

Kurzfassung

Mit dem Masterplan „Nachhaltige Mobilität“ hat die Stadt Hagen sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2035 den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split auf 50 % zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am Modal Split erhöht werden.

Deshalb hat die Stadtverwaltung im Januar 2020 ein Gutachten in Auftrag gegeben, um zu untersuchen, inwieweit das aktuelle ÖPNV-Angebot zum Erreichen dieses Ziels geeignet ist und welche Möglichkeiten durch den Einsatz von anderen Verkehrsmitteln bestehen.

Das Ergebnis des Gutachtens war die Empfehlung, eine Straßenbahn als vorrangiges ÖPNV-System für Hagen einzurichten.

Im Rahmen dieser Arbeit wurde auf Grundlage einer Erreichbarkeitsanalyse des aktuellen Busnetzes ein Liniennetz für die Einrichtung einer Straßenbahn entworfen.

Das Ergebnis der Analyse war, dass das Busnetz die meisten Wohnquartiere gut erschließt. Dennoch bestehen Unterschiede in der Qualität der Anbindung zwischen einzelnen Stadtteilen und Quartieren. Insbesondere im zentralen Stadtgebiet und auf der Ost-West-Achse durch Hagen-Mitte besteht eine hohe Nachfrage nach leistungsstarkem öffentlichem Verkehr.

Auf Basis dieser Erkenntnisse wurde ein Liniennetz für ein zukünftiges Straßenbahnsystem in Hagen entwickelt. Dabei wurden auch wichtige verkehrliche Ziele sowie die Topografie der Stadt und die Straßenraumbreiten der Hauptverkehrsachsen berücksichtigt. Zunächst soll eine Linie eingeführt werden, welche Hohenlimburg und Vorhalle über die starke Ost-West-Achse im Stadtzentrum verbindet. Mittelfristig soll eine weitere Linie in Betrieb genommen werden, die von Haspe übers Zentrum nach Boele führt. Die Linien kreuzen sich in der Stadtmitte und schließen beide den Hauptbahnhof an.

Die Einführung eines Straßenbahnsystems mit diesen Linien würde die Erreichbarkeit und Attraktivität des ÖPNV in Hagen verbessern. Durch integrierte Abstimmung der Verkehrssysteme aufeinander bedient die Straßenbahn die Hauptachsen, während der Bus als Zubringer zur Straßenbahn fungiert und tangential Verbindungen herstellt.

Abstract

With its 'Sustainable Mobility' master plan, the city of Hagen has set itself the goal of increasing the share of eco-friendly transport in the modal split to 50% by 2035. To achieve this goal, the share of local public transport (LPT) in the modal split must also be increased.

In January 2020, the city administration therefore commissioned a report to examine the extent to which the current public transport offering is suitable for achieving this goal and what opportunities exist through the use of other modes of transport.

The report recommended establishing a tram system as the primary public transport system for Hagen.

As part of this work, a route network for the establishment of a tram system was designed on the basis of an accessibility analysis of the current bus network.

The analysis showed that the bus network provides good access to most residential areas. Nevertheless, there are differences in the quality of connections between individual districts and neighbourhoods. There is a high demand for efficient public transport, particularly in the central urban area and on the east-west axis through Hagen city centre.

Based on these findings, a route network for a future tram system in Hagen was developed. Important transport destinations, the topography of the city and the width of the main traffic arteries were also taken into account. Initially, a line will be introduced connecting Hohenlimburg and Vorhalle via the busy east-west axis in the city centre. In the medium term, a further line will be put into operation, running from Haspe via the centre to Boele. The lines intersect in the city centre and both connect to the main railway station.

The introduction of a tram system with these lines would improve the accessibility and attractiveness of public transport in Hagen. Through integrated coordination of the transport systems, the tram serves the main axes, while the bus acts as a feeder to the tram and provides tangential connections.