



ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

VB 5/P Projektmanagement

Beteiligt:

60 Fachbereich Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Betreff:

Westside Hbf - Sachstand, Fortschreibung der Rahmenplanung

Beratungsfolge:

07.03.2018 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

20.03.2018 Stadtentwicklungsausschuss

Beschlussfassung:

Stadtentwicklungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen.

Die Rahmenplanung ist, wie unter Ziffer 2 der Begründung dargestellt, fortzuschreiben.

Der Wirtschaftsbetrieb Hagen AöR ist im Rahmen der bestehenden Leistungsvereinbarung mit der Planung der Verlängerung der Personenunterführung Hbf bis einschließlich Leistungsphase 5 HOAI zu beauftragen (s. Ziffer 3 der Begründung).

Der Beschluss ist bis zum 31.10.2018 umzusetzen.



Kurzfassung

Die Vorlage beschreibt, ausgehend von der Beschlusslage aus dem Jahr 2013, die Fortschreibung der Rahmenplanung unter Einbeziehung der denkbaren fußläufigen Verbindungen zwischen Innenstadt und Westside Hbf (Verlängerung der Personenunterführung Hbf und Nutzbarmachung der geschlossenen Unterführung Werdestraße) mit dem Ziel der Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens.

Begründung

1. Sachstand

In Folge der Baumaßnahme „Bahnhofshinterfahung“ sollen die brachliegenden städtischen Flächen westlich des Hauptbahnhofes (ehemaliger Paketbahnhof, TGZ u. a.) aufbereitet und vermarktet werden. Die Bodensanierung erfolgt aufgrund bestehender öffentlich-rechtlicher Verträge durch den Verband für Flächenrecycling und Altlastensanierung (AAV). Die für die Flächen der Westside Hbf entwickelten Varianten einer Rahmenplanung wurden in den Verwaltungsvorlagen DS 0492/2012 und DS 1139/2013 vorgestellt. Der Stadtentwicklungsausschuss beauftragte nach einem entsprechenden Empfehlungsbeschluss der Bezirksvertretung Hagen-Mitte am 10.12.2013 einstimmig die Verwaltung, die Variante 1.1 (siehe Anlage 1) der weiteren Entwicklung zugrunde zu legen. Diese Variante sieht vor, zwischen der Innenstadt und den westlich des Hauptbahnhofes gelegenen Flächen eine städtebauliche Verbindung mit dem Ziel zu schaffen, die Westside Hbf zu einem neuen, zentralen Dienstleistungsquartier zu entwickeln und als hochwertigen Büro- und Dienstleistungsstandort zu vermarkten. Die fußläufige Erschließung soll durch die Unterführung Werdestraße erfolgen, die hierfür attraktiver gestaltet und ausgebaut werden muss. Zusätzlich soll ein direkter Anschluss an den Hauptbahnhof erfolgen. Hierzu soll die unter den Gleisanlagen des Hauptbahnhofes vorhandene Personenunterführung verlängert werden.

2. Fortschreibung Rahmenplanung

Konzept

In der Fortschreibung der Rahmenplanung (s. Anlage 2) entwickelt sich die Leitidee der Landschafts- und der Stadtvernetzung. Das Ziel des städtebaulichen Entwurfs ist es, die Innenstadt wieder an die Ennepe und an die Volme zu bringen und ein neues, lebendiges westliches Dienstleistungsquartier zu schaffen und damit die Hagerer Innenstadt weiter an die Ennepe zu entwickeln. Erschlossen durch die neue Bahnhofshinterfahung bietet sich der östliche Bereich für eine hochwertige Nutzung als Dienstleistungsstandort an. Der Zusammenfluss von Ennepe und Volme wird zu einem markanten Ort im Stadtgefüge. Die Innenstadt erfährt in westlicher Richtung eine Erweiterung und Ergänzung bis zum Ufer der



Ennepe. Es wird eine Vernetzung der Funktionen und Nutzungen zwischen dem Bereich westlich und östlich des Hauptbahnhofes angestrebt.

Erschließung

Die städtischen Flächen westlich des Hauptbahnhofes liegen zwar direkt an der Bahnhofshinterfahung (neue B 7), die Erschließung der Grundstücke erfolgt jedoch über die nach Süden verlängerte Plessenstraße, die durch einen Knoten mit der Bahnhofshinterfahung verbunden wird. Zwischen der Bahnhofshinterfahung und dem Graf-von-Galen-Ring wird es keine Verbindung für den MIV geben. Die Verzahnung der beiden Bereiche wird nur fußläufig erreicht, zum einen über die Unterführung Werdestraße, die dafür attraktiver gestaltet und ausgebaut werden muss, um den Angstraum zu beseitigen. Zum anderen wird eine zusätzliche Fußgänger Verbindung angeboten. Eine Verlängerung der Personenunterführung des Hauptbahnhofes stellt die wichtigste Fußgänger Verbindung zwischen den Bereichen östlich und westlich des Hauptbahnhofes dar. Für das Gelingen des angestrebten Brückenschlages bzw. die Verzahnung der zwei Quartiere wird eine entsprechend großzügige und attraktive Gestaltung vorausgesetzt. Um Barrierefreiheit zu gewährleisten, muss das neue Quartier westlich des Hauptbahnhofes zusätzlich zu einer Treppenanlage auch mit Rampen, bzw. behindertengerechten Aufzügen ausgestattet werden. Durch die direkte Anbindung des Hauptbahnhofes wäre eine Fernbushaltestelle in Hauptbahnhofnähe realisierbar. Diese könnte zwischen der Erschließungsstraße zum neuen Quartier und der Volme entstehen. Das Thema „Fernbushaltestelle“ wird vertieft geprüft, sowohl im Bereich der Westside Hbf als auch im Bereich des Bahnhofsvorplatzes (Am Hauptbahnhof / Graf-von-Galen-Ring)

Nutzungen

Nach dem erklärten Ziel, der Verklammerung der Bereiche westlich und östlich des Hauptbahnhofes, sollen die Grundstücke typische Citynutzungen aufweisen. Dem Erosionsprozess, der im Bahnhofsviertel eingesetzt hat, soll entgegengewirkt werden. Eine Erweiterung des Flächenangebotes über die Bahntrasse hinaus ist dazu geeignet, dass größere Dienstleistungsunternehmen dort investieren. Überregional bekannte Hagener Unternehmen, die einen großen Wert auf Präsentation und sehr gute Erreichbarkeit legen, könnten dort ihre Hauptverwaltungen ansiedeln. Es ist davon auszugehen, dass der Lagevorteil dieser Flächen, bei einer optimalen Herrichtung und Vermarktung, einen wichtigen Impuls für die Revitalisierung des Bahnhofsviertels auslösen würde. Die zwei Quartiere beidseitig des Bahnhofes würden sich gegenseitig bereichern und zu Synergieeffekten führen. Über die Grenzen der Stadt hinaus würde registriert, dass das Hagener Zentrum mit seinen sehr guten verkehrlichen Anbindungen in der Lage ist, zentrale Funktionen über die Region hinaus wahrzunehmen. Die Tatsache, dass sich die Fläche östlich der Bahnhofshinterfahung in städtischem Eigentum befindet, dürfte eine Entwicklung in die beschriebene Richtung vereinfachen. Besondere Bedeutung bekommt die Lage des Gebietes am Zusammenfluss von Ennepe und Volme und die landschaftliche Kulisse der



Philippshöhe. Angedacht ist, die Flächen als großzügige, unversiegelte Freiflächen zu entwickeln, die eine hohe Aufenthalts- und Erholungsqualität aufweisen sollen.

Grün - und Freiraum

Die Innenstadt weist eine hohe bauliche Dichte auf. Die öffentlichen Freiflächen im Bahnhofsviertel sind weitestgehend versiegelt, mit negativen Auswirkungen auf das Kleinklima. Die städtischen Flächen westlich des Hauptbahnhofes können zur Verbesserung der Stadtökologie beitragen, sofern sie nicht ausnahmslos vermarktet und einer Bebauung zugeführt werden. Entlang der beiden Flüsse sind daher großzügige, unversiegelt bleibende Böschungsbereiche vorgesehen. Gerade der Zusammenfluss von Ennepe und Volme weist eine hohe Aufenthalts- und Erholungsqualität auf und sollte von Bebauung freigehalten werden. Das Grün- und Freiraumpotential dieser Fläche gilt es zu erkennen und so einzusetzen, dass etwas für Hagen Unverwechselbares entsteht. Dabei wird viel Überzeugungsarbeit geleistet werden müssen, da sich nicht alle Flächen im städtischen Eigentum befinden. Gespräche mit dem Grundstückseigentümer werden gegenwärtig geführt.

3. Verlängerung der Personenunterführung Hbf

Die Verlängerung der ca. 115 m langen Personenunterführung unterhalb der Gleisanlagen des Hauptbahnhofes um ca. 40 m hin zur Westside wurde 2016 durch ein Ingenieurbüro untersucht. Die Studie belegt die grundsätzliche Machbarkeit und ermittelt die Baukosten, prognostiziert auf das Jahr 2019, mit geschätzt rd. 7 Mio. € netto.

Die Deutsche Bahn AG hat ihre Bereitschaft signalisiert, der Stadt Hagen die Durchführung der Baumaßnahme auf Bahngelände zu gestatten. Hierzu sind die notwendigen vertraglichen Regelungen zwischen der DB AG und der Stadt Hagen zu treffen. Bedauerlicherweise hat die DB AG es abgelehnt, die Verlängerung der Personenunterführung gegen Erstattung der Baukosten als Bauherr in eigener Verantwortung und Zuständigkeit im Zuge der für die Jahre 2020 bis 2024 vorgesehenen Sanierung und Modernisierung des Hauptbahnhofes (Investitionsvolumen lt. DB AG rd. 32 Mio. €) durchzuführen.

Die Planungen zur Verlängerung der Personenunterführung Hbf bis einschließlich Leistungsphase 5 HOAI sind beim Wirtschaftsbetrieb Hagen AöR zu beauftragen. Dazu wurden für den Haushaltsplan 2018 / 2019 entsprechende Haushaltsmittel zur Beauftragung des Wirtschaftsbetriebes eingeplant.

4. Nutzbarmachung der Unterführung Werdestraße

Die Unterführung Werdestraße steht im Eigentum der DB Netz AG und ist nicht öffentlich gewidmet. Die Unterführung kann aufgrund der Bauarbeiten westlich des



Hauptbahnhofes gegenwärtig nicht genutzt werden. Sie wurde daher provisorisch verschlossen. Die DB Netz AG ist bereit, mit der Stadt Hagen einen Nutzungsvertrag zu schließen, um eine Nutzung als Fuß- und Radwegeverbindung zur Westside Hbf zu ermöglichen.

Vertreter der Stadt, der DB Netz AG und der Stadtbeleuchtung Hagen haben die Unterführung am 24.01.2018 besichtigt. Die nachstehende Vorgehensweise wurde vereinbart:

- Die Stadtbeleuchtung Hagen erstellt eine Kostenschätzung für die Beleuchtung sowie für die Verschönerung / den Anstrich der Unterführung.
- Nach Konkretisierung der Planungen zum Anschluss der Unterführung Werdestraße an die Flächen der Westside Hbf werden die Verhandlungen mit der DB Netz AG über eine vertragliche Nutzungsregelung fortgesetzt.

5. Aufstellung eines Bebauungsplanes

Zielsetzung des Bebauungsplanverfahrens ist es, einen zentralen Dienstleistungsstandort für hochwertige Büro- und Dienstleistungsnutzungen zu entwickeln sowie die Nachnutzung der ehem. Schraubenfabrik & Gesenkschmiede Funcke & Hueck (später Bauer & Schaurte) zu steuern. Auf dem Areal des Mündungsbereiches Ennepe & Volme (grüne Halbinsel) sollen Flächen für Freizeit und Erholung geschaffen – bzw. die Ausweisung einer öffentlichen Grünfläche festgesetzt werden (siehe Anlage 3).

Zur Schaffung von Planungsrecht ist es erforderlich ein Bebauungsplanverfahren durchzuführen. Die Verfahrensart (§ 12, § 13 a oder § 30 BauGB) ist noch zu klären.

Aussagen zur Zeitschiene können getroffen werden, wenn die Verfahrensart feststeht und ein Scoping-Termin durchgeführt wird.



Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

☐
☒

sind betroffen (hierzu ist eine kurze Erläuterung abzugeben)

Kurzerläuterung:

Die weiteren Planungen werde die notwendige Barrierefreiheit öffentlicher Flächen berücksichtigen.

Finanzielle Auswirkungen

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

☒

Es entstehen keine finanziellen und personellen Auswirkungen

gez. Thomas Grothe

(Technischer Beigeordneter)



Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:
