

Westside / Umfeld Bahnhof

Abb. 1

Grundsätzlich zum Rahmenplan

- informeller Plan
- unterliegt keinem förmlichen Verfahren nach Umfang, Inhalt, Darstellung, Maßstäblichkeit und Verfahrensablauf
- ist nicht rechtsverbindlich und dient vor allem der Diskussion über die Entwicklungsziele und der Meinungsbildung in der Öffentlichkeit
- stellt die Entwicklungspotenziale und zukünftigen Nutzungsperspektiven für einen Stadtteil / ein Stadtquartier dar





Abb. 4

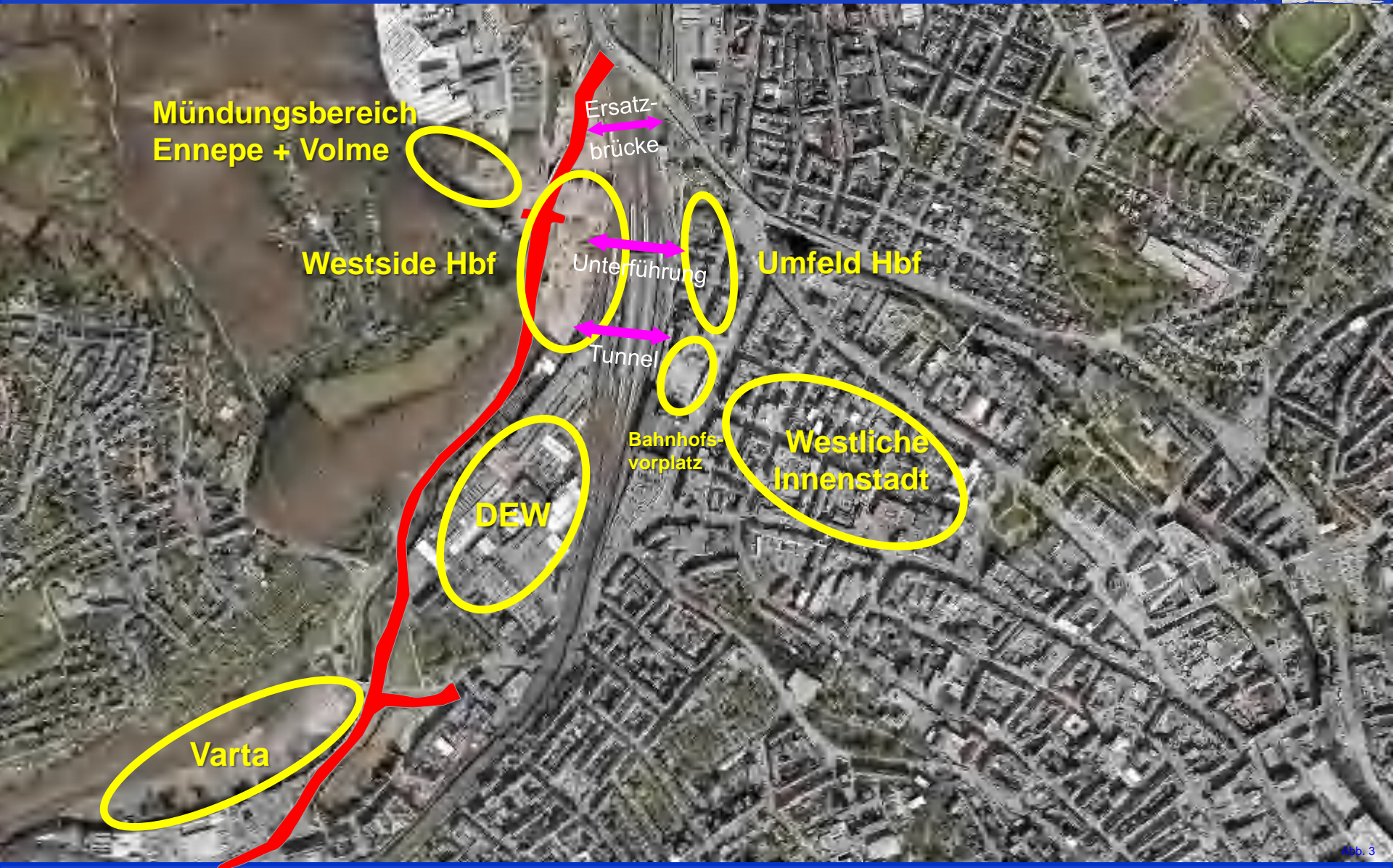




Abb. 5



Abb. 6



Abb. 7



Ermittlung der Arbeitsplätze

- auf Grundlage der Rahmenplanung
- abhängig von der Nutzungsart und der Gebäudetypologie
- können über **1000 Büroarbeitsplätze** entstehen

1. Brutto-Grundfläche

Gebäudetyp 1 (Dienstleistung):

$(35,00 \text{ m} \times 35,00 \text{ m} - (12,50 \text{ m} \times 12,50 \text{ m} + 12,50 \text{ m} \times 12,50 \text{ m Atrium})) \times 4 \text{ VG} = 3650,00 \text{ m}^2$ (ohne UG)
+ SG $594,50 \text{ m}^2$ ($750,75 \text{ m}^2 - 156,25 \text{ m}^2$ Atrium)

Gesamt: **4244,50 m²**

Gebäudetyp 2, 3, 4, 6 und 8 (Dienstleistung):

Pro Gebäude

$(35,00 \text{ m} \times 35,00 \text{ m} - 12,50 \text{ m} \times 12,50 \text{ m Atrium}) \times 4 \text{ VG} = 4275,00 \text{ m}^2$ (ohne UG)
+ SG $684,75 \text{ m}^2$ ($841,00 \text{ m}^2 - 156,25 \text{ m}^2$ Atrium)

Gesamt = **4959,75 m²**

5 Gebäude insgesamt: 5 x

$4959,75,00 \text{ m}^2$

= **24.798,75 m²**

Gebäudetyp 5 (Dienstleistung):

$12,50 \text{ m} \times 35,00 \text{ m} \times 4 \text{ VG} = 1750,00 \text{ m}^2$ (ohne UG)

+ SG $304,00 \text{ m}^2$

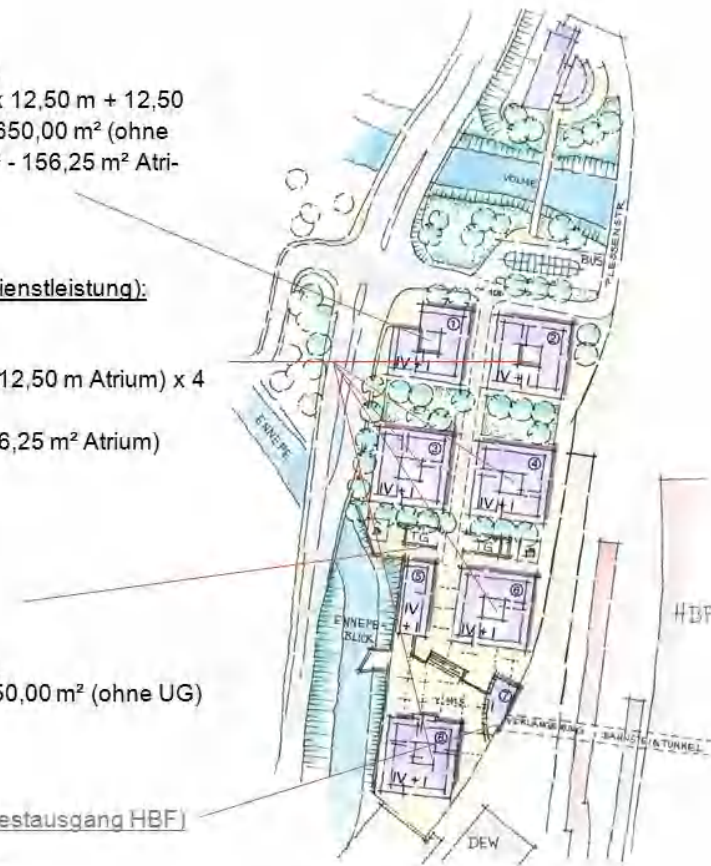
Gesamt = **2054,00 m²**

Gebäudetyp 7 (Ankunftshalle Westausgang HBF)

Gesamt = **285,00 m²** (ohne UG)

Mögliche Brutto-Grundfläche-Gesamt für Dienstleistung:

31.097,25 m²



Ziele der Rahmenplanung für den Mündungsbereich Ennepe und Volme

- Zusammenfluss von Ennepe und Volme und die landschaftliche Kulisse der Philipphöhe
- großes Potenzial für besondere Nutzungsimpulse, etwas Unverwechselbares muss entstehen
- muss ein Anziehungspunkt werden
- wichtiger neuer Erholungsraum
- Hauptziel sollte sein, das Gebiet der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen und zugänglich zu machen



Abb. 10



Abb. 8



Abb. 9



Abb. 10

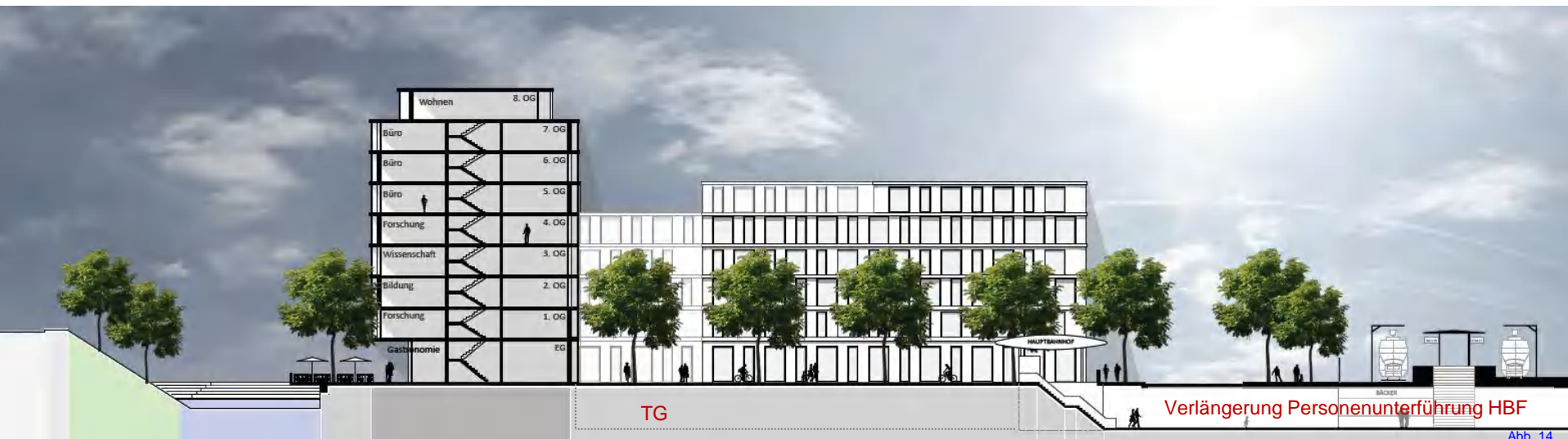
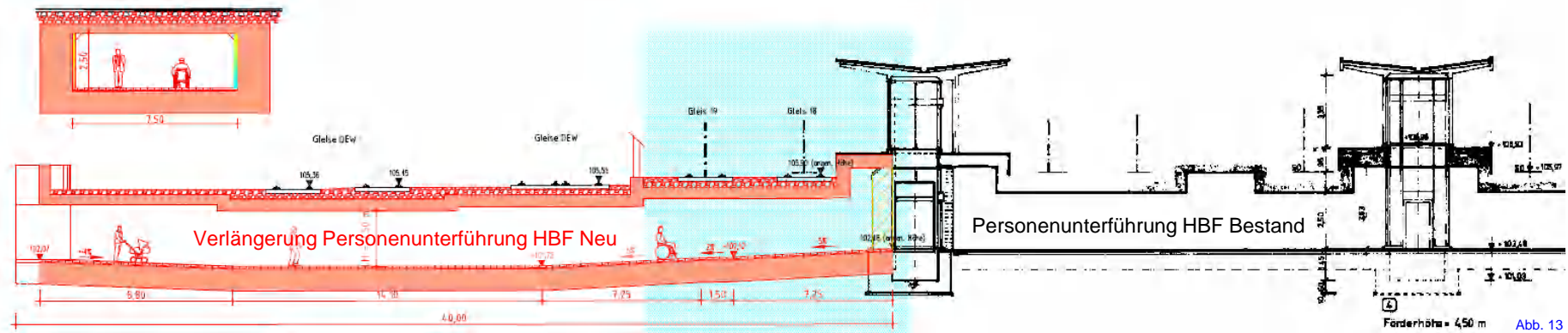
Beispiele für den zukünftigen westlichen Bahnhofsausgang - HBF Hagen –

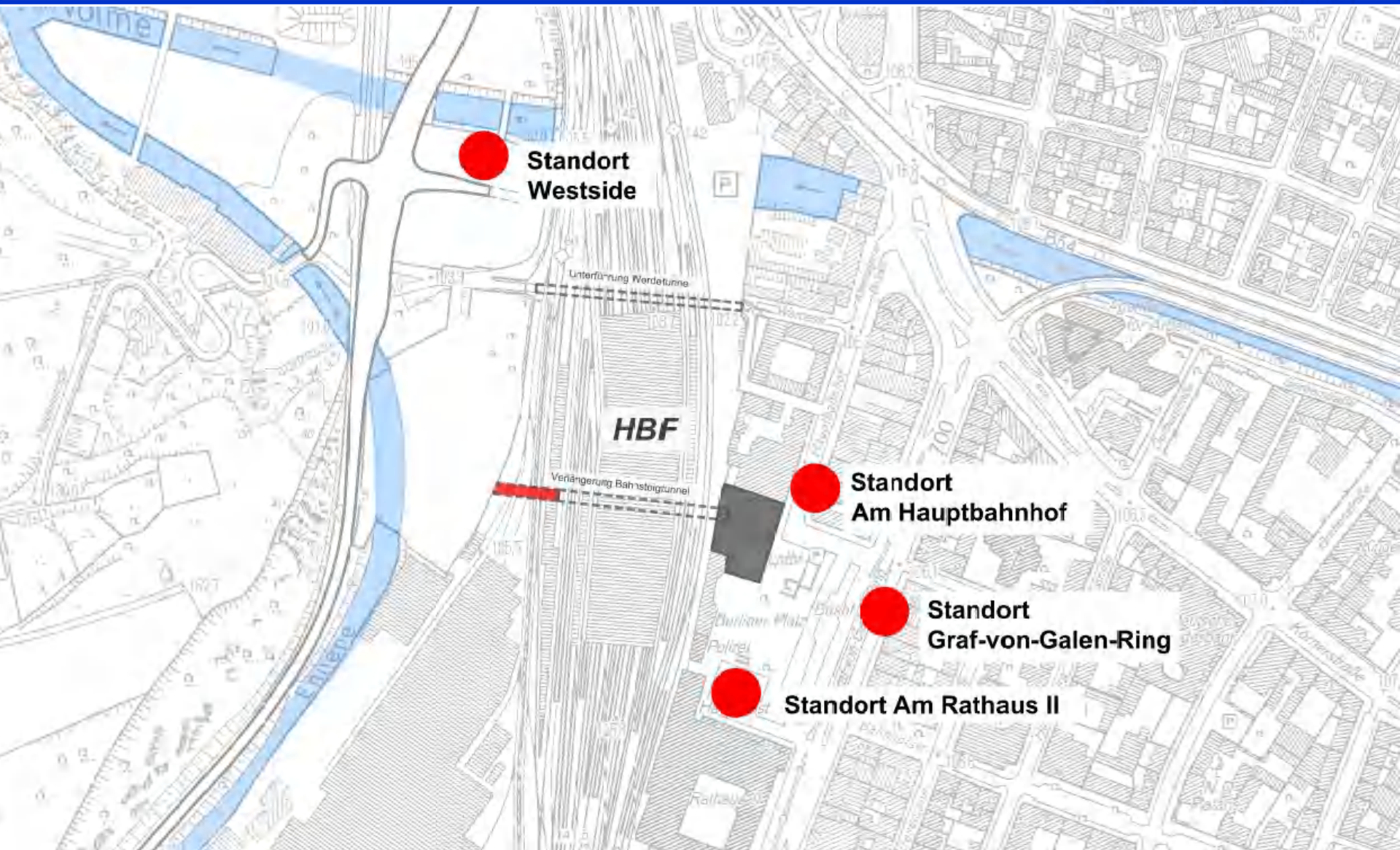
Gestaltungsbeispiele für Rampen + Rolltreppen





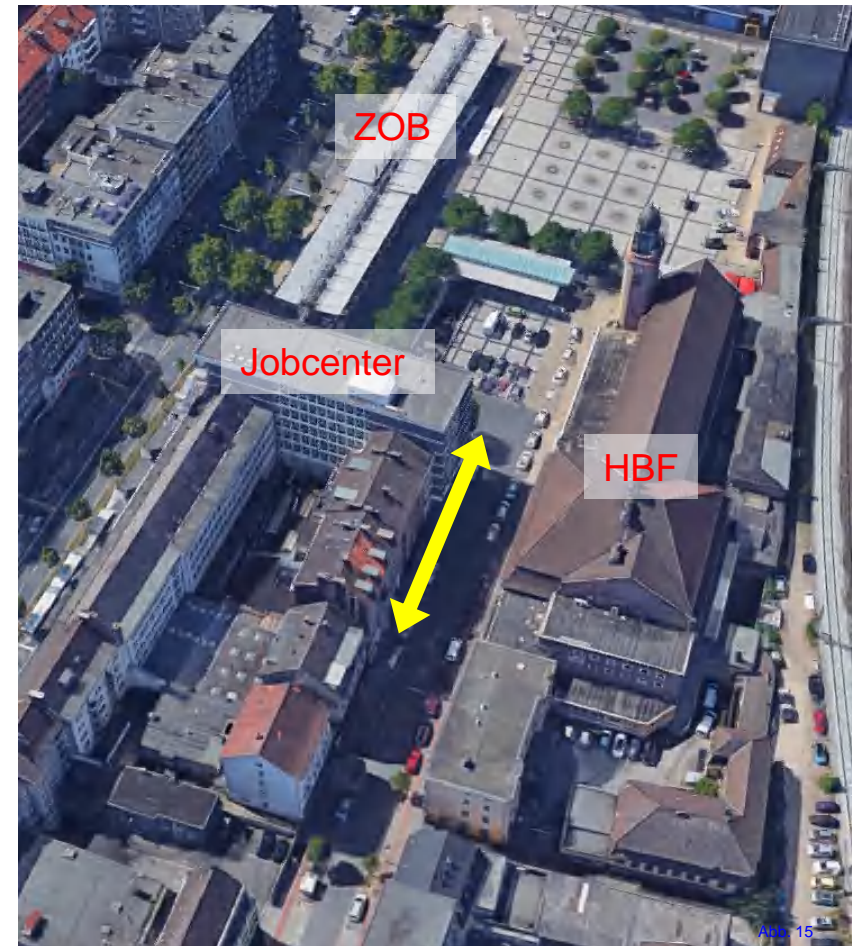
Gestaltungsbeispiel Rolltreppen Ausgang Westside





Die Straße „Am Hauptbahnhof“

- „Ursprungslösung“
- Wendevorgang bei Einfahrt in die Straße „Am Hauptbahnhof“ ist zurzeit nicht möglich
- Signalisierung der Ausfahrt aus der Straße „Am Hauptbahnhof“ auf die Altenhagener Brücke hat wenig Freigabezeit (kurze grüne Ampelphase).
- Sollte dieser Haltepunkt favorisiert werden, müsste ggf. die
 - Ausfahrt muss verbessert werden (z.B. durch eine zweite Ausfahrspur) und die
 - Einfahrt muss über die Bussonderspuren geregelt werden



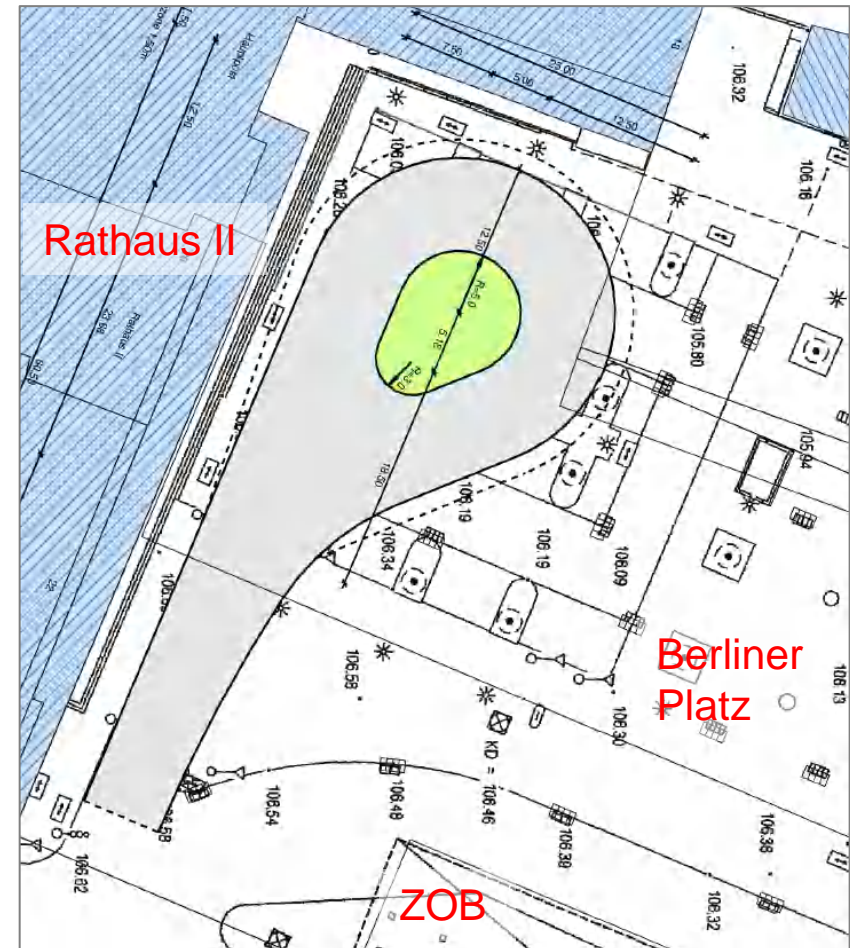
Die Straße „Am Hauptbahnhof“

- „Ursprungslösung“
- Wendevorgang bei Einfahrt in die Straße „Am Hauptbahnhof“ ist zurzeit nicht möglich
- Signalisierung der Ausfahrt aus der Straße „Am Hauptbahnhof“ auf die Altenhagener Brücke hat wenig Freigabezeit (kurze grüne Ampelphase).
- Sollte dieser Haltepunkt favorisiert werden, müsste ggf. die
 - Ausfahrt muss verbessert werden (z.B. durch eine zweite Ausfahrspur) und die
 - Einfahrt muss über die Bussonderspuren geregelt werden



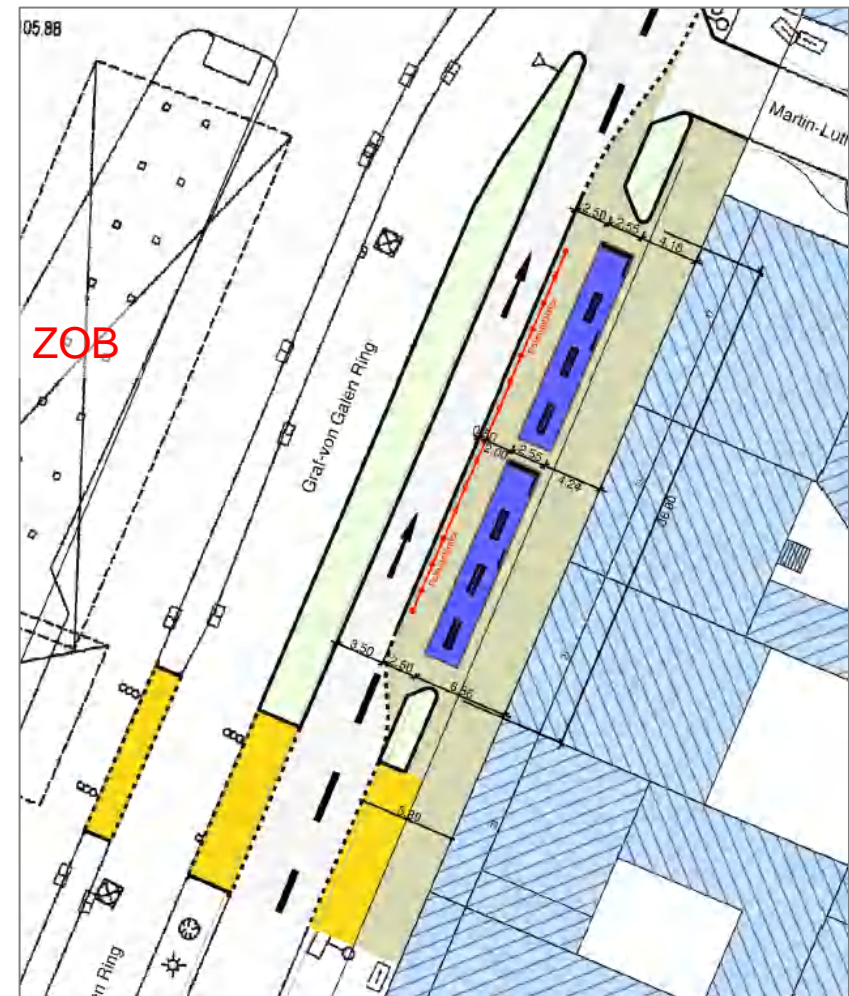
Bereich des heutigen Kurzzeitparkplatzes vor dem Rathaus II am Berliner Platz

- dient derzeit noch als Kurzzeitparkplatz
- Aufgabe des Parkplatzes durch den Betreiber Q-Park
- kann nur signalisiert aus Richtung Südwesten (Wehringhausen, Haspe) angefahren werden
- eine ausgeschilderte Wendemöglichkeit für die Gegenrichtung besteht in der unteren Elberfelder Straße.
- es ist angedacht, auf diesem Parkplatz eventuell ein Fahrradparkhaus (leichte, offene Metallbauweise) zu platzieren
- Platz muss umgebaut werden, da ein Reisebus einen relativ großen Wenderadius benötigt
- der Einmündungsbereich zum Graf-von-Galen-Ring bleibt unverändert



Rechte Fahrspur und Seitenbereich des Graf-von-Galen-Ringes - Südseite

- 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
- verzicht auf eine zweispurige Fahrbahn
- pro Fahrtrichtung muss jeweils eine Fahrspur umgenutzt werden
- eine Fläche von ca. 9,00 m Breite für eine mögliche Fernbushaltestelle kann generiert werden
- eine Sicherung mittels Pollergeländer o.ä. zum fließenden Verkehr wäre allerdings erforderlich
- bauliche 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



Abbildungsverzeichnis:

- Abb. 1: Folie 1 Aufnahme: Wolfgang Mesenholl, Planungsgruppe MWM
- Abb. 2: Folie 3 Google Maps: <https://www.google.de/maps/@51.3633209,7.4544348,384a,35y,90h,39.36t/data=!3m1!1e3> Letzter Zugriff am 16.06.2018
- Abb. 3: Folie 4 Google Maps: <https://www.google.de/maps/@51.3605887,7.4676086,1247m/data=!3m1!1e3> Letzter Zugriff am 16.06.2018
- Abb. 4: Folie 5 Aufnahme: Wolfgang Mesenholl, Planungsgruppe MWM
- Abb. 5+6: Folie 6 Aufnahme: Wolfgang Mesenholl, Planungsgruppe MWM
- Abb. 7: Folie 6 Aufnahme: Stadt Hagen FB 61
- Abb. 8+10: Folie 9 Aufnahme: Wolfgang Mesenholl, Planungsgruppe MWM
- Abb. 9: Folie 9 Aufnahme: Stadt Hagen FB 61
- Abb. 11: Folie 11 Machbarkeitsstudie Tunneldurchstich Hbf Hagen IVB 2016 Anlage 1 Seite 33
- Abb. 12: Folie 11 Darstellung: Wolfgang Mesenholl, Planungsgruppe MWM
- Abb. 13: Folie 12 Machbarkeitsstudie Tunneldurchstich Hbf Hagen IVB 2016 Anlage 1 Seite 33
- Abb. 14: Folie 12 Ausschnitt Masterarbeit WS15/16 Stadtreserven - Neue Impulse für Hagen. Städtebauliches Entwicklungskonzept für die westliche Innenstadt
- Abb. 15: Folie 14 Google Maps: <https://www.google.de/maps/@51.3643329,7.4623525,208a,35y,180h,39.41t/data=!3m1!1e3> Letzter Zugriff am 16.06.2018