



ÖFFENTLICHE ERGÄNZUNGSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

60 Fachbereich Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

Betreff:

Westside Hbf - Ergebnisse der Machbarkeitsstudie "Revitalisierung EÜ Werdestraße Hagen" sowie Darstellung und Bewertung der Erschließungsvarianten zur Entwicklungsfläche Westside Hbf

Beratungsfolge:

14.06.2022 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität
15.06.2022 Ausschuss für Stadt-, Beschäftigungs- und Wirtschaftsentwicklung
23.06.2022 Rat der Stadt Hagen

Beschlussfassung:

Rat der Stadt Hagen

Beschlussvorschlag:

1. Der Rat der Stadt Hagen nimmt die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Revitalisierung EÜ Werdestraße Hagen“ zur Kenntnis.
2. Der Rat der Stadt Hagen beauftragt die Verwaltung, die Rahmenplanung „Westside Hbf“ weiterhin mit beiden Unterführungsvarianten fortzuführen.
3. Der Rat der Stadt Hagen priorisiert die Aufwertung der Unterführung Werdestraße gemäß Baustein „Verkehrsraum und Gestaltung Unterführung“ inkl. der Herstellung der provisorischen Tunnelzugänge als vorrangige Maßnahme und beauftragt die Verwaltung, hierfür die Planungen voranzutreiben und damit nach Möglichkeit die Voraussetzungen für eine Förderung zu schaffen.
4. Der Rat der Stadt Hagen beschließt, dass in einem nächsten Schritt die Planungen für die Herstellung von Bahnsteigzugänge aus der Unterführung Werdestraße voranzutreiben sind. Insbesondere die erforderlichen Kosten sind durch weiterführende Gutachten zu ermitteln und in die mittel- bis langfristige Finanzplanung einzustellen.



Kurzfassung

entfällt

Begründung

In der Sitzung am 17.06.2021 wurde dem Ausschuss für Stadt-, Beschäftigungs- und Wirtschaftsentwicklung (SBW) die Machbarkeitsstudie „Revitalisierung EÜ Werdestraße“ durch die Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH vorgestellt. Aus dieser Vorstellung haben sich Fragestellungen ergeben, welche weiterführender Klärung seitens der Verwaltung bedürfen.

Umgang mit der Unterführung Werdestraße um das Jahr 2045

Der Machbarkeitsstudie ist zu entnehmen, dass in der langfristigen Strategieplanung der Eigentümerin der Unterführung, der DB Netz AG, eine gesamthafte Erneuerung der Unterführung Werdestraße derzeit um das Jahr 2045 vorgeschlagen wird (vgl. Seite 10 „Bauwerkszustand“ in der Machbarkeitsstudie).

Fraglich war in der Sitzung des SBW, wie eine solche gesamthafte Erneuerung aussehen wird und wer im Falle der erfolgten Revitalisierung welche Kosten im Rahmen der Erneuerung zu tragen hat.

Das Jahr 2045 ist vermutlich das Ende der bilanziellen Nutzungsdauer des Bauwerks und sagt daher nichts über dessen baulichen Zustand aus.

Wenn die Stadt Hagen in den nächsten Jahren die Unterführung als Fuß- und Radwegetrasse ertüchtigt, so wird die DB Netz AG diese Wegeverbindung nicht Mitte der 40er Jahre wieder schließen. In einem Gestattungsvertrag, der mit der DB Netz AG für die städtische Maßnahme abzuschließen ist, wird sowohl die Aufgaben- und Kostenverteilung des Ausbaus als auch des späteren Unterhaltungsaufwandes geregelt.

Allerdings bedarf es der politischen Entscheidung für dieses Projekt, um mit der DB Netz AG in konkrete Gespräche eintreten zu können.

Wegeverbindungen

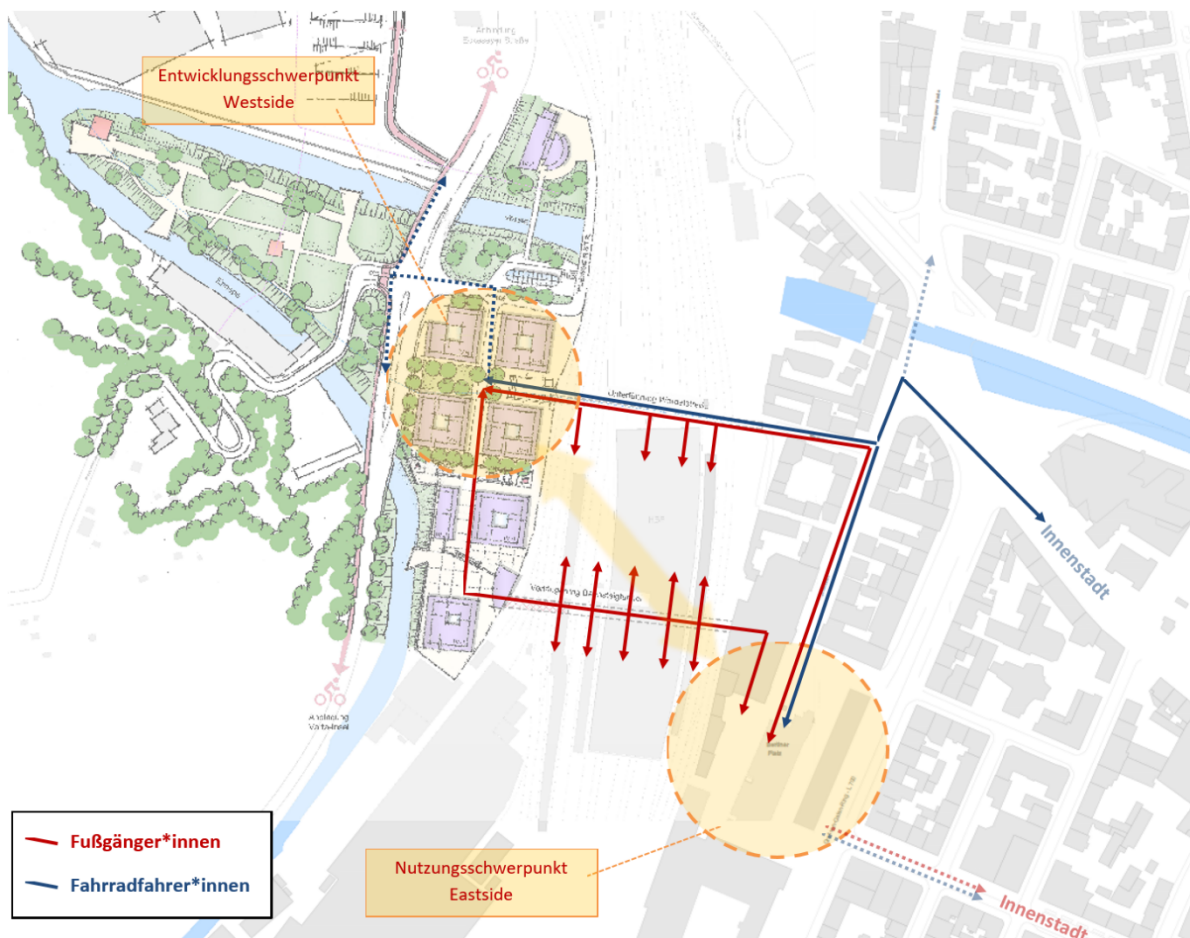
Ferner sind im SBW die Entfernungen von der Westside zu den Bahnsteigen diskutiert worden.

Der nachfolgenden Skizze kann entnommen werden, dass die Personenbahnsteige des Hauptbahnhofes vom Entwicklungsschwerpunkt der Westside für Fußgänger*innen durch die Unterführung Werdestraße auf direktem Weg erreicht werden können (gemittelte Entfernung zwischen Entwicklungsschwerpunkt und Bahnsteigzugängen ca. 110 m). Der Zu- bzw. Ausgang der Personenunterführung im HBF ist dagegen im südlichen Randbereich der Westside angesiedelt. Um den Entwicklungsschwerpunkt, sowie auch den Zusammenfluss von Ennepe und Volme zu erreichen, müssen Fußgänger*innen ohnehin am Zu- bzw. Ausgang der



Unterführung Werdestraße vorbeigehen und damit weitere Wege in Kauf nehmen (gemittelte Entfernung zwischen Entwicklungsschwerpunkt und Bahnsteigzugängen ca. 260 m).

Darüber hinaus ist der Skizze zu entnehmen, dass die Radwegeverbindung alternativlos durch die Unterführung Werdestraße erfolgen muss, da die Nutzung der Personenunterführung im Hauptbahnhof nur für den Fußgängerverkehr freigegeben ist. Die Hupterschließung aus Richtung Innenstadt erfolgt für Fahrradfahrer*innen entlang der Körnerstraße. Aus Richtung Körnerstraße ist die Anbindung an die Unterführung Werdestraße auf kurzem Weg möglich.



Zusammenfassung der wichtigsten Vor- und Nachteile der Unterführungsvarianten

In der folgenden Tabelle werden zudem zusammenfassend die ausschlaggebenden Vor- und Nachteile der Unterführungsvarianten in Stichworten aufgelistet.



	Pro	Contra
Revitalisierung Unterführung Werdestraße <i>(Endausbauzustand mit Bahnsteigzugängen)</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Unterführung ist für Fahrradfahrer ohne Absteigen nutzbar, es besteht ein direkter Anschluss an das Radwegenetz - Zu- bzw. Ausgang befindet sich auf der Fläche Westside im zentralen Entwicklungsbereich <ul style="list-style-type: none"> ➤ kürzerer Zugang zu den Personenbahnsteigen - vorteilhaft für städtebauliche Entwicklung der Körnerstraße und des Volmeufers - Fördermöglichkeit i. R. Nahmobilität oder Städtebauförderung (Kosten ca. 10,1 Mio. €; Förderquote 85 % i. R. Nahmobilität oder 80 % i. R. Städtebauförderung) - zeitlich zumindest in erster Ausbaustufe kostengünstig und schneller umsetzbar als Verlängerung Personenunterführung im HBF - öffentlich gewidmete Wegeverbindung - verkürzte Wegestrecke aus Richtung Altenhagen/ Körnerstraße 	<ul style="list-style-type: none"> - östlicher Zu- bzw. Ausgang der Unterführung befindet sich in einem aufwertungsbedürftigen Quartier - soziale Kontrolle in der Unterführung schwierig - ungünstiges Längen-Breiten-Verhältnis der Unterführung löst beklemmende Wirkung aus und erfordert höheren gestalterischen Aufwand - nur 4 der 5 Personenbahnsteige direkt erreichbar
Verlängerung Personenunterführung im HBF	<ul style="list-style-type: none"> - aus Richtung Innenstadt ist die Verlängerung für Fußgänger, die zur Westside wollen, die bessere Variante - soziale Kontrolle ist in Personenunterführung ausgeprägter, daher höheres Sicherheitsempfinden. Keine Schlauchwirkung im Vergleich zur Unterführung Werdestraße (Nutzer nur Fußgänger) 	<ul style="list-style-type: none"> - Unterführung ist für Fahrradfahrer nicht nutzbar, es besteht kein direkter Anschluss an das Radwegenetz - auf der Fläche Westside befindet sich der Zu- bzw. Ausgang im Randbereich - langwieriges eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren erforderlich, da DB Bauherrin ist - hohe Kosten; Fördermöglichkeit fraglich (wenn überhaupt, dann im Rahmen der Förderung durch



		<p>den VRR, Anteile voraussichtlich gering; Kosten Interimslösung inkl. Bahnsteigzugänge 7 Mio. €, Endausbauzustand 9,8 – 11 Mio. €)</p> <ul style="list-style-type: none"> - für Tunneldurchstich ist privates Erbbaugrundstück nördlich DB-Gleise erforderlich, daher Zeitverzögerung wahrscheinlich - keine öffentliche Widmung möglich <ul style="list-style-type: none"> ➤ privater Raum, DB beschließt Schließzeiten - Menschen aus Richtung Altenhagen / Körnerstraße müssen einen Umweg in Kauf nehmen
--	--	---

Fazit

Die Vorteile der Unterführung Werdestraße überwiegen aus planerischer Sicht. Deswegen ist diese im ersten Schritt zu revitalisieren. Um eine bestmögliche Verzahnung der Bereiche östlich und westlich des Hauptbahnhofes sowie eine möglichst direkte Anbindung von allen Standpunkten des Entwicklungsbereichs an den öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV und SPNV) zu erreichen, ist für den Endausbauzustand nach Auffassung der Verwaltung jedoch eine Ertüchtigung beider Unterführungsvarianten zu erzielen.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

siehe Stammvorlage 0051/2021

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

siehe Stammvorlage 0051/2021

Finanzielle Auswirkungen

siehe Stammvorlage 0051/2021





Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

60 Fachbereich Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

**Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:**

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:

