



## ÖFFENTLICHE BERICHTSVORLAGE

**Amt/Eigenbetrieb:**

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

**Beteiligt:**

**Betreff:**

Sachstand Westside Hbf / Umfeld Bahnhof

**Beratungsfolge:**

20.06.2018 Bezirksvertretung Hagen-Mitte  
26.06.2018 Stadtentwicklungsausschuss

**Beschlussfassung:**

Stadtentwicklungsausschuss

**Beschlussvorschlag:**

Der Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beantragt an diesem Konzept weiterzuarbeiten.



### **Kurzfassung**

Die Rahmenplanung für die Fläche „Westside HBF“ wurde bereits im Dezember 2013 (DS 1139/2013) in der Bezirksvertretung Mitte und im Stadtentwicklungsausschuss beraten und beschlossen.

Im März 2018 wurden die politischen Gremien (BV-Mitte & STEA) über den aktuellen Sachstand und über die Fortschreibung der Rahmenplanung unterrichtet. Die in der Vorlage 0164/2018 vorgestellte fortgeschriebene Rahmenplanung wurde vom Stadtentwicklungsausschuss am 20.03.2018 mit dem Zusatz beschlossen, die vorgesehenen Nutzungen weiter zu entwickeln und zu qualifizieren.

### **Begründung**

#### **Grundsätzlich**

Ein städtebaulicher Rahmenplan ist ein informeller Plan und unterliegt keinem förmlichen Verfahren nach Umfang, Inhalt, Darstellung, Maßstäblichkeit und Verfahrensablauf. Die inhaltlichen Freiräume können genutzt werden, um die unterschiedlichen Ziele und Problemdarstellungen prägnant zu formulieren. Er stellt die Entwicklungspotenziale und zukünftigen Nutzungsperspektiven für einen Stadtteil / ein Stadtquartier dar. Er ist nicht rechtsverbindlich und dient vor allem der Diskussion über die Entwicklungsziele und der Meinungsbildung in der Öffentlichkeit.

### **Sachstand**

Die in 2013 beschlossene Rahmenplanung diene als Grundlage für die Erstellung der Sanierungs- und Flächenplanung. Die Rahmenplanung entspricht dem städtebaulichen Ziel, an der „Westside HBF“ eine hochwertige Nutzung als Büro- und Dienstleistungsstandort in Ergänzung zu der zentralen Nutzung östlich des Hauptbahnhofes und der Innenstadt zu schaffen.

Die Entwicklung der zukünftigen qualifizierten Nutzungen auf der Westside-Fläche ist derzeit von zwei Faktoren bestimmt: Dem Gutachten zur Ermittlung des angemessenen Sicherheitsabstands des Betriebsbereichs der DEW und von der Verlängerung der Personenunterführung.

1. Bei dem Betrieb "Deutsche Edelstahlwerke (DEW)" in der Schwanenstraße handelt es sich um einen Betrieb, der unter die Störfallverordnung der EU fällt. Er befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Entwicklungsbereich "Westside". In den Betriebsbereichen der DEW wird mit verschiedenen Stoffen umgegangen, die unter die sog. Seveso-III-Richtlinie fallen. Diese hat zum Ziel, dass zwischen Betriebsbereichen und schutzbedürftigen Gebieten, wie Wohngebieten, öffentlich genutzten Gebäuden und Gebieten, Erholungsgebieten und, soweit möglich, Hauptverkehrswegen langfristig ein angemessener Abstand gewahrt bleibt.

Die Verwaltung hat ein Gutachten zur Ermittlung des angemessenen Sicherheitsabstandes in Auftrag gegeben. Auf der Basis des § 50 BimSchG bzw. Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie soll der angemessene Abstand im Umfeld des Betriebsbereiches gutachterlich ermittelt werden, um bei zukünftigen Planungen die möglicherweise ausgehenden Gefährdungen berücksichtigen zu können.



Das Gutachten liegt der Verwaltung als Entwurf vor und wird derzeit mit der Bezirksregierung Arnsberg und dem störfallrelevanten Unternehmen abgestimmt. Die Erkenntnisse und Ergebnisse des Gutachtens werden nach der Sommerpause erwartet.

2. Die Verlängerung der Personenunterführung HBF ist eine Grundvoraussetzung, um auf der Westside-Fläche ein hochwertiges und qualifiziertes Quartier mit Dienstleistungsbetrieben herzustellen. Durch die Verbindung wäre die Verklammerung der Bereiche östlich und westlich des Bahnhofsgebäudes gewährleistet, und es könnten neue Chancen für eine zentrumsnahe Stadtentwicklung geschaffen werden. Nach ersten Berechnungen auf der Grundlage der Rahmenplanung könnten auf der Westside-Fläche rund 1000 neue Büroarbeitsplätze entstehen. Derzeit wird überprüft, ob ggf. Fördermittel durch die Entstehung neuer Arbeitsplätze für die Verlängerung der Personenunterführung HBF akquiriert werden können.

Für die Verwaltung ist der Beschluss zur Rahmenplanung bindend, da er bereits erhebliche Konsequenzen und Kosten im bisherigen Verwaltungshandeln ausgelöst hat. Hierzu gehören unter anderem die Ausgestaltung und der Umfang des Sanierungsplanes, die Aussagen des Störfallgutachtens, die Erforderlichkeit und die Machbarkeitsstudie für den Tunneldurchstich etc.

Derzeit wird die Westside-Fläche altlastentechnisch aufbereitet und steht bei der Fertigstellung der Bahnhofshinterfahung ab dem Kellergeschoss saniert zur Verfügung.

Eine besondere Bedeutung muss die Lage des Gebietes am Zusammenfluss von Ennepe und Volme und die landschaftliche Kulisse der Philippshöhe bekommen. Hier sollte etwas Unverwechselbares entstehen, denn ein besonderer Ort benötigt besondere Nutzungsimpulse. Der Mündungsbereich soll ein Anziehungspunkt werden und stellt somit einen wichtigen neuen Erholungsraum dar. Hauptziel sollte sein, das Gebiet der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen und zugänglich zu machen.

Die unterschiedlichen Verkehrsfunktionen auf der Westside sind abhängig von der tatsächlichen Nutzungen und ihrer Intensität. Da das oberste städtebauliche Ziel eine hochwertige Büro- und Arbeitsplatzrelevante-Nutzung ist, die auch entsprechende Gewerbesteuerereinnahme ermöglicht, wird dafür die knappe Grundstücksfläche zur Verfügung gestellt. (Die Kiss&Ride-Funktion am heutigen Ausgang des Hauptbahnhofes sowie die ÖPNV-Haltepunkte sollen weiterhin auf der Vorderseite des Hauptbahnhofes verbleiben). Unter diesen Voraussetzungen kann der neue Ausgang zur Westside mit einer zusätzlichen Kiss&Ride-Funktion angeboten werden, die Erreichbarkeit wäre über eine Tiefgarage der zukünftigen Bebauung möglich.

Neben der in der Rahmenplanung dargestellten Möglichkeit, eine Fernbushaltestelle auf dem Westside-Areal unterzubringen, ergeben sich nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der Bahnhofshinterfahung grundsätzlich weitere Möglichkeiten zur Anordnung der Fernbushaltestelle. Im Einzelnen handelt es sich um



- a) den Bereich des heutigen Kurzzeitparkplatzes vor dem Rathaus II am Berliner Platz
- b) die rechte Fahrspur und der Seitenbereich des Graf von Galen Ringes- Südseite
- c) die Straße „Am Hauptbahnhof“

Zu a):

Dieser Bereich dient derzeit noch als Kurzzeitparkplatz, um Fahrgäste der Deutschen Bahn abzuholen bzw. zu bringen. Außerdem nutzen Kunden der Post und Besucher des Rathauses II diesen Platz.

Praktisch wird dieser Parkplatz aber nicht gut angenommen, so dass sich der Betreiber Q-Park entschlossen hat, diesen Parkplatz aufzugeben. Damit fällt er wieder zur Nutzung an die Stadt Hagen zurück, die diesen zunächst in Eigenregie weiter betreiben wird.

Der Parkplatz kann nur signalisiert (durch eine Ampelanlage) aus Richtung Südwesten (Wehringhausen, Haspe) kommend angefahren und auch in diese Richtung wieder verlassen werden. Eine ausgeschilderte Wendemöglichkeit für die Gegenrichtung besteht in der unteren Elberfelder Straße.

Es wird geprüft, auf diesem Parkplatz ein Fahrradparkhaus (leichte, offene Metallbauweise) zu platzieren- insbesondere wenn sich die Möglichkeit einer Mobilitätsstation am Hauptbahnhof ergibt.

Für die Einrichtung einer Fernbushaltestelle müssten Teile des Platzes umgebaut werden, da ein Reisebus einen relativ großen Wenderadius benötigt. Hier ist der Abgang zur Tiefgarage zu berücksichtigen. Der Einmündungsbereich zum Graf-von-Galen-Ring bliebe unverändert.

Zu b):

Durch die Nutzung der Bahnhofshinterfahung wird sich die Verkehrsbelastung auf dem Graf-von-Galen-Ring ca. um die Hälfte reduzieren und auf voraussichtlich ca. 18.000 Fz/Tag einstellen. Für diese Verkehrsmenge ist eine zweispurige Fahrbahn ausreichend, so dass sich ggf. die Möglichkeit ergibt, pro Fahrtrichtung jeweils eine Fahrspur umzunutzen.

Da sich besonders innenstadtseitig ein relativ breiter Seitenbereich zeigt, kann eine Fläche von ca. 9,00 m Breite für eine mögliche Fernbushaltestelle generiert werden. Diese Breite reicht aus, um auch um einen haltenden Bus herum zu gehen (Ladeklappen oftmals auf der Fahrerseite!). Eine Sicherung mittels Pollergeländer o.ä. zum fließenden Verkehr wäre allerdings erforderlich.

Die genaue Lage der möglichen Haltestelle kann quasi beliebig auf der Innenstadtseite des Graf-von-Galen-Ringes positioniert werden, da sich die oben beschriebene Situation nahezu auf der ganzen Seite zeigt. Die baulichen Umbaumaßnahmen zeigen sich „überschaubar“.

Dieser mögliche Standort steht in Konkurrenz mit Überlegungen, die inneren Spuren des gesamten Innenstadtringes ggf. für ausgewählte Verkehrsarten (ÖPNV, Fahrrad etc.) zu reservieren.



Zu c):

Diese Haltemöglichkeit stellt im Grunde die „Ursprungslösung“ eines Fernreisehaltepunktes dar. Zusammen mit dem Standort „Haus Deutscher Ring“ war diese Stelle Jahrzehnte lang der allgemein bekannte Haltepunkt für alle denkbaren Busreisen in der Stadt Hagen.

Nach Umbau des Bahnhofsvorplatzes mit der Einrichtung der zentralen Omnibushaltestelle am Hauptbahnhof „in Seitenlage“ war die Erreichbarkeit dieses Platzes allerdings eingeschränkt, da die Busspuren des ÖPNV benutzt werden müssen. Ein Wendevorgang bei Einfahrt in die Straße „Am Hauptbahnhof“ ist zurzeit nicht möglich. Außerdem erlaubt die komplexe Signalisierung der Ausfahrt aus der Straße „Am Hauptbahnhof“ auf die Altenhagener Brücke nur wenig Freigabezeit (grüne Ampelphase sehr kurz).

Sollte dieser Haltepunkt favorisiert werden, müsste ggf. die Ausfahrt aus der Straße „Am Hauptbahnhof“ verbessert (z.B. durch eine zweite Ausfahrspur) und die Einfahrt über die Bussonderspuren geregelt werden. Hierfür liegt eine baureife Planung vor.



## Inklusion von Menschen mit Behinderung

### Belange von Menschen mit Behinderung

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

- sind nicht betroffen  
 sind betroffen (hierzu ist eine kurze Erläuterung abzugeben)

Kurzerläuterung:

## Finanzielle Auswirkungen

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

- Es entstehen keine finanziellen und personellen Auswirkungen  
 Es entstehen folgende finanzielle und personelle Auswirkungen  
 Es entstehen folgende bilanzielle Auswirkungen



## 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:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_