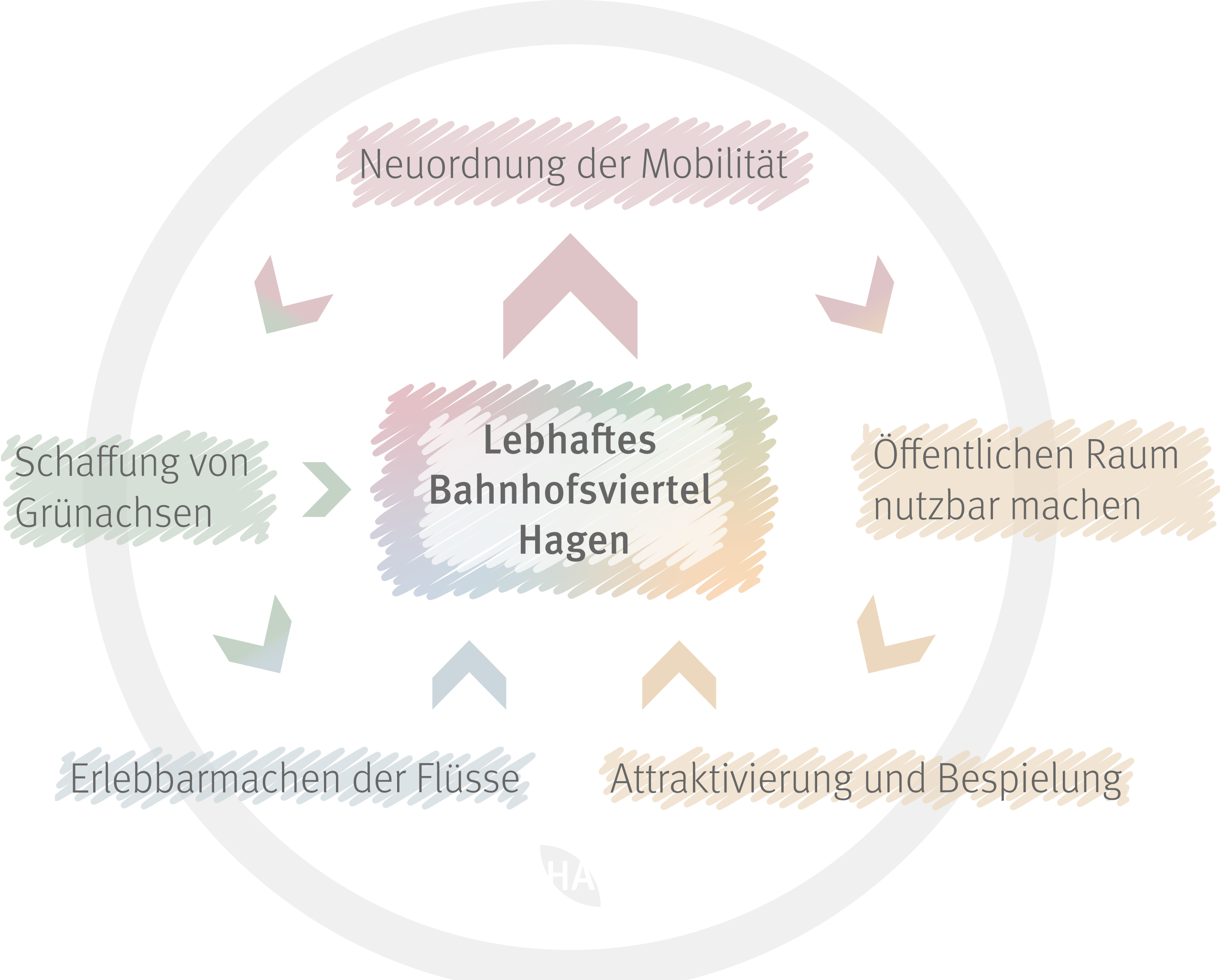


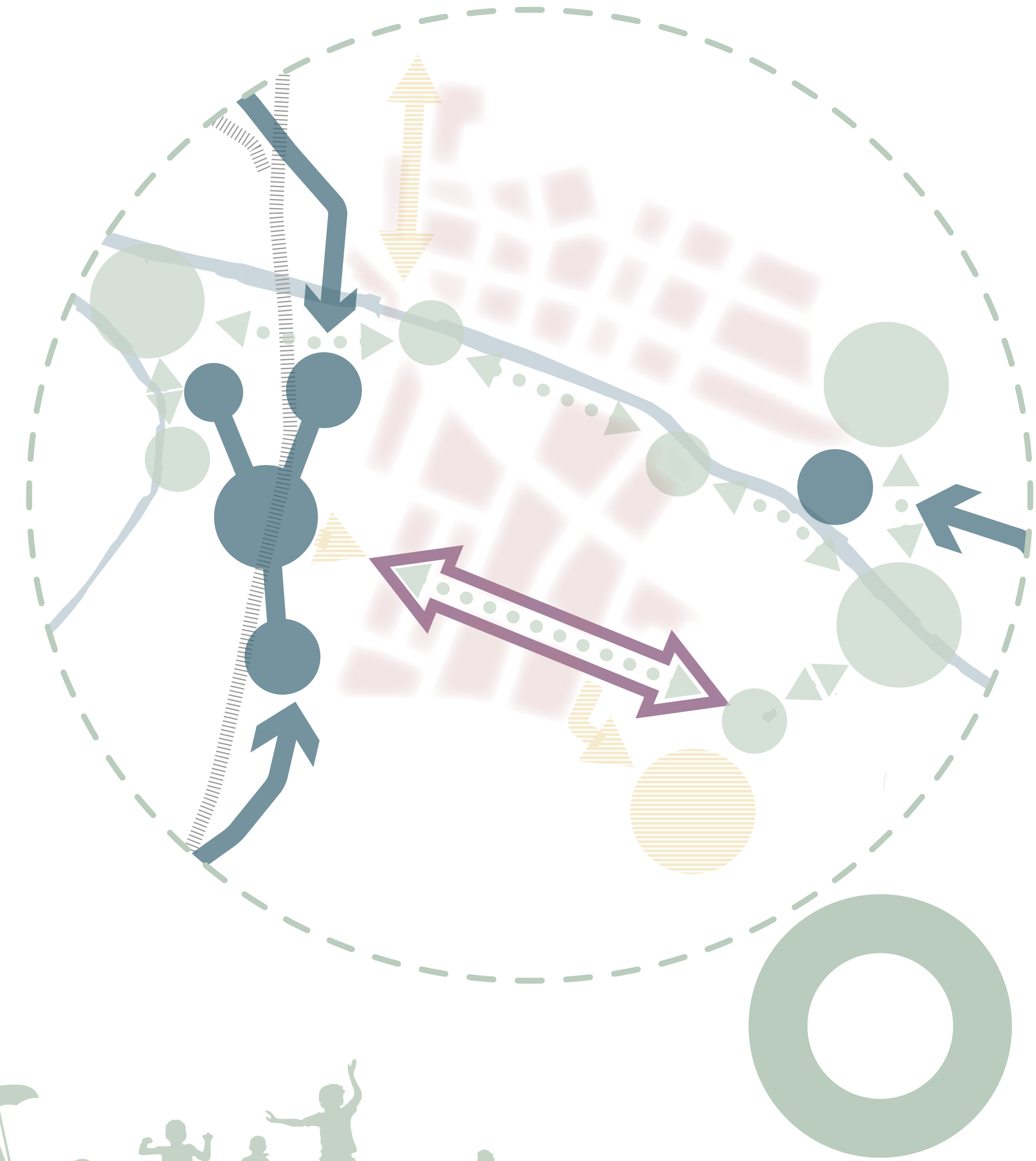
Hagen neu vernetzen



Strategisches Leitbild



Räumliches Leitbild



Strategisches Konzept

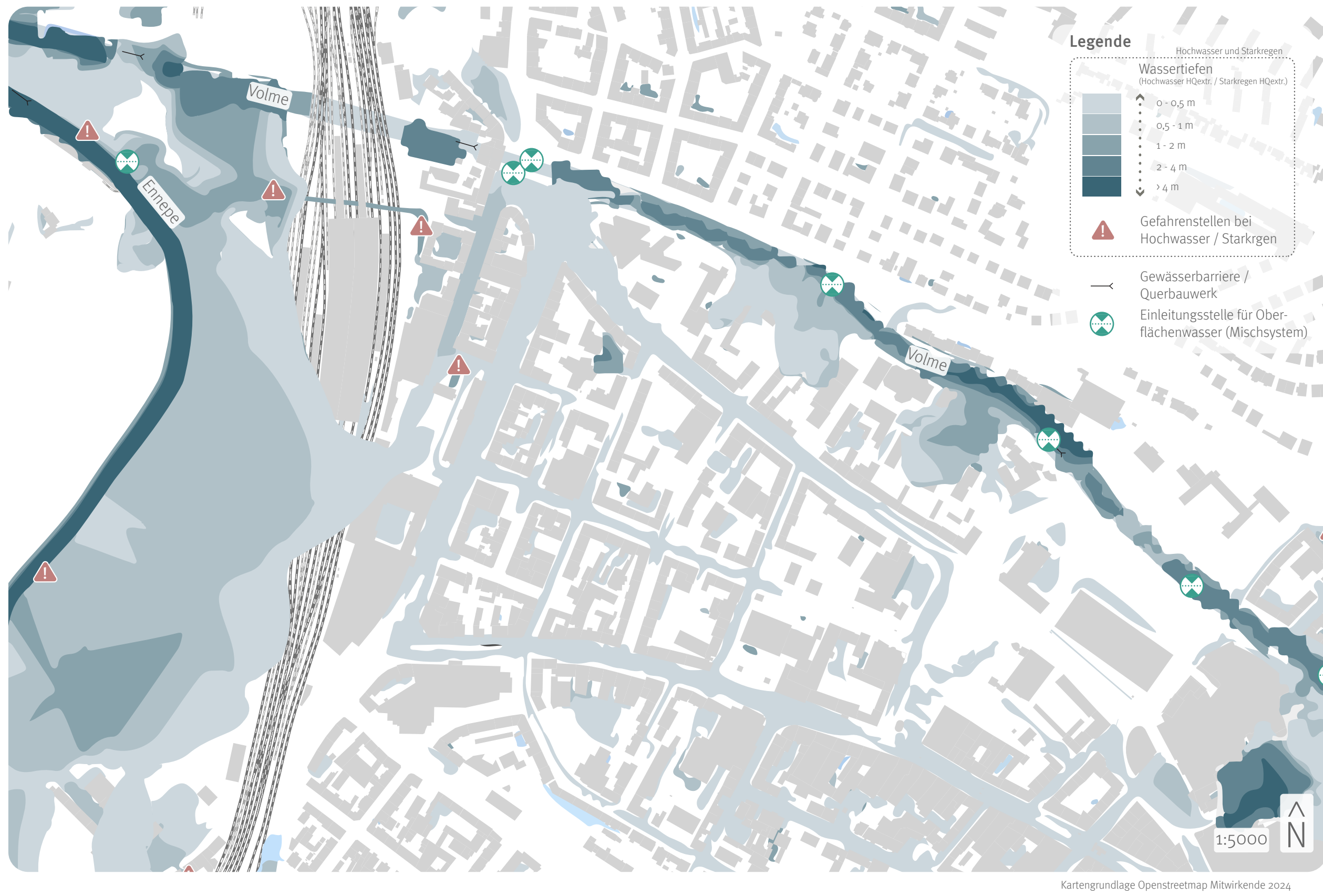
TU Dortmund | Fakultät Raumplanung
M-Entwurf I | Ein Brückenschlag in Hagen
Entwurfsgruppe „Hagen neu erfahren“

Robin Cech
Sebastian Delwick
Marc Plaque
Paul Schmitz

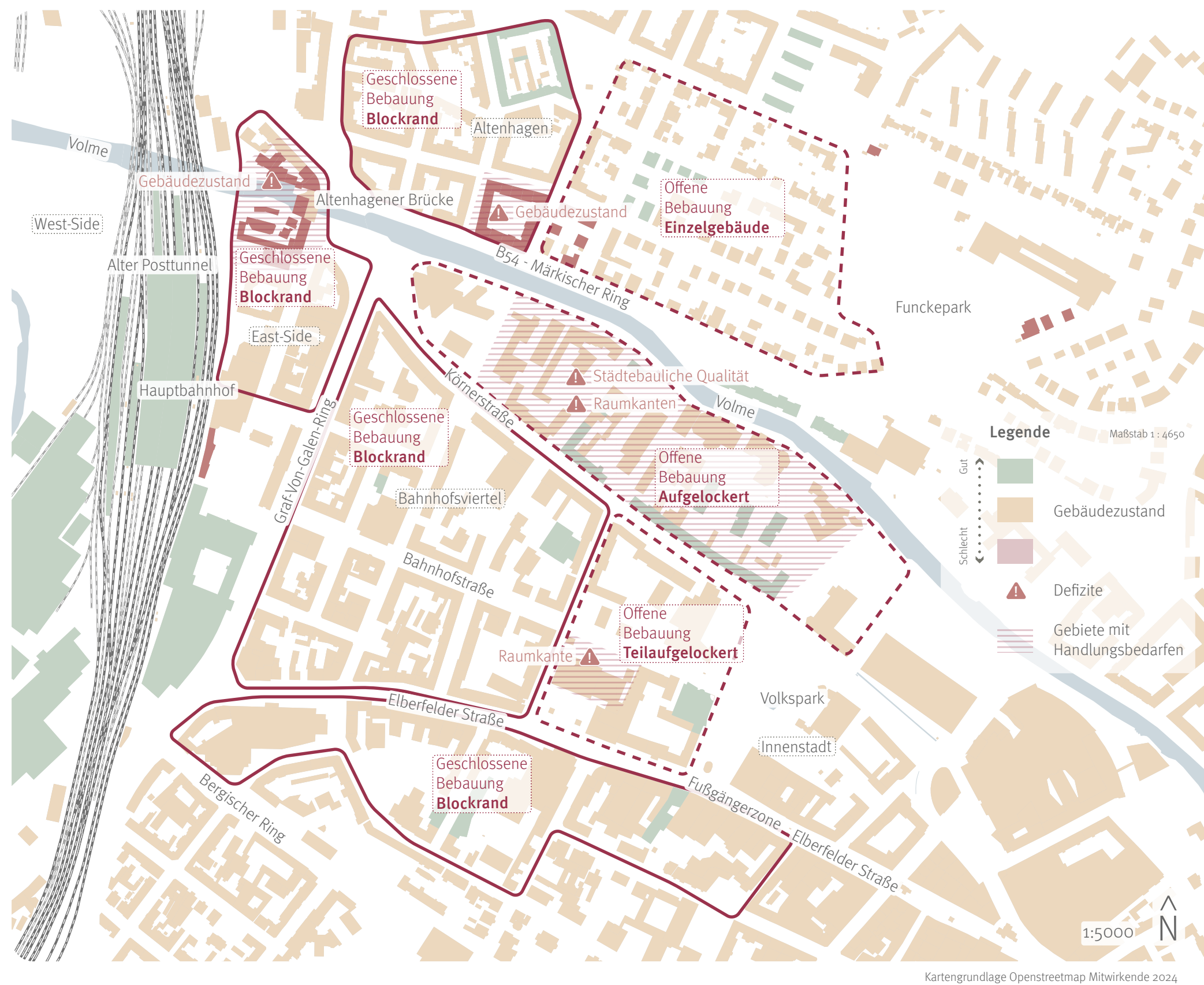


Willkommen in Hagen

Hochwasser und Starkregen



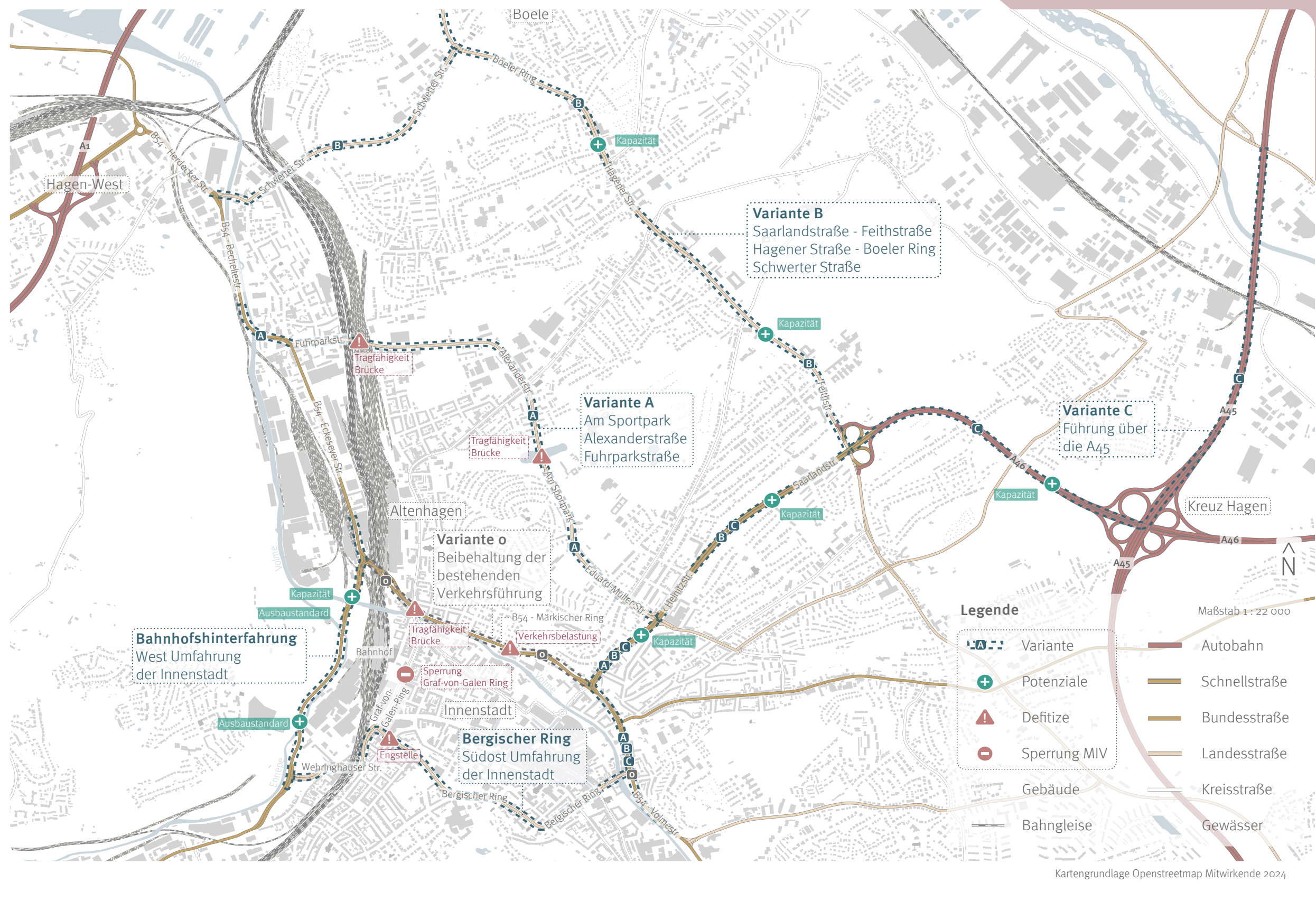
Gebäudebestand und Struktur



Referenzen Mobilität



Alternativen für die Führung der B54



Gewässer und Grünraum



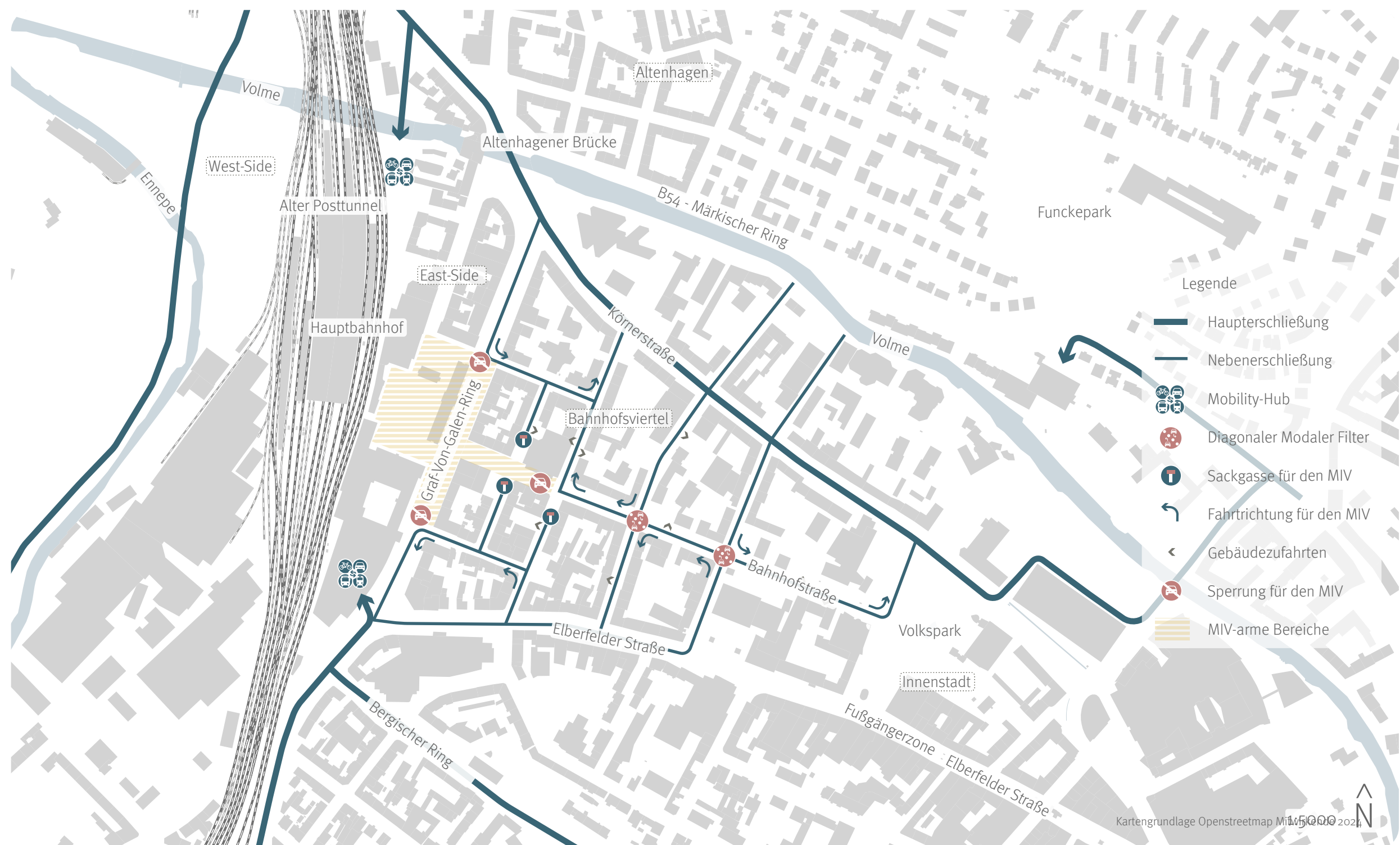
Nutzung Erdgeschosszonen



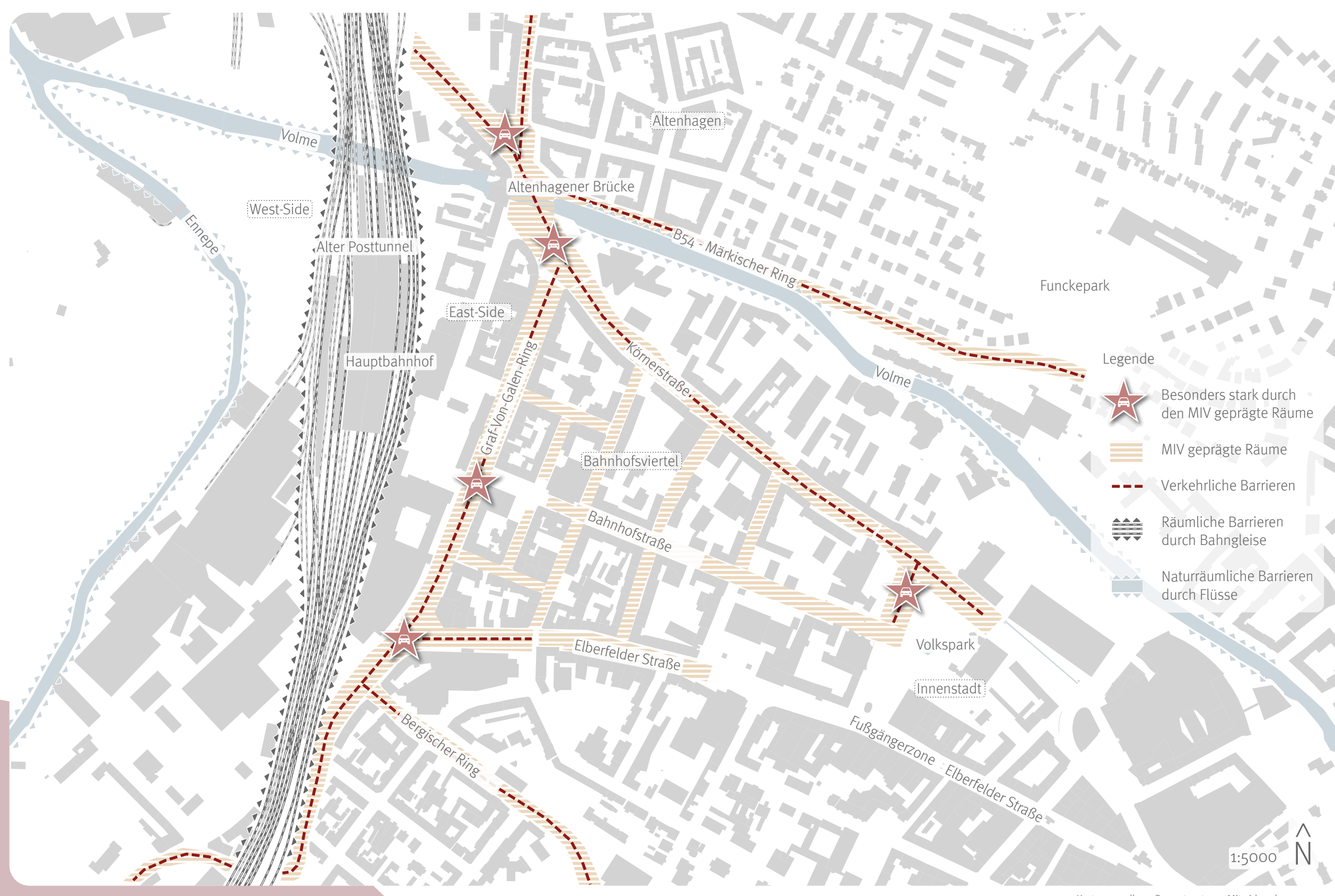
Referenzen Mobilität



Neuordnung der Mobilität



Barrieren im öffentlichen Raum



Das Stadtgebiet von Hagen ist geprägt von einem dynamischen Stadtwachstum in der Vergangenheit mit vielen unterschiedlichen Faktoren, die auf die Stadtentwicklung und das momentane Erscheinungsbild Einfluss haben. Einige dieser Faktoren sind bis heute in Form von Barrieren im öffentlichen Raum zu erkennen, wie in der Analysekarte Barrieren im öffentlichen Raum zu sehen ist. Zum einen sind das naturräumliche Barrieren, etwa topografische Hindernisse oder Flüsse als Barrieren im Raum. Von den sieben Flüssen im Stadtgebiet von Hagen verlaufen zwei durch das Plangebiet: die Volme fließt von Südosten nach Nordwesten durch das Plangebiet und trennt so die Bereiche der Innenstadt und des Bahnhofsviertels vom Stadtteil Altenhagen, während die Ennepe von Süden nach Norden fließend die westliche Grenze des Plangebietes bildet. Zum anderen sind das zivilisatorische Barrieren als Resultat der autogerechten Stadtentwicklungspolitik, welche sich in besonders durch den MIV geprägten Räumen äußert und Straßenräume in den Bereichen der Altenhagener Straße, der B54, der Körner Straße, des Graf-Von-Galen-Rings und des Bergischen Rings als verkehrliche Barrieren wirken, die den öffentlichen Raum zerschneiden. Die fundamentalste Barriere im Plangebiet stellen die Bahngleise in Nord-Süd-Richtung dar, die die Innenstadt und die Wohngebiete östlich von der Industrie im Westen trennen. Die einzigen bestehenden und zugänglichen Möglichkeiten diese Barriere in der direkten Umgebung der Bahnhofsgezone zu überwinden ist die Brücke der B54 und die Unterführung der Wehringhauser Straße, während der Werdetunnel als alter Posttunnel noch besteht allerdings einseitig zugemauert ist. Diese erhaltenen und schrittweise zu überwindenden öffentlichen Räume allerdings auch städtische Baumstrukturen von teils hoher ökologischer Qualität auf, wie in der Analysekarte Gewässer und Grünraum zu sehen ist. Diese erhaltenen und schrittweise zu überwindenden öffentlichen Räume allerdings auch städtische Baumstrukturen sind insbesondere die Alleen als Straßenbegleitgrün parallel zur Bahnhofstraße zum Graf-Von-Galen-Ring, zur Elberfelder Straße sowie zur Volme zwischen der Altenhagener Brücke und dem Volkspark. Mit dem Funckpark, dem Volkspark und dem Volkspark befinden sich drei städtische Parkanlagen im Untersuchungsraum. Als Innenstadtnahes Naherholungsgebiet grenzt das Landschaftsschutzgebiet Philippshöhe

mit einem hohen Anteil an Waldflächen westlich direkt an das Plangebiet. Die ökologische Bewertung der Gebäudebestand und Gebäudestruktur stellt dafür die der näheren Umgebung fällt innerhalb des Plangebietes sehr schlecht aus. Dies ist für Flussläufe im Stadtgebiet zwar nicht unüblich, bietet aber dennoch sehr viel Verbesserungspotenzial. Die Voraussetzung der Durchgängigkeit erfüllen sowohl Ennepe als auch Volme im Stadtgebiet von Hagen. An zwei Stellen im Plangebiet ist ein Zugang zur Volme über Treppenanlagen möglich. Auch das ist vor der Betrachtung der Vision von urbanen Gewässern und Flussläufen ausbaufähig. Allerdings bergen diese freiraumlichen Voraussetzungen auch Gefahren und Risiken. Nicht nur aufgrund der belebten Topografie, sondern auch der Anzahl von sieben Flüssen im Stadtgebiet mit teils weitem Einzugsgebiet ist Hagen besonders anfällig für Überflutungen durch Hochwasser und Überschwemmungen durch Starkregen. Knapp 70 Prozent der Adressen in Hagen weisen eine mittlere Gefährdung, 33 Prozent sogar eine hohe Gefährdung für eine Betroffenheit im Starkregenfall auf. Dies wurde zuletzt durch das Jahrhunderthochwasser, ausgelöst von einem Starkregenereignis, im Juli 2023 auf tragische Weise deutlich. In der Analysekarte Hochwasser und Starkregen sind die im Überflutungs- bzw. Überschwemmungsfall eines HQextrem betroffenen Flächen im Plangebiet verortet und farblich gestaffelt nach Wassertiefe dargestellt. Querbauwerke, wie denen sich mitgeschwemmter Limt ansammelt, sowie Einleitungsstellen für Oberflächenwasser aus dem kommunalen Mischwassersystem in die Flussläufe sorgen für teils noch höhere Wasserstände. Diese erhaltenen und schrittweise zu überwindenden öffentlichen Räume allerdings auch städtische Baumstrukturen sind insbesondere die Alleen als Straßenbegleitgrün parallel zur Bahnhofstraße zum Graf-Von-Galen-Ring, zur Elberfelder Straße sowie zur Volme zwischen der Altenhagener Brücke und dem Volkspark. Mit dem Funckpark, dem Volkspark und dem Volkspark befinden sich drei städtische Parkanlagen im Untersuchungsraum. Als Innenstadtnahes Naherholungsgebiet grenzt das Landschaftsschutzgebiet Philippshöhe

direkten Einfluss auf den Freiraum und das städtebauliche Erscheinungsbild haben. Die Analysekarte Gebäudebestand und Gebäudestruktur stellt dafür die der näheren Umgebung fällt innerhalb des Plangebietes sehr schlecht aus. Dies ist für Flussläufe im Stadtgebiet zwar nicht unüblich, bietet aber dennoch sehr viel Verbesserungspotenzial. Die Voraussetzung der Durchgängigkeit erfüllen sowohl Ennepe als auch Volme im Stadtgebiet von Hagen. An zwei Stellen im Plangebiet ist ein Zugang zur Volme über Treppenanlagen möglich. Auch das ist vor der Betrachtung der Vision von urbanen Gewässern und Flussläufen ausbaufähig. Allerdings bergen diese freiraumlichen Voraussetzungen auch Gefahren und Risiken. Nicht nur aufgrund der belebten Topografie, sondern auch der Anzahl von sieben Flüssen im Stadtgebiet mit teils weitem Einzugsgebiet ist Hagen besonders anfällig für Überflutungen durch Hochwasser und Überschwemmungen durch Starkregen. Knapp 70 Prozent der Adressen in Hagen weisen eine mittlere Gefährdung, 33 Prozent sogar eine hohe Gefährdung für eine Betroffenheit im Starkregenfall auf. Dies wurde zuletzt durch das Jahrhunderthochwasser, ausgelöst von einem Starkregenereignis, im Juli 2023 auf tragische Weise deutlich. In der Analysekarte Hochwasser und Starkregen sind die im Überflutungs- bzw. Überschwemmungsfall eines HQextrem betroffenen Flächen im Plangebiet verortet und farblich gestaffelt nach Wassertiefe dargestellt. Querbauwerke, wie denen sich mitgeschwemmter Limt ansammelt, sowie Einleitungsstellen für Oberflächenwasser aus dem kommunalen Mischwassersystem in die Flussläufe sorgen für teils noch höhere Wasserstände. Diese erhaltenen und schrittweise zu überwindenden öffentlichen Räume allerdings auch städtische Baumstrukturen sind insbesondere die Alleen als Straßenbegleitgrün parallel zur Bahnhofstraße zum Graf-Von-Galen-Ring, zur Elberfelder Straße sowie zur Volme zwischen der Altenhagener Brücke und dem Volkspark. Mit dem Funckpark, dem Volkspark und dem Volkspark befinden sich drei städtische Parkanlagen im Untersuchungsraum. Als Innenstadtnahes Naherholungsgebiet grenzt das Landschaftsschutzgebiet Philippshöhe

Referenzen Ufergestaltung Volme



Als Oberzentrum fungiert die Hagener Innenstadt als zentraler Raum in der Stadt. Dies bedeutet, dass sich der Verkehr dort vermehrt auf Quell- und Zielverkehr konzentriert. Gleichzeitig ist der Innenstadtbereich und das Bahnhofsviertel stark vom Durchgangsverkehr geprägt. Um eine Aufwertung des öffentlichen Raumes zu ermöglichen, ist es daher notwendig, das Bahnhofsviertel vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Diese Entlastung soll erreicht werden, indem der Durchgangsverkehr ausschließlich über die das Stadtzentrum umgebenden Straßen, den Bergischen Ring und die Bahnhofshinterführung geführt 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. Ein Durchfahren des Bahnhofsviertels und der Innenstadt soll nicht mehr möglich sein. Zusätzlich ist eine

Temporeduzierung auf 30 km/h auf den Haupterschließungsstraßen sowie Schrittgeschwindigkeit auf weiteren Straßen vorgesehen, um ein ruhiges und lebenswertes Quartier zu schaffen. Um das direkte Bahnhofsumfeld besser mit dem Bahnhofsviertel zu verbinden, soll insbesondere der Graf-von-Galen-Ring seine Durchfahrtsfunktion verlieren. Dies eröffnet die Möglichkeit, den Berliner Platz am Bahnhof bis zur gegenüberliegenden Straßenseite zu erweitern, wodurch ein attraktives Eingangstor für die Stadt Hagen geschaffen wird. Innerhalb des Bahnhofsviertels wird eine Einbahnstraßenlösung eingeführt und die Erschließungsfunktionen, wodurch weniger Raum für den Individualverkehr benötigt wird und die Verkehrsbelastung im Innenstadtbereich sinkt. Ein Durchfahren des Bahnhofsviertels und der Innenstadt soll nicht mehr möglich sein. Zusätzlich ist eine

Band zwischen Bahnhof, Volkspark und Innenstadt qualifiziert werden. Dies soll dazu beitragen, das Bahnhofsviertel besser mit der Innenstadt zu verbinden. Ferner wird beabsichtigt, die nördlich im Bahnhofsviertel liegende Körnerstraße durch eine Verringerung der Verkehrsflächen und eine gestalterische Aufwertung von einer trennenden Straße zu einem verbindenden Raum umzugestalten. Dies soll das Bahnhofsviertel mit den Freiräumen an der Volme verknüpfen und so die Attraktivität und Lebensqualität im gesamten Viertel erhöhen.



Hagen verbindet

rp° | tu

1

2

3

4

HAGEN NEU
ERFAHREN

Neue Perspektiven für die Westside

Mit der Entwicklung der West-Side soll der Startschuss für den strukturellen und städtebaulichen Transformationsprozess des "Hagen Valley" westlich der Eisenbahnschienen fallen. Dabei entsteht auf einer Fläche von 25.000 m² ein neuer Dienstleistungsstandort mit Aufenthaltsqualität sowie ein Fernbusbahnhof, womit Hagen nicht mehr nur mit dem Zug regional und national gut angebunden ist. Die städtebauliche Voraussetzung der Erschließung des Baugebiets nach §30 BauGB erfolgt über die bestehende Umgehungsstraße, sowie den Werdetunnel als direkte Fuß- und Fahrrad-Verbindung in Hagen Innenstadt und den Durchbruch des Bahnhofstunnels als Fußverbindung zu den Gleisen und dem Berliner Platz.

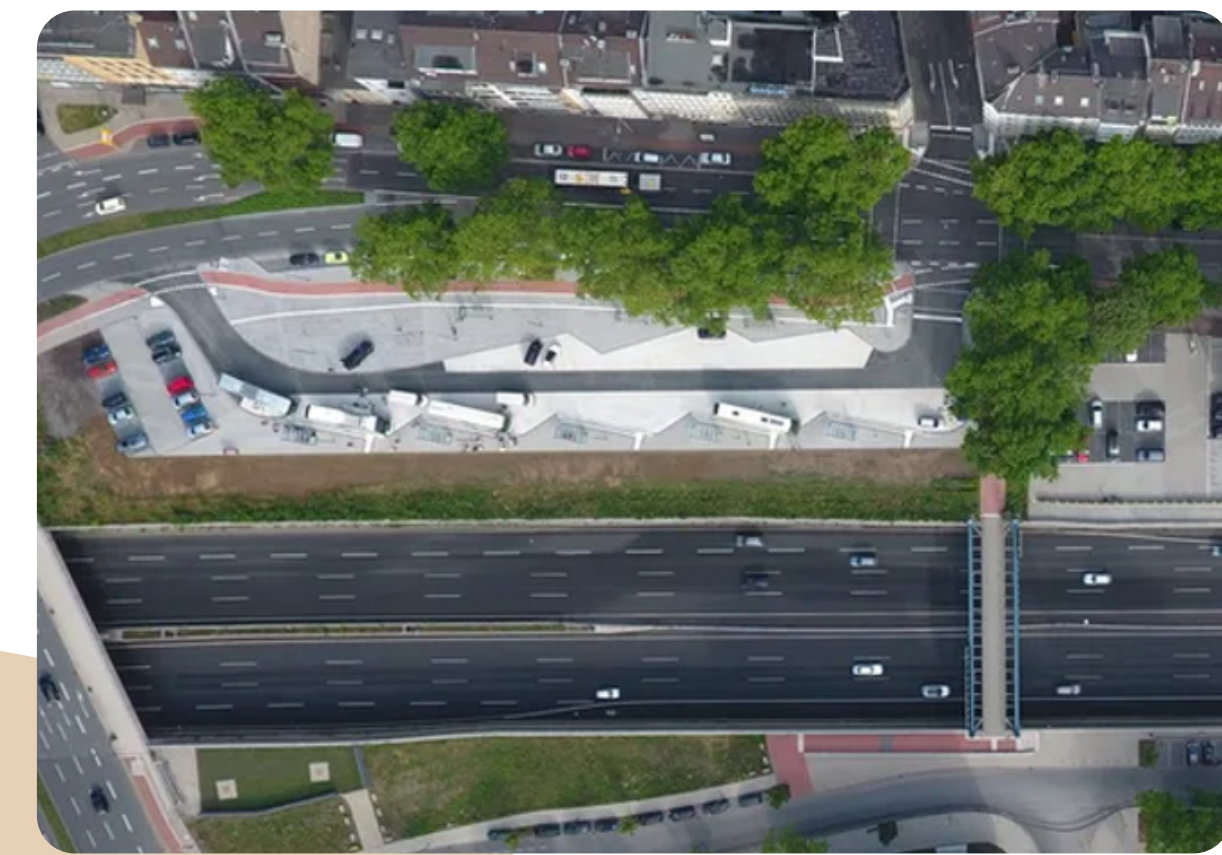
Auf der West-Side sind drei vier- bis fünfgeschossige Gebäude geplant, welche parallel zu den Gleisen bzw. der Bahnhofshinterfahrring verlaufen und die Platzsituation so nach Westen und Osten fassen. Das architektonisch verbindende Element der Gebäude sind die abgewinkelten Gebäudekanten im südlichen Teil der Gebäude, welche von unterschiedlichen Raumkanten und Wegebeziehungen auf der West-Side immer wieder aufgenommen werden. Hinsichtlich der Nutzung ist ein Dienstleistungs- und Verwaltungsstandort vorgesehen. Das Erdgeschoss ist aufgrund der Überflutungsgefährdung mit risikoarmen Nutzungen zu versehen. So ist in den nördlichen Baublöcken eine Quartiersgarage für PKW und im südlichen Baublock zwischen den beiden Tunneln ein Fahrradparkhaus vorgesehen, als Abstellanlage für Pendler, Beschäftigte, Schüler der Berufsschule und Fahrradtouristen. Ein Café mit Kiosk und Außenterrasse am Fernbusbahnhof rundet die Nutzung gastronomisch ab. Die Gebäude sind im Sinne der Regenwasserbewirtschaftung mit Gründächern zu errichten.

Der entstehende öffentliche Raum der West-Side soll dabei in unterschiedlicher Weise freiraumlich bespielt werden. Verkehrlich ist die komplette West-Side als Shared-Space-Bereich geplant, wobei Fußgänger und Radfahrer als Verkehrsträger prinzipiell gleichgestellt sind und das Grundprinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme gilt, eine individuelle, ortstypische Verkehrsraumgestaltung des Platzes die Verkehrsteilnehmer sowie andere freiraumliche Funktionen allerdings leitet und organisiert. Für den MIV ist dabei ausschließlich der nördliche Bereich vom Kreuzungsbereich der Umgehungsstraße bis zu den Einfahrten der beiden Quartiersgaragen freigegeben, wünschenswert ist eine Zufahrt inklusive Wendemöglichkeit in die südlichen Bereiche für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge, sowie Müllabfuhr garantiert ist. Die angesprochenen freiraumlichen Funktionen sind unter anderem die Terrassensituationen zur Volme im Norden und zur Ennepe im Südwesten, aber auch die Eingangssituationen zu den beiden Tunneln und den Hauseingängen inklusive der großen Treppenanlage zum Fernbusbahnhof. Im Norden entsteht ein "grüner Pausenraum", der als Mischung aus Treppen- und Terrassenelementen mit direktem Zugang zur Volme zu verstehen ist und zum Verweilen am Gewässer in der Mittagspause für Schüler*innen und Beschäftigte einladen soll. Auch die Möglichkeit von kleineren Firmenevents soll an dieser Stelle gegeben sein. Westlich schließt eine Wegeverbindung parallel zur Volme unter der bestehenden Brücke der Umgehungsstraße an den grünen Pausenraum an und schafft so eine direkte und konfliktfreie Anbindung durch die Raumbarrriere zum Gesundheitscampus und dem nördlichen Gewerbegebiet über den Dreieckspark. Die Platzsituation zwischen den Gebäuden ist teils aufgelockert mit gepflasterten Wegeverbindungen und Multifunktionsflächen, sowie unversiegelten Flächen mit Hochbeeten, Rasenmulden und -hügeln und Bäumen. Durch den reduzierten Versiegelungsgrad und integrierte Mulden-Rigolen-Systeme setzt sich auch hier das Prinzip der Schwammstadt mit einer dezentralen Regenwasserbewirtschaftung fort. Im Süden an der Ennepe besteht insbesondere in der anfänglichen Phase die Möglichkeit eines Stadtstrandes als Zwischennutzung. Diese kann auch die Treppenanlage zum Fernbusbahnhof gastronomisch mitebnutzen. Bei allen freiraumlichen Elementen der West-Side insbesondere in Ufernähe ist bei der Planung und Umsetzung auf die Überflutungsgefährdung zu achten, sodass etwa langlebige Materialien zum Einsatz kommen und alle baulichen Strukturen fest und tief mit dem Ufer verbunden sind, um Unterspülungen zu vermeiden.

Dieser Entwurf für die West-Side schafft einen gut angebundenen, integrierten Dienstleistungsstandort mit hoher Aufenthaltsqualität, der den aktuellsten Anforderungen hinsichtlich Mobilität, grün-blauer Infrastruktur und modernem Arbeiten im Tertiärisierungsprozess entspricht. Dabei funktioniert die West-Side als Quartier in sich, ist integriert in den gesamtstädtischen Kontext und lässt eine flexible städtebauliche Erweiterung nördlich in das Gewerbegebiet und südlich in das direkt anschließend Betriebsgelände der deutschen Edelstahlwerke, welches das Band aus Vatra-Insel und West-Side komplettieren würde, wenn sich die angebrochen Transformationsprozesse auch in diesen Arealen fortsetzen.



Stadtstrand



Fernbusbahnhof



Uferbereich Volme



Treppenanlage Fernbusbahnhof

Dreieckspark

Das im Volksmund Dreieckspark genannte Areal im Mündungsbereich von Volme und Ennepe und östlich begrenzt durch die Umgehungsstraße soll sich in das "grüne Band" einreihen und als Naherholungsgebiet für die Bewohner*innen der westlichen Innenstadt von Hagen, sowie die Beschäftigten der Westside und der nördlichen und südlichen Industrie- und Gewerbegebiete dienen. Dafür soll sich die Infrastruktur am bewaldeten Zustand des angrenzenden Landschaftsschutzgebiet Philippshöhe orientieren und naturräumliche Anpassungen vorgenommen werden, welche eine Nutzung des Areals als Rückhalteraum für Hochwasser zulässt. Auf eine intensivere freiraumliche Bespielung wie im Bereich der Westside wird aufgrund der verhältnismäßig natürlichen Gewässerstruktur und der unmittelbaren Nähe zum Landschaftsschutzgebiet, woraus sich ein hochwertiger ökologischer Raum für Artenvielfalt von Lebewesen sowie Flora und Fauna ergibt, sowie dem Überflutungsrisiko, welches durch Aufstauereffekte im Mündungsbereich deutlich erhöht ist, verzichtet. Vereinzelte Wegeverbindungen in Nord-Süd-Richtung zwischen Gewerbegebiet und dem Gesundheitscampus der Alten Schraubenfabrik, sowie ein weiterer direkter Zugang aus der Westside unter der Umgehungsstraße entlang der Volme brechen die Barrieren etwas auf und machen das Areal konfliktfrei zugänglich.

Fernbusbahnhof

Ein Pol der West-Side ist der geplante Fernbusbahnhof, welcher zu einer schnellen und langfristigen Belebung des Gebiets beiträgt. Die Haltestellen für die Fernbusse werden auf der bestehenden Rechtsabbiegerspur der Umgehungsstraße sowie der durch Aufschüttung verschobenen Böschung zur West-Side realisiert. Für die Verortung des Fernbusbahnhofs an der geplanten Stelle sprechen schnelle Umsteigezeiten von Fernbus zum Nah- und Fernverkehr, die Nähe zur A2, ohne direkt in die Hager Innenstadt zu fahren, sowie die Möglichkeit eines weitestgehend autofreien Quartiers. Der Fernbusbahnhof entspricht den deutlich zugenommenen Erwartungen an den Fernverkehr und der Zunahme des Fahrgastaufkommens, wie er seit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes 2013 zu verzeichnen ist. Die Zahl der Fernbuslinien in Deutschland ist seit der Liberalisierung des Marktes um mehr als 300 Prozent gestiegen und mit diesem Fernbusbahnhof wird auch Hagen in dieses Streckennetz integriert.

Neue Impulse für das Bahnhofsumfeld

Ein zentraler Punkt der Umgestaltung des Bahnhofsumfelds ist die Öffnung des Bahnhofsvorplatzes zur Innenstadt. Derzeit ist es bei der Ankunft in Hagen und dem Verlassen des Bahnhofs nicht sofort ersichtlich, wie man zur Innenstadt gelangt. Durch den Umbau der Bushaltestelle, bei dem ein Teil der südlichen Überdachung gekürzt wird, entsteht eine Sichtachse vom Eingangsbereich des Bahnhofs bis zur Bahnhofstraße. Diese Sicht- und Wegebeziehung vom Bahnhof zur Bahnhofstraße ist ein wichtiger Bestandteil des Konzepts, diese als Tor zur Innenstadt zu entwickeln.

Ein weiterer wichtiger Teil der Umgestaltung ist die Restrukturierung der Bahnhofstraße selbst, um eine fußgängerfreundliche Wegeverbindung zur Innenstadt zu schaffen. Dazu gehören Maßnahmen zur Erweiterung der Fußgängerzone, Verkehrsberuhigung und der Umbau der Erdgeschosse, um Einzelhandelsstandorte zu ermöglichen und die Einzelhandelsstruktur zu fördern und anzusiedeln.

Für das fußläufige Erreichen der Innenstadt ist die Umgestaltung des Berliner Platzes von zentraler Bedeutung. Nach dem Verlassen des Bahnhofs soll durch die Verwendung von grünem Stadtmobiliar eine klare Strukturierung des Platzes erreicht werden. Diese soll durch die Vegetation den Platz aufwerten und das Mikroklima positiv beeinflussen.

Das Stadtmobiliar wird so installiert, dass der Platz einen zu den Bushaltestellen oder zur Innenstadt führt. Die Wegführung wird durch einen Blindenleitsstreifen ergänzt.

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Umgestaltung des Bahnhofsumfelds ist die Verkehrsberuhigung des Graf-von-Galen-Rings. Dieser wird in eine autofreie Mischfläche umgebaut, die sowohl Fußgängern als auch Radfahrern zur Verfügung steht. Lediglich Busse erhalten Zugang zu dieser Fläche, um den öffentlichen Nahverkehr und den Taxibetrieb am Bahnhof sicherzustellen.

Durch diese umfassenden Maßnahmen soll der Bahnhofsbereich nicht nur funktionaler und ansprechender gestaltet werden, sondern auch eine direkte und einladende Verbindung zur Innenstadt schaffen.

Neubau Bundespolizei

Am Bahnhof wird ein neues Gebäude für die Bundespolizei errichtet, am Standort des bisherigen Polizeigebäudes. Der moderne Neubau ersetzt die alte Struktur und bietet erweiterte Räumlichkeiten sowie fortschrittliche technische Ausstattung. Dies ermöglicht eine effektivere Polizeiarbeit und verbesserte Sicherheitsmaßnahmen am Bahnhof. Der Neubau vereint traditionelle Standortvorteile mit modernen Anforderungen und stellt somit einen wichtigen Schritt zur Optimierung der polizeilichen Präsenz und Reaktionsfähigkeit dar. Neben der Polizeiwache wird es auch wieder einen Standort für einen gastronomischen Betrieb geben, der von der exklusiven Lage am Bahnhof profitieren kann.

Pavillon

Ein moderner, freistehender Pavillon für die gastronomische Nutzung soll den Bahnhofsvorplatz aufwerten. Der gewählte Standort fördert die geplante Restrukturierung des Bahnhofsvorplatzes, indem er hilft den Platz einzufassen und die Wegführung zur Innenstadt durch seine Barrierewirkung zu unterstützen. Das Gebäude zeichnet sich durch seine offene, lichtdurchflutete Architektur aus, die eine einladende Atmosphäre schafft. Der Pavillon soll ein attraktiver Treffpunkt mit überdachter Außengastronomie für Reisende und Bürger*innen sein, der die Aufenthaltsqualität am Bahnhofsvorplatz verbessert.

Fahrradparkhaus

Ein Fahrradparkhaus am Bahnhof bietet zahlreiche Vorteile. Es fördert die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, indem es den Radfahrern einen sicheren und wettergeschützten Abstellplatz für ihre Fahrräder bietet. Dies reduziert das Risiko von Diebstahl und Vandalismus und motiviert mehr Menschen dazu, das Fahrrad als Zubringer zum Zug zu nutzen. Darüber hinaus trägt ein Fahrradparkhaus zur Entlastung der öffentlichen Verkehrsflächen bei und schafft eine geordnete Abstellmöglichkeit, die den Bahnhofsumfeld attraktiver und funktionaler macht. Der Strombedarf des Parkhauses wird über eine Photovoltaikanlage auf dessen begrüntem Dach gedeckt. Insgesamt wird eine nachhaltige Mobilität und die Reduzierung von Verkehrsaus und CO₂-Emissionen unterstützt.

Grünes Stadtmobiliar

Grünes Stadtmobiliar zur Restrukturierung des Bahnhofsvorplatzes und Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Die Kombination aus Hochbeeten mit Sitzgelegenheiten laden Bürger*innen und Reisende zum Verweilen und Entspannen ein. Zudem trägt das grüne Stadtmobiliar zur Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes bei. Durch klare Strukturen und definierte Wegführung wird der Platz übersichtlicher und attraktiver gestaltet. Dies fördert die Orientierung und erhöht die Nutzbarkeit des Berliner Platzes. Die zusätzliche Vegetation hat außerdem einen positiven Einfluss auf das Mikroklima und trägt durch Verdunstung zu einer kühleren Umgebung bei. Dies hilft, städtische Hitzeinseln zu mildern und schafft ein angenehmeres Klima, insbesondere an heißen Tagen. Die Patina, des für die Hochbeete verwendeten Stahls, verweist subtil auf die industrielle Vergangenheit der Region und schlägt somit eine Brücke zwischen der historischen Identität Hagens und seiner modernen städtischen Entwicklung. Insgesamt bietet die Integration von grünem Stadtmobiliar eine praktische und ästhetisch ansprechende Lösung zur Aufwertung und Umstrukturierung des Bahnhofsvorplatzes, die sowohl ökologische als auch historische Bezüge berücksichtigt.

Bushaltestelle

Die Bushaltestelle Hagen Hbf wird umgebaut, um den Bahnhofsvorplatz zur Bahnhofstraße und somit zum Tor der Innenstadt hin zu öffnen. Das südliche Drittel der Bushaltestellen inklusive Überdachung wird abgebaut und auf der gegenüberliegenden Straßenseite neu errichtet, dabei zwei separate Bushaltestelleneinseln, jeweils für jede Fahrtrichtung. Im Sinne der Nachhaltigkeit wird das Material, insbesondere die Überdachung, wiederverwendet und nur durch einen Neubau ergänzt. Außerdem wird auf den Überdachungen eine Photovoltaikanlage installiert.

Blindenleitsstreifen

Blindenleitsstreifen auf dem Bahnhofsvorplatz, die den Weg zur Innenstadt und zu den Bushaltestellen weisen, sind ein wichtiger Schritt zur Förderung der Inklusion. Sie ermöglichen Menschen mit Sehbehinderungen eine sichere und selbstständige Orientierung im öffentlichen Raum. Durch die taktilen Bodenmarkierungen, sowie eines blindengerechten Infopoints auf dem Bahnhofsvorplatz, wird ihnen der Zugang zu wichtigen Verkehrsknotenpunkten und städtischen Einrichtungen erleichtert. Dies fördert ihre Unabhängigkeit und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Solche Maßnahmen tragen zu einer barrierefreien und inklusiven Umgebung bei, in der alle Bürger*innen, unabhängig von ihren Fähigkeiten, gleiche Chancen auf Mobilität und Teilhabe haben.

Graf-von-Galen-Ring

Die Umwandlung des Graf-von-Galen-Ring in eine autofreie Verkehrsmischfläche für Fußgänger und Radfahrer, auf der lediglich der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Form von Bussen freigegeben ist, bringt zahlreiche Vorteile. Sie erhöht die Verkehrssicherheit, Fußgänger und Radfahrer können sich frei und sicher bewegen, was die Lebensqualität und Aufenthaltsqualität des städtischen Raums steigert. Zudem fördert die Reduktion des Autoverkehrs die Luftqualität und trägt zum Klimaschutz bei. Der Übergang vom Fußgängerweg zur Mischfläche wird mit roter Pflasterung signalisiert. Insgesamt entsteht eine lebendige, sichere und umweltfreundliche städtische Fläche.

Fußgängerüberweg

Die Verlegung des Fußgängerüberwegs dient dazu, den Zugang zur Bahnhofstraße zu verbessern, die als neues Tor zur Innenstadt fungiert. Der neue Übergang ist breiter und führt direkt auf die Bahnhofstraße zu. Er verläuft zwar über den autofreien Graf-von-Galen-Ring, da dieser jedoch für Busse freigegeben ist, wird der Übergang mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet, um Konflikte zwischen Fußgängern und Bussen zu vermeiden und den Anforderungen des Blindenleitsystems gerecht zu werden. Die Lichtsignalanlage reagiert auf ankommende Busse und schaltet nur dann für die Querenden auf rot. Der Radverkehr wird im Bereich des Übergangs auf Schritttempo reduziert.

Referenz Bahnhofstraße



Straßengestaltung

Referenzen Berliner Platz



Pavillon



Grünes Stadtmobiliar



Transformation made in Hagen

rp° | tu

1

2

3

4

HAGEN NEU
ERFAHREN

Greenbridge - Ein neuer Blick auf Hagen

Die „Green Bridge“ in Hagen wurde von der Bürgerinitiative Grüne Brücke Hagen e.V. ins Leben gerufen und ist ein innovatives städtebauliches Projekt, das darauf abzielt, die urbane Lebensqualität zu verbessern und Nachhaltigkeit in den Vordergrund zu stellen. Die Green Bridge bindet den Bahnhof besser für Radfahrer und Fußgänger an, die bisher noch durch natürliche oder infrastrukturelle Barrieren getrennt sind, und fördert so eine bessere Erreichbarkeit und Integration innerhalb der Stadt. Durch die Realisierung des Projekts wird ein teurer Abriss der sanierungsbedürftigen Altenhagener Brücke verhindert. Allerdings steht ein Gutachten über die Möglichkeit der Umnutzung noch aus.

Ein zentrales Element des Projekts ist das ökologische Design: Die Brücke soll mit einer Vielzahl von Pflanzen, kleinen Bäumen in Hochbeeten und Grünflächen gestaltet werden, was zur Verbesserung der Luftqualität beiträgt und städtische Hitzeinseln reduziert. Für den Umbau der Green Bridge werden nachhaltige Materialien und umweltfreundliche Technologien verwendet. Dazu gehören recycelte Baustoffe, Solarenergie, Regenwassermanagement und energieeffiziente Beleuchtung. Die Brücke ist speziell für Fußgänger und Radfahrer ausgelegt, um umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern. Dies reduziert den Autoverkehr und die damit verbundenen Emissionen in der Stadt. Darüber hinaus dient die Green Bridge nicht nur als funktionale Infrastruktur, sondern auch als architektonisches und raumbedeutsames Highlight. Sie fungiert als Treffpunkt und Erholungsraum für die Bewohner und Besucher von Hagen, mit Sitzgelegenheiten, Spielbereichen und Aussichtspunkten auf die Volme und die Innenstadt.

Die Ziele und Vorteile der Green Bridge sind vielfältig. Sie trägt zur Reduzierung der städtischen CO₂-Emissionen bei und die grüne Infrastruktur bietet den Bewohnern einen Raum zur Entspannung und Erholung. Durch die Förderung aktiver Mobilität wie Gehen und Radfahren trägt die Brücke zur allgemeinen Gesundheit der Bevölkerung bei. Zudem fördert die Verbindung von Stadtteilen und die Bereitstellung öffentlicher Räume den sozialen Zusammenhalt. Insgesamt ist die Green Bridge in Hagen ein ambitioniertes Projekt für innovative Stadtentwicklung, die ökologische, soziale und ästhetische Aspekte miteinander vereint. Sie zeigt, wie Städte ihre Infrastruktur nachhaltiger gestalten und gleichzeitig die Lebensqualität ihrer Bewohner verbessern können.

TU Dortmund | Fakultät Raumplanung

M-Entwurf | Ein Brückenschlag in Hagen

Entwurfsgruppe „Hagen neu Erfahren“

Robin Cech
Sebastian Delwick
Marc Piqué
Paul Schmitz

Urbane Landwirtschaft

Die ehemalige Werkhalle der Deutschen Bahn Fahrzeugstandhaltung soll ein Raum für urbane Landwirtschaft werden. Die Konstruktionsform des Daches mit Belichtung über die Nordseite verhindert direkte Sonneneinstrahlung, sodass die Kulturen effizient mit künstlicher Beleuchtung im Vertical Farming Ansatz angebaut und gesteuert werden können. Bei Anbau von Pflanzen, die direkte UV-Strahlung benötigen, kann eine bauliche Anpassung des Daches im Sinne eines klassischen Gewächshauses nötig werden. Urbane Landwirtschaft, insbesondere im Vertical Farming, ermöglicht einen hohen Grad an Automatisierung und schafft spezialisierte Arbeitsplätze im Stadtgebiet, in den Bereichen Landwirtschaft, Labor, Bauingenieurwesen, Robotik und Automatisierung. Denkbar ist eine Kombination aus der Urbanen Landwirtschaft und einer gastronomischen Nutzung und/oder einem „Hofladen“, wo die angebauten Produkte verkauft oder zubereitet werden. Damit vollführt der westliche Teil von Altenhagen einen Strukturwandel, der sich fundamental von den klassischen Varianten der strukturellen Transformation der Tertiarisierung unterscheidet und Altenhagen ein Alleinstellungsmerkmal in der Region gibt. Durch verfügbare Erweiterungsflächen, die direkte Nähe zur größten Fernuniversität Deutschlands sowie den Hochschulen des Ruhrgebiets und Rheinlands besteht die Möglichkeit zur Bildung eines innovativen Clusters in diesem Bereich. Diese Innovationskraft soll aufwertungsentwicklungen für den Stadtteil Altenhagen und ganz Hagen hervorrufen.



Urbane Landwirtschaft

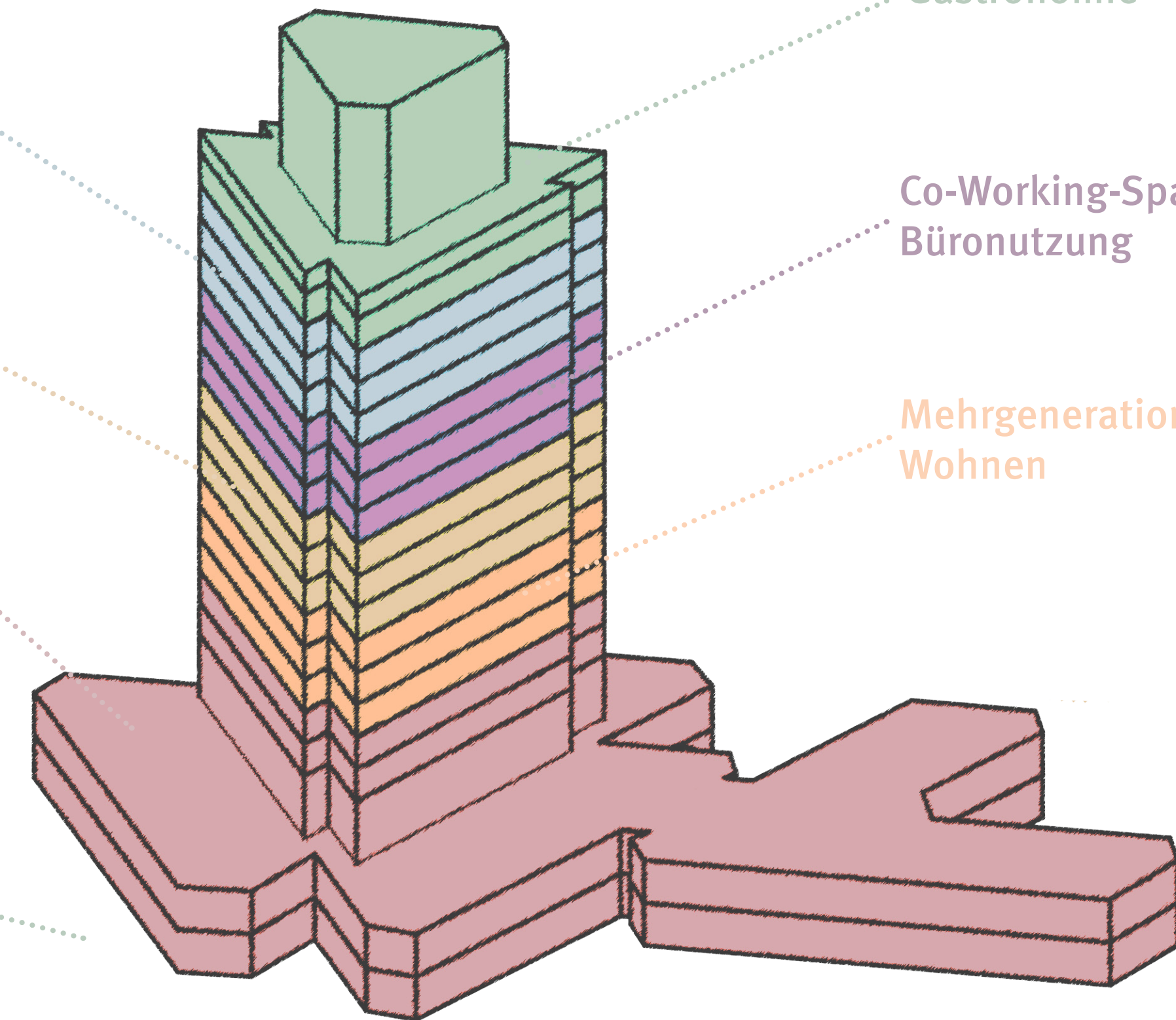
Markthalle und urbane Produktion

Die strategisch gute Lage Mitte in der East Side zwischen Hauptbahnhof, Mobility-Hub, Ausgang des Alten Posttunnels zur West-Side und der Altenhagener Brücke/ Green-Bridge Hagen ist prädestiniert für eine Markthalle. Der Block zwischen Werderstraße und Am Hbf bildet mit der Bebauungsstruktur und dem Innenhof den baulichen Rahmen. Die verschiedenen kulturellen Einflüsse der Bevölkerung des Bahnhofsviertels und Altenhagens sollen hier in einem Foodcourt gebündelt werden und für ein weitreichendes Angebot in Gastronomie und Lebensmittel Einzelhandel sorgen. Kombinieren lässt sich diese Nutzung im Erdgeschoss und Innenhof mit kleingewerblicher urbaner Produktion in den Obergeschossen. Ein weiterer Zugang zum Hinterhof ist über einen Durchbruch vom Tunnelausgang an der Werderstraße geplant. Im Innenhof sind bauliche Elemente in Form von kleinen Verkaufsständen sowie eine Überdachung angedacht.

Hotel

Mietapartments Wohnen auf Zeit

Soziale Nutzungen Generationencafé Kita altengerechtes Wohnen



Gastronomie

Co-Working-Spaces Büronutzung

Mehrgenerationen Wohnen

Urbane Produktion an der Volme

Im Bereich zwischen Volme und Körner Straße soll eine Attraktivierung des Areals hinsichtlich der städtebaulichen Qualität der Bebauung und die Schließung der Raumkanten insbesondere zur Körner Straße und zur Gerberstraße angestrebt werden. Die bestehende aufgelockerte offene Bebauung verfügt über ein großes Nachverdichtungspotential und lässt in weiten Teilen eine Erweiterung zur Blockrandbebauung zu. Damit passt sich der Bereich dem Gebietscharakter und der Bebauungsstruktur der näheren Umgebung und insbesondere dem Bahnhofsviertel weiter an. Im Sinne der gründerzeitlichen Tradition der Blockrandbebauung sollen in den Hinterhöfen Urbane Produktion im Sinne von, teilweise schon vorhandenen, nicht-störenden gewerblichen und handwerklichen Betrieben nach BauVO ermöglicht und gefördert werden. Jene Handwerkerhöfe sollen die Nutzungsmischung und damit die städtebauliche Qualität erhöhen und so zu einem vielfältigen, lebendigen und resilienten Quartier beitragen. Zur schnellen und zielgerichteten Umsetzung kann in diesem Zusammenhang die Anwendung der Städtebaulichen Sanierungsmaßnahme nach § 136 BauGB als Instrument des Besonderen Städtebaurechts in Betracht gezogen werden. Auch das Hochhaus des ehemaligen Arbeitsamtes und die Umgestaltung der Körner Straße könnten in das Sanierungsgebiet und damit in die Maßnahme eingebunden werden.

Vertical Village Hagen

Das Hochhaus des ehemaligen Arbeitsamtes an der Körner Straße ist eine beeindruckende und seit dem Abriss des Sparkassenhochhauses prägendste Landmarke in der Stadtsilhouette von Hagen und lässt sich von vielen Sichtsachsen einfangen. Bei dem Jahrhunderthochwasser am 14. und 15. Juli 2021 wurden Keller und Erdgeschoss geflutet, was mit Schäden in der Klima- und Brandschutztechnik sowie der Stromversorgung einherging und die Agentur für Arbeit genötigt war, aus der vormals „höchste Agentur Deutschlands“ in alternative Räumlichkeiten umzuziehen. Seitdem steht das 17-geschossige Gebäude leer und sucht nach einem neuen Eigentümer und einer Nachnutzung. Das Relikt der 1980er Jahre ist, trotz Sanierungsbedarf, als städtisches Wahrzeichen Hagens absolut erhaltenwert und bietet sich ideal für ein innovatives Wohnprojekt im Sinne der „Urbanen Dörfer“ an.

„Urbane Dörfer“ scheinen in der Debatte um Urbanisierung und Stadtflicht zum Trendwort in der Stadtplanung und Zukunftsforschung geworden zu sein, wenn es um innovative Wohnprojekte geht. Eine einheitliche Definition von „Urbanen Dörfern“ gibt es nicht, allerdings finden sich fünf Kernelemente in vielen Beschreibungen: gelebte Nachbarschaft, als vielfältige Community mit über 100 Menschen in einer weitestgehend selbstgeführter Organisation mit partizipativem Gestaltungsrahmen, lebensdienlicher Architektur, in einer kompakten und flexiblen Bauweise mit gemischter Nutzung und kostenbewussten und kommunikativen Architektur, ökologische Zukunftsfähigkeit, mit einem ressourcenschonenden Gebäude im gesamten Lebenszyklus, welches zirkuläres Leben und Konsumieren vereinfacht, kollaborative Ökonomie, als unternehmerisches Ökosystem, welches als selbstverwaltetes Dorf urbane Innovationen unterstützt; und gesellschaftsrelevante Wirkung, wobei ein Bedürfnis-

gerechter Mehrwert für das Quartier generiert wird und als offenes Lerndorf für die Gesellschaft ein Modell einer urbanen Zukunft lebt. Vertical Villages bzw. vertikale Dörfer vereinen viele dieser Kernelemente und sollen als in die Höhe organisierte Dörfer die Vorteile einer gebündelten urbanen Infrastruktur der Städte und die nachbarschaftliche Nähe der Dörfer vereinen und so mit dem bisherigen Charakter der Anonymität der Hochhäuser und Bürotürme brechen. Gemeinschafts- und Begegnungsräume sind dabei ebenso wichtig wie eine breite Nutzungsmischung und ein gemeinschaftlicher Charakter.

Diesen Gedanken verfolgt auch das Vertical Village Hagen im ehemaligen Arbeitsamt direkt an der Volme und der Green Bridge Hagen: auf den 17 Etagen sollen individuelle Wohnvorstellungen und Lebenssituationen ein Zuhause finden und soziale Teilhabe in Anbetracht urbaner Infrastrukturen realisiert werden. Um eine Nachbarschaft innerhalb der Hausgemeinschaft zu ermöglichen und kleinteilige Infrastruktur zu bündeln, werden die verschiedenen Wohnformen etagenweise organisiert. Die für Hochhäuser typische vertikale Segregation lässt sich dabei nur bedingt verhindern, allerdings wird das mit der Höhe steigende Ertragspotential abgegriffen und auf die Finanzierung des Unterhalts der Gemeinschaftsräume umgelegt.

Im unteren Bereich des Gebäudes ist Raum für soziale Nutzungen und jene Gemeinschaftsräume. Ein Generationencafé dient dabei als zentraler Begegnungsraum für die Bewohner*innen, Beschäftigte und Gäste aller Art. An dieses Café ist ein Saal angeschlossen, welcher für Veranstaltungen der Hausgemeinschaft genutzt werden kann, sowie ein Außenbereich mit Zugang zur Volme, welcher gastronomisch bespielt und als Gemeinschaftsgarten genutzt werden

kann. Auch eine Kita, ein Fitnessraum und altengerechtes Wohnen finden in den unteren Etagen Platz. Die drei Etagen darüber sind für Formen des Mehrgenerationen-Wohnens mit verschiedenen Grundrissen und Wohnungsgrößen vorgesehen, ehe Mietapartments für das Wohnen auf Zeit die Wohnnutzung abschließen. Auf den darüberliegenden Etagen wird eine Büronutzung integriert, wobei ein Teil der Fläche als Co-Working-Space abgekoppelt ist und von den Bewohner*innen genutzt werden kann. Des Weiteren ist ein Hotel angedacht, ehe der oberste Bereich des Hochhauses für Gastronomie vorgesehen ist. Die Dachterrasse auf 75 Meter Höhe mit 360° Panoramablick über Hagen ist frei zugänglich und nicht an Konsum in der Gastronomie gebunden.

So soll das Vertical Village Hagen Wahrzeichen bleiben und Zuhause werden.

Referenzen Greenbridge



Möblierung Greenbridge



Greenbridge



Oberfläche Greenbridge



Gestaltung unter der Greenbridge

