

7 Mobilität, Verkehr, technische Infrastruktur



Bahnhof Hohenlimburg

Individualverkehr

Hagen ist ein bedeutsamer Verkehrsknoten in der geografischen Mitte Nordrhein-Westfalens. Über die Bundesautobahnen A 1, A 45 und A 46 ist Hagen überregional mit dem Bergischen Land, dem Rheinland, dem Ruhrgebiet, dem Sauerland und dem Siegerland sowie mit weiten Teilen Hessens und dem Rhein-Main-Gebiet verbunden. Die Autobahnen verlaufen nahezu ausnahmslos entlang der Siedlungsränder. Innerhalb des Stadtgebietes gibt es vier Anschlussstellen (Hagen-West und Hagen-Nord an der A 1, Hagen-Süd an der A 45 sowie Hagen-Hohenlimburg an der A 46). Die Erschließung der Kernstadt erfolgt über die Bundesstraßen B 7, B 54 und B 226 bzw. vom Kreuz Hagen kommend über die Saarlandstraße. Sämtliche Einfallstraßen münden in einem innerstädtischen Straßenring (Bergischer Ring, Märkischer Ring, Graf-von-Galen-Ring).

Bahn und Bus in und um Hagen

Der Hagener Hauptbahnhof ist ein wichtiger Knotenpunkt im Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn. Fünf ICE- sowie zwei IC-Linien bedienen den Bahnhof täglich. Stündlich bedient wird die Strecke Berlin – Hannover – Köln. Einzelne ICE-Zugpaare verkehren auf der Strecke Hamburg – Frankfurt – München/Wien bzw. Hannover – Frankfurt – Basel. Intercity-Züge verkehren im Zweistundentakt auf den Strecken Kiel – Hamburg – Frankfurt – Passau sowie Dresden – Hannover – Bonn.

Im Regionalverkehr wird der Hagener Hauptbahnhof durch fünf Regionalexpress- sowie drei Regionalbahnlinien im Stundentakt bedient. Betreiber dieser Linien sind die DB Regio und diverse private Anbieter. Mit den Linien RE 4 (Dortmund – Aachen), RE 7 (Rheine – Krefeld), RE 13 (Hamm – Venlo), RE 16 (Essen – Siegen), RE 17 (Hagen – Kassel), RB 40 (Hagen – Essen), RB 52 (Dortmund – Lüdenscheid) und RB 91 (Hagen – Iserlohn/Siegen) bestehen Direktverbindungen

in zahlreiche Großstädte Nordrhein-Westfalens, nach Hessen, in das Sauer- und Siegerland sowie in die Niederlande.

Neben dem Hauptbahnhof gibt es weitere Stationen, die von Regionalexpresszügen bzw. Regionalbahnen bedient werden. Hierzu zählen der Bahnhof Hagen-Vorhalle im Bezirk Nord (Bedienung durch die RB 40) sowie der Bahnhof Hohenlimburg (Bedienung durch den RE 16 und die RB 91). Die Volmetal-Bahn (RB 52) bedient zudem die Haltepunkte Oberhagen, Dahl und Rummenohl auf der Strecke zwischen Dortmund und Lüdenscheid im Stundentakt.

Hagen ist an das S-Bahn-Netz Rhein-Ruhr angeschlossen. Die Linie S 8 verbindet die Stadt wochentags im 20-Minuten-Takt über Wuppertal mit Düsseldorf und Mönchengladbach. Neben dem Hauptbahnhof werden die Haltepunkte Wehringhausen, Heubing und Westerbauer bedient. Als Verlängerung der Linie S 8 verbindet die Linie S 5 Hagen mit Dortmund. Auf Hagener Stadtgebiet bedient die S 5 den Bahnhof Hagen-Vorhalle. Beide S-Bahn-Verbindungen übernehmen gerade zur Hauptverkehrszeit funktional Teile des städtischen ÖPNV-Verkehrs.

Verkehrsknoten am südöstlichen Rand des Ruhrgebietes

Der innerstädtische öffentliche Nahverkehr sowie die Erschließung zahlreicher Nachbarstädte erfolgt hauptsächlich durch die Busse der Hagener Straßenbahn AG (HVG). Hinzu kommen weitere Linien von auswärtigen Verkehrsunternehmen (VER, MGV, BVR und Bogestra). Das Liniennetz umfasst insgesamt 33 Tageslinien, eine Schnellbuslinie, 16 NachtExpress-Linien sowie drei TaxiBus-Linien. Zentrale Verknüpfungspunkte im Hagener Busnetz sind die Haltestellen Hauptbahnhof und Stadtmitte. Sämtliche Buslinien verkehren werktags im 30-Minuten-Takt. Einzelne Linien werden zu Hauptverkehrszeiten verstärkt und

verkehren im 15-Minuten-Takt. Die Taktungen des TagNetzes gelten bis einschließlich 21 Uhr. Anschließend verkehren die NachtExpress-Linien stündlich im sogenannten SpätNetz. In Hagen erfolgt der Wechsel vom Tag- in ein Spätnetz im Vergleich zu anderen Großstädten im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr vergleichsweise früh.

Pendlerbeziehungen

Hagen weist sowohl positive als auch negative Pendlerbeziehungen zu benachbarten Städten und Kreisen auf. Auffällig negativ sind die Pendlerbilanzen mit den Großstädten Düsseldorf, Wuppertal und Essen sowie mit den kleineren Nachbarstädten Wetter und Ennepetal. Zu den Städten Dortmund und Bochum besteht hingegen eine positive Pendlerbilanz. Gegenüber sämtlichen Kreisen (u.a. Märkischer Kreis, Kreis Unna, Hochsauerlandkreis) weist Hagen ebenfalls eine positive Pendlerbilanz auf. Zahlreiche Pendlersaldi haben sich jedoch zwischen 2010 und 2014 negativ entwickelt.⁶³

Radverkehr

Die Topografie der Stadt sowie monofunktionale und auf den Autoverkehr ausgerichtete Verkehrsanlagen – insbesondere in der Innenstadt und im Bereich des Innenstadtrings – beeinflussen die Attraktivität Hagens für den Alltagsradverkehr. Radwege und Schutzstreifen sind zwar fragmentarisch vorhanden, bilden jedoch kein zusammenhängendes und robustes Netz. An großen innerstädtischen Kreuzungen wie bspw. Märkischer Ring/Rathausstraße ist die Situation für Radfahrer unübersichtlich.

In den Jahren 2014 und 2016 bekam Hagen beim sogenannten Fahrradklimatest⁶⁴ des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs die Rostige

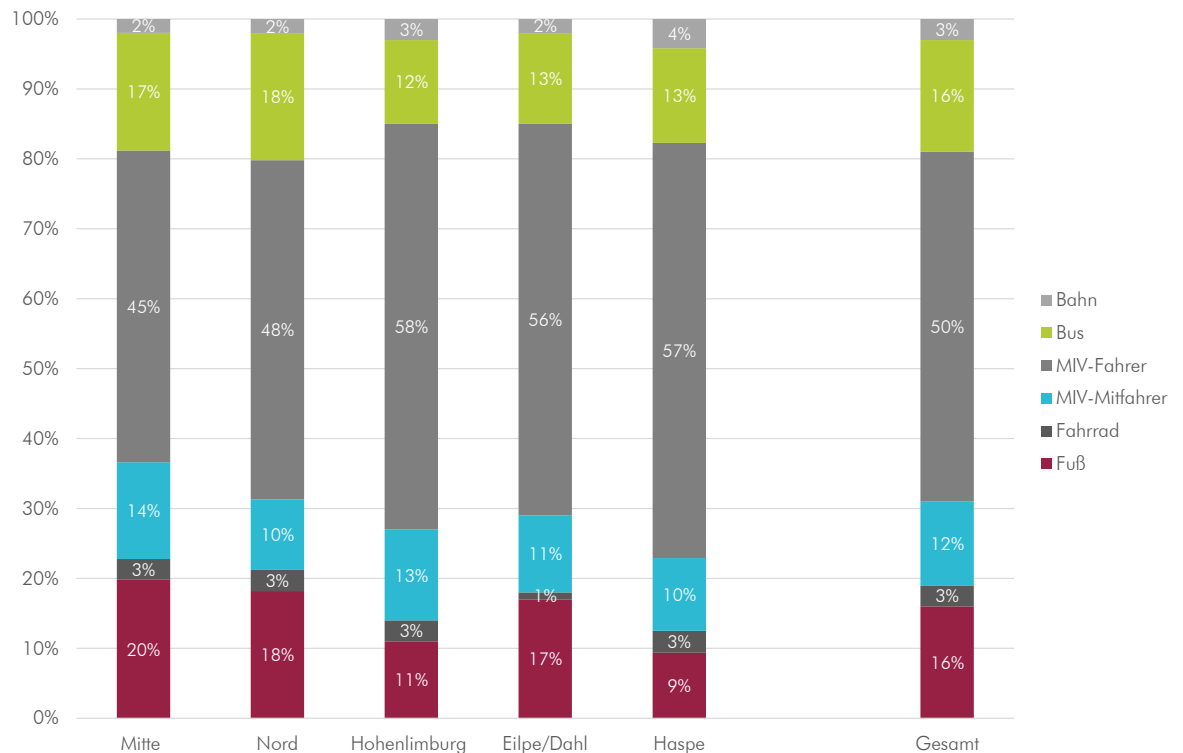
Speiche als Indiz für eine geringe Fahrradfreundlichkeit verliehen. Die Teilnehmer der Umfrage bemängelten das Fahren im Mischverkehr, die schmalen Radwege sowie die geringe Förderung des Radverkehrs. Kritisiert wurde ferner das mangelnde Angebot an öffentlichen Leihfahrrädern. Die Ergebnisse des Fahrradklimatests verdeutlichen, dass das Fahrradfahren in Hagen einen sehr niedrigen Stellenwert besitzt. Bezeichnend ist die Tatsache, dass es in Hagen keine Radstation gibt. Gemeinsam mit den Kommunen des Bergischen Städtedreiecks (Remscheid, Solingen und Wuppertal) sowie Gelsenkirchen ist Hagen eine von fünf Großstädten in Nordrhein-Westfalen, in denen eine solche Serviceeinrichtung fehlt.

Das Klima für Radfahrer ist angespannt!

Die Stadt Hagen hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Dank des wachsenden Marktes an Fahrrädern mit Elektroantrieb stellt die Topografie der Stadt Hagen nur noch bedingt ein Hindernis für den Alltagsradverkehr dar. Gegenwärtig erarbeitet das Büro Planersocietät ein Radverkehrskonzept für die Gesamtstadt. Im September 2017 wurde diesbezüglich ein sogenanntes Radcafé durchgeführt. Das Radcafé diente als Plattform, um gemeinsam mit Bürgern, Vereinen und der Politik über die Themen Verkehrssicherheit, Alltags- und Freizeitmobilität, Radkultur sowie die Wahrnehmung des Radverkehrs in der Öffentlichkeit zu diskutieren. Eine Einbeziehung der Ergebnisse des Radcafés bzw. der Inhalte des Radverkehrskonzeptes in das ISEK wird fortlaufend geprüft.

⁶³ vgl. IRI 2016: 12, nach: IT.NRW

⁶⁴ vgl. Website Fahrradklimatest; Hierbei handelt es sich um eine nicht-repräsentative Umfrage des ADFC zur Fahrradfreundlichkeit von Städten unterschiedlicher Größenordnung. Im Jahr 2016 nahmen 120.000 Personen an der Umfrage teil. Hagen wurde in beiden Jahren Schlusslicht der Städte zwischen 100.000 und 200.000 Einwohnern.



Modalsplit der Stadtbezirke und der Gesamtstadt

Mobilitätsverhalten

Die Verkehrsinfrastruktur allein lässt keine Schlüsse darüber zu, wie sich der Verkehr auf verschiedene Verkehrsträger verteilt. Das Mobilitätsverhalten der Hagerer Bevölkerung lässt sich am sogenannten Modal Split ablesen. Dieser stellt die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel innerhalb einer Stadt dar und liefert somit indirekt Aussagen zur Qualität einzelner Verkehrsangebote.

In Hagen werden 50 Prozent aller Wegstrecken mit dem Auto zurückgelegt. Ergänzt man die Wegstrecken von Mitfahrern, so liegt dieser Wert bei 62 Prozent. Des Weiteren werden 19 Prozent der Wegstrecken mit dem ÖPNV, drei Prozent mit dem Fahrrad und 16 Prozent zu Fuß zurückgelegt. Die ermittelten Werte sind mit Blick auf den Radverkehr auffallend niedrig und großstadtuntypisch.⁶⁵

⁶⁵ Ergebnis einer repräsentativen Haushaltsbefragung im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans für die Stadt Hagen durch das Büro StadtVerkehr

Wandel im Mobilitätsverhalten – Wandel der Mobilitätsangebote – Wandel im Stadtraum

Das Mobilitätsverhalten wird sich in den kommenden Jahrzehnten zugunsten flexibler, leistungsfähiger und umweltfreundlicher Verkehrsträger, multimodaler Verkehrswege und intermodaler Schnittstellen weiterentwickeln. Für Städte wie Hagen (oberzentrale Funktion, Berufspendler) entstehen hierdurch Chancen und Herausforderungen gleichermaßen. Eine nachhaltige Verkehrspolitik ist jedoch zweifelsfrei mit positiven Effekten für die Bewohner Hagens, das Stadt- bzw. Mikroklima sowie das Stadtbild verbunden. Ein sich änderndes Mobilitätsverhalten sollte Diskussionen über eine Umwandlung monofunktionaler Verkehrsräume im innerstädtischen Bereich ermöglichen.

Aufgrund des wachsenden Marktes der E-Mobilität wird die Topografie Hagens künftig für Radfahrer ein geringeres Hemmnis darstellen. An

multimodalen Schnittstellen wie Mobilstationen sollten sich künftig Verkehrsträger überlagern. Beispiele für zeitgemäße Mobilstationen sind S-Bahnstationen mit Bus- und/oder TaxiBus-Anschluss, Car-Sharing und Leihfahrrädern sowie flankierenden Dienstleistungsangeboten wie bewachten Abstellanlagen, Kiosk und freiem WLAN. Auf die dargestellten Veränderungen im Verkehrsverhalten muss die Stadt Hagen reagieren, um ein funktionierendes inter- und multimodales Angebot zu ermöglichen. In der Stadt Hagen gibt es bislang nur wenige Angebote, um das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung über die Bereitstellung von ÖPNV-Leistungen hinaus zu beeinflussen und zu fördern. Beispielsweise gibt es Park-and-Ride-Standorte am Hauptbahnhof sowie an den Bahnhöfen Dahl und Rummenohl.

Bis zum Jahr 1976 wurde in Hagen ein umfangreiches Straßenbahnnetz betrieben. Zahlreiche Linien verbanden nahezu alle Stadtteile mit der Hagerer Innenstadt. Auch bestanden Verbindungen in die Nachbarstädte Herdecke und Breckerfeld. Seit 1997 wird über die Wiedereinführung der Straßenbahn bzw. den Bau einer Regio-Stadtbahn nach dem Karlsruher Modell (d.h. Straßenbahnen gehen an Verknüpfungspunkten in das Netz der Deutschen Bahn über) diskutiert. Trotz des verkehrlichen Nutzens wurde das Vorhaben bisher stets abgelehnt. An dieser Stelle ist zu betonen, dass ein solches Verkehrssystem nicht ausschließlich aus einer verkehrsplanerischen Perspektive, u.a. mit Blick auf verkehrliche Systemvorteile wie eine hohe Leistungsfähigkeit und Bedienqualität, zu betrachten ist. Straßen- oder RegioStadtbahnen sind als Impulsgeber für Stadterneuerungsprozesse zu verstehen. Eine Renaissance der Straßenbahn in Frankreich, Skandinavien und selbst den USA bestätigt dies. Neben positiven Umweltauswirkungen (u.a. begünstigt durch Rasengleise) sind in Städten mit (wiedereingeführten) Straßenbahnsystemen immobilienwertsteigernde Auswirkungen und rückläufige Leerstandsquoten zu verzeichnen.⁶⁶

Lärmaktions- und Luftreinhalteplan

Zur Verminderung der schädlichen Auswirkungen des Verkehrs und der Gewerbeemissionen in der Nähe zu Wohnbebauung verfügt Hagen über einen Lärmaktions- sowie einen Luftreinhalteplan. Diese Instrumente dienen der Identifizierung von Räumen, in denen die Belastungssituation aufgrund der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten besonders hoch ist sowie der Bestimmung von geeigneten Verbesserungsmaßnahmen. Dem hohen Verkehrsaufkommen entsprechend konzentrieren sich Lärm- und Stickoxidbelastungen in einigen innerstädtischen Lagen bzw. entlang einzelner Abschnitte des Innenstadtrings. Die Stickoxidbelastung erwies sich an zwei Messstellen am Märkischen Ring und am Graf-von-Galen-Ring, trotz eines Belastungsrückgangs in den letzten Jahren, als zu hoch (Stand 2015).⁶⁷ Für diese Gebiete benennt der Luftreinhalteplan Maßnahmen zur Reduzierung der Stickoxidbelastung. Dazu zählen u. a. ein temporäres Fahrverbot für Lastkraftwagen auf Teilen des Märkischen Rings, eine optimierte LKW-Routenplanung und die Versetzung einer Bushaltestelle vom Graf-von-Galen-Ring.⁶⁸ Durch die Umsetzung der Maßnahme Bahnhofshinterfahung konnte die Belastungssituation an der Wehringhauser Straße deutlich unter den Stickstoffdioxid-Grenzwert gesenkt werden. Die Grenzwerte für Feinstaub werden seit 2014 an allen Messstationen eingehalten.

Über 19 Prozent der Hagerer Bevölkerung leben innerhalb der kritischen Lärmgrenzen von 70 dB(A) oder 60 dB(A). Ein Großteil dieser Betroffenen lebt im Stadtbezirk Mitte. Von den Lärmemissionen der Autobahnen A 1, A 45 und A 46 sind vor allem die Stadtbezirke Hohenlimburg und Nord betroffen. In Hohenlimburg ist die Autobahn für 30 Prozent der Bezirksbewohner die Hauptlärmquelle. Im Lärmaktionsplan wird eine Reihe von Optimierungsmaßnahmen vorgeschlagen, die lokal und sehr kleinteilig angelegt sind.⁶⁹

66 vgl. Foljanty in Altrock et al. [Hg.] 2011: 263ff.

67 vgl. Bezirksregierung Arnsberg 2017: 23
68 vgl. Bezirksregierung Arnsberg 2017: 73ff.
69 vgl. Stadt Hagen 2014: 7ff.

Hagen verfügt über eine exponierte und verkehrsgünstige Lage. Die Stadt ist in ein überregionales Netz aus Bundesautobahnen und Bahnlinien eingebunden. Für eine Stadt ihrer Größenordnung – zwischen zahlreichen weiteren Oberzentren gelegen – ist die Bedienqualität durch Fernverkehrszüge und Regionalbahnen überdurchschnittlich gut. Der innerstädtische Verkehr wird abseits des Individualverkehrs durch ein Netz aus 32 Buslinien abgewickelt.

Der Hagener Modal Split ist als großstadtuntypisch zu bewerten und bildet die Omnipräsenz des Autoverkehrs ab. Mit Blick auf eine Veränderung des Modal Splits gilt es Konzepte zu entwickeln, die mittelfristig dazu führen, dass die Stadt zunehmend über ein leistungsfähiges, effizientes und klimafreundliches Verkehrsangebot verfügt. Verkehrsplanerische Projekte sollten künftig einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtbildes und zur Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität leisten. Ansatzpunkte bilden Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Nahmobilität, des Radverkehrs und des ÖPNVs.