

## ÖFFENTLICHER VORSCHLAG ZUR TAGESORDNUNG

**Absender:**

Fraktion Hagen Aktiv im Rat der Stadt Hagen

**Betreff:**

Vorschlag der Fraktion Hagen Aktiv

Hier: Vorschlag einer Brückenlösung zur Westside-Anbindung mit integrierten Bahnsteigzugängen und einer rückseitigen Erschließung des Hagener Hauptbahnhofs

**Beratungsfolge:**

14.06.2022 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Rat beauftragt die Stadt Hagen für die geplante Querung der Gleise zur Bahnhofshinterfahrung (Westside) mit der Prüfung einer Alternativlösung in Form einer attraktiven Fahrrad- und Fußwegebrücke. Dabei ist zu berücksichtigen, dass von der Brücke aus möglichst alle Bahnsteige des Hauptbahnhofes angebunden werden sollen.
2. Ferner beauftragt der Rat die Stadt Hagen mit der Prüfung der Machbarkeit einer rückseitigen Erschließung des Hagener Hauptbahnhofs in Form einer Fahrrad- und Fußwegeverbindung zwischen der geplanten Gleis-Querung, dem Parkplatz Wehrstraße und dem rückwärtigen Bahnhofsgebäude sowie mit dem Fahrradwegenetz der Innenstadt über die Straße „Am Hauptbahnhof“.
3. Die Stadt wird ferner mit der Prüfung einer Ausweitung des Parkplatzangebotes auf dem Parkplatz Wehrstraße beauftragt, z.B. durch Errichtung eines Parkhauses, um die Möglichkeiten für ein ‘Park and Ride’ zu erweitern.
4. Die Verwaltung legt dem Rat Varianten möglicher Lösungsvorschläge zunächst auf Basis von Skizzen und Fotomontagen (auch auf Basis von Luftbildern) mit den erforderlichen Erläuterungen sowie grobe Kostenschätzungen nebst Angabe der möglichen Zuschüsse über Förderprogramme vor.

5. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in Gesprächen mit dem Hagener Bahnhofsmanagement sich dafür einzusetzen, dass das Bahnhofsgebäude einen Hinterausgang erhält, von dem aus die geplanten zusätzlichen Bahnsteigabbindungen sowie auch der rückwärtige Parkplatz Wehrstraße auf direktem Wege erreicht werden können. Ferner sollen mit dem Bahnhofsmanagement die Einzelheiten und rechtlichen Rahmenbedingungen der zusätzlichen Bahnsteigabbindungen besprochen werden.

### **Kurzfassung**

Entfällt

### **Begründung**

Siehe Anlage

### **Inklusion von Menschen mit Behinderung**

#### **Belange von Menschen mit Behinderung**

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

sind nicht betroffen

### **Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung**

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

positive Auswirkungen (+)



HAGEN AKTIV  
Fraktion im Rat der Stadt Hagen, Rathausstraße 11, 58095 Hagen

An den Vorsitzenden des Ausschusses für  
Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität  
Herrn Rüdiger Ludwig  
-Rathaus-

**Fraktion im Rat der Stadt Hagen**  
Telefon • 02331 207-5529  
Fax • 02331 207-5530  
E-Mail • [fraktion@fraktion-hagen-aktiv.de](mailto:fraktion@fraktion-hagen-aktiv.de)  
Internet • [www.fraktion-hagen-aktiv.de](http://www.fraktion-hagen-aktiv.de)

Hagen, den 31.05.2022

**Vorschlag einer Brückenlösung zur Westside-Anbindung mit integrierten Bahnsteigzugängen und einer rückseitigen Erschließung des Hagener Hauptbahnhofs.**

Sehr geehrter Herr Rüdiger Ludwig,

wir bitten um Aufnahme des og. Antrags für die nächste Sitzung des Ausschusses für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität gem. § 6 Abs. 1 GeschO am 14.06.2022

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Rat beauftragt die Stadt Hagen für die geplante Querung der Gleise zur Bahnhofshinterfahrung (Westside) mit der Prüfung einer **Alternativlösung** in Form einer **attraktiven Fahrrad- und Fußwegebrücke**. Dabei ist zu berücksichtigen, dass von der Brücke aus möglichst alle **Bahnsteige des Hauptbahnhofes angebunden** werden sollen.
2. Ferner beauftragt der Rat die Stadt Hagen mit der Prüfung der Machbarkeit einer rückseitigen Erschließung des Hagener Hauptbahnhofes in Form einer Fahrrad- und Fußwegeverbindung zwischen der geplanten Gleis-Querung, dem Parkplatz Wehrstraße und dem rückwärtigen Bahnhofsgebäude sowie mit dem Fahrradwege-Netz der Innenstadt über die Straße „Am Hauptbahnhof“.
3. Die Stadt wird ferner mit der Prüfung einer Ausweitung des Parkplatzangebotes auf dem Parkplatz Wehrstraße beauftragt, z.B. durch Errichtung eines Parkhauses, um die Möglichkeiten für ein ‘Park and Ride’ zu erweitern.
4. Die Verwaltung legt dem Rat Varianten möglicher Lösungsvorschläge zunächst auf Basis von Skizzen und Fotomontagen (auch auf Basis von Luftbildern) mit den erforderlichen Erläuterungen sowie grobe Kostenschätzungen nebst Angabe der möglichen Zuschüsse über Förderprogramme vor.
5. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in Gesprächen mit dem Hagener Bahnhofsmanagement sich dafür einzusetzen, dass das Bahnhofsgebäude einen Hinterausgang erhält, von dem aus die geplanten zusätzlichen Bahnsteigangaben sowie auch der rückwärtige Parkplatz Wehrstraße auf direktem Wege erreicht werden können. Ferner sollen mit dem Bahnhofsmanagement die Einzelheiten und rechtlichen Rahmenbedingungen der zusätzlichen Bahnsteigangaben besprochen werden.

## Begründung:

Die Hagener Politik steht vor der Aufgabe, Lösungen für die drei folgenden wichtigen Themenfelder zu finden und darüber zu beschließen:

- Anbindung der Bahnhofshinterfahrung (Westside) für FahrradfahrerInnen und FußgängerInnen an den Hagener Hauptbahnhof bzw. die Innenstadt
- Aufwertung und Belebung des Hagener Hauptbahnhofes und seines Umfeldes und
- Einleitung der Verkehrswende mit dem Ziel, die Zahl der Bahn- bzw. ÖPNV-NutzerInnen zur Verringerung des Individualverkehrs wesentlich zu erhöhen sowie den Radverkehr zu fördern

Aus unserer Sicht macht es Sinn, die genannten Themen in einem **Gesamtkonzept** zu planen und umzusetzen.

## Dazu unterbreiten wir den folgenden Vorschlag:

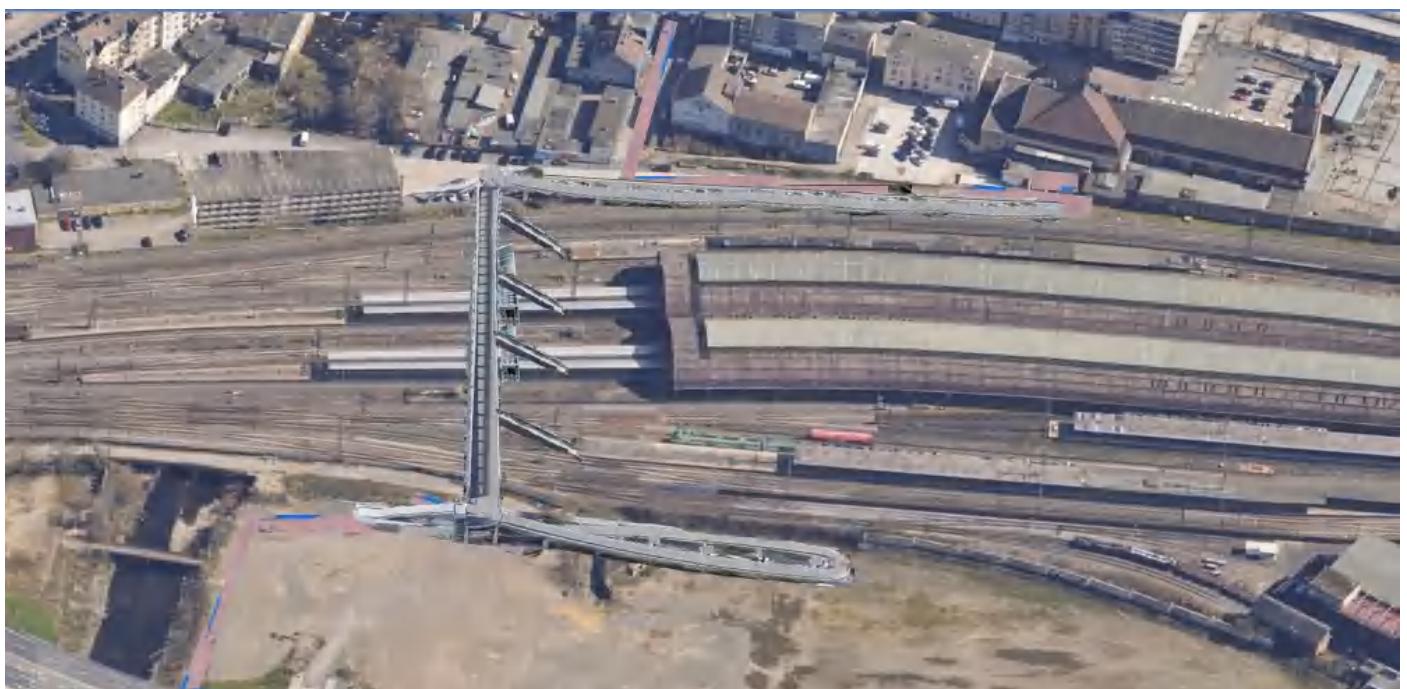
An Stelle der zurzeit angedachten Revitalisierung des Werderstraße-Tunnels sowie eines Durchstichs des Bahnsteigtunnels zur Westseite schlagen wir die Errichtung einer **Brücke über die Bahngleise** mit einem **kombinierten Fahrrad- und Fußweg** und mit einer (weiteren) **Anbindung der Bahnsteige** von dieser Brücke aus vor. Als **prinzipielles Vorbild einer solchen Brücke betrachten wir den Arnulfsteg in München**, der ebenfalls die Bahngleise in der Nähe des dortigen Hauptbahnhofes überspannt.

In diesem Zusammenhang schlagen wir ferner die Schaffung eines **zweiten Einganges an der Hinterseite des Bahnhofsgebäudes** vor, um vom Bahnhofsgebäude einen direkten Zugang zu dieser Brücke sowie auch zum hinter dem Bahnhofsgebäude gelegenen Parkplatz Wehrstraße zu ermöglichen.

Des Weiteren empfehlen wir in diesem Zusammenhang die **Zufahrt über den Parkplatz Wehrstraße als (weitere) offizielle Zufahrt zum Hagener Hauptbahnhof mit Langzeit-Parkmöglichkeit** weiträumig auszuschildern und die dortige Zahl der Parkplätze, ggfs. durch den Bau eines Parkhauses, zu erhöhen und damit vor allem die Möglichkeiten für das 'Park and Ride' (Anfahrt mit Auto bzw. Fahrrad und Weiterfahrt mit der Bahn) deutlich zu erweitern.

Die Wegeverbindungen zwischen Bahnhofsgebäude, Brücke, Parkplatz und Innenstadt sollten durchweg als Fuß- und Radweg vorgesehen werden, um den Hauptbahnhof optimal für FahrradfahrerInnen erreichbar zu machen.

Zum besseren Verständnis der von uns vorgeschlagenen Gesamtkonzeption zeigen wir vorab eine von uns erstellte **Fotomontage**, mit der wir dieses Gesamtkonzept zunächst visuell vorstellen:



## Erläuterungen zur Fotomontage:

Auf der Fotomontage sieht man die vorgeschlagene Brücke nach dem Vorbild des Münchener Arnulfstegs, unter Berücksichtigung einer Anpassung an die Hagener Verhältnisse. In München und Hagen sind die topographischen Bedingungen annähernd gleich. Während jedoch in München 37 Gleise über eine Breite von 240 Metern überspannt werden, wären es in Hagen 17 Gleise über eine Breite von 120 Metern.

In München werden über die Brücke zwei Bahnsteige an den darunter befindlichen S-Bahnhof vor dem Münchener Hauptbahnhof angebunden, während nach unserem Vorschlag in Hagen vier Bahnsteig-Plattformen über die Brücke angebunden werden sollten.

Wegen der Oberleitungen muss die Brücke eine Höhe von ca. 7 Metern haben. Damit die Brücke dennoch radfahrfreundlich ist, bedarf es **auf beiden Seiten langgezogener Auffahrrampen**. Auf der **Bahnhofsseite** ist nach diesem Vorschlag entlang der Gleise eine ca. 160 Meter lange **leicht ansteigende Auffahrrampe** zwischen Rückseite des Bahnhofsgebäudes und der eigentlichen Brücke vorgesehen (Steigung zwischen 4 und 4,5 %). Die Rampe beginnt nach unserem Vorschlag in Höhe des Bahnhofsgebäudes und soll über einen **zweiten Eingang an der Hinterseite des Bahnhofsgebäudes** unter anderem von diesem aus erreichbar sein.

Auf der Westseite ist nach unserer derzeitigen Überlegung – wie in München – eine **platzsparende ovalförmige Schleife** über ca. 2 x 80 Meter angedacht. Die genaue Gestaltung der Rampe ist aber abhängig von einer zukünftigen Bebauungsplanung auf dem Westside-Areal.

Zusätzlich zu den Rampen sind wie in München **Treppenaufgänge** für einen schnelleren Aufstieg auf die Brücke an den – den beiden Rampen gegenüberliegenden – Seiten vorgesehen. Möglich, aber natürlich mit entsprechenden Mehrkosten verbunden, wären auch zusätzliche Aufzüge an dieser Stelle.

Von der Brücke aus sollen nach unserer Vorstellung – wie in München – die **Bahnsteige über Treppenaufgänge und teilweise zusätzlich über Aufzüge angebunden** werden. Anders als dort können die Treppen aber in Hagen deutlich breiter gebaut werden, da hier die Bahnsteige breiter sind. Die Treppen sollten mit seitlichen Fahrradschiebespuren ausgerüstet werden. Mindestens die beiden **großen ICE-Bahnsteige** sollten **zusätzlich mit Aufzügen** (möglichst gläserne Aufzugtürme) zur Brücke versehen werden.

## Attraktivität der Brücke

Die Brücke böte aufgrund Ihrer Höhe eine **hervorragende Fernsicht**, vor allem auf die umgebenden grünen Hagener Berge sowie – besonders für Eisenbahnliebhaber interessant – auch auf die Gleisanlagen und Züge. Die Brücke in München gilt deswegen und wegen ihrer modernen Architektur als Attraktion.

Des Weiteren könnte über die vorgeschlagene Brücke das Naherholungsgebiet Philippshöhe mit seinen Wanderwegen und dem Ruheforst von der Innenstadt aus auf kurzem und ansprechendem Wege erreicht werden.

Für die Abend- und Nachtstunden sollte die Brücke mit einer hellen und modernen Beleuchtung ausgestattet werden. (siehe als Beispiel das Beleuchtungskonzept des Arnulfsteg in München unter dem Link: <https://www.world-architects.com/de/projects/view/arnulfsteg>)

## Weitere Informationen zur Münchener Brücke

Weitere Informationen zur sowie Fotos von der Münchener Brücke sind über die folgenden Links im Internet zu finden:

<https://de.wikipedia.org/wiki/Arnulfsteg>

<https://www.muenchen.de/sehenswuerdigkeiten/orte/1349148.html>

<https://www.ediundsepp.de/architektur/arnulfsteg-design-fuer-alle/>

Zudem sind einige **Videos** von der Brücke auf der Internet-Plattform Youtube zu finden, z.B. unter dem Link: <https://www.muenchen.tv/mediathek/video/neue-bruecken-atraktion-arnulfsteg-fuer-fussgaenger-und-radfahrer-fertiggestellt/>

Es besteht auch die Möglichkeit **virtuell mit dem Fahrrad** über die Münchener Brücke zu fahren: Hier der Youtube-Link: <https://www.youtube.com/watch?v=x4mvKjURnEA>

### **Sicherung der Erreichbarkeit der Bahnsteige**

Durch die zweiten Zugänge zu den Bahnsteigen von der Brücke aus würde die Erreichbarkeit der Bahnsteige auch für den Fall sichergestellt, dass das Bahnhofsgebäude oder der Bahnsteigtunnel durch besondere Umstände (z.B. Gebäudeschäden, Überflutung) nicht passierbar wäre. Damit stünden gleichzeitig erstmals sichere Fluchtwege vom Bahnhofsgebäude zur Verfügung.

Zudem würden bei der angestrebten wesentlichen Erhöhung der Zahl der BahnnutzerInnen die Fußgängerströme im Bahnhof aufgeteilt und die Bahnsteige deutlich schneller erreichbar sein.

### **Kosten und Umsetzung:**

Die Münchener Brücke, die zwischen April 2018 und Dezember 2020 errichtet wurde, hat insgesamt 26 Mio. € gekostet. Da in Hagen die Brücke nur halb so lang wäre und aus unserer Sicht auch technisch weniger anspruchsvoll zu sein bräuchte (mehr Platz für Brückenpfeiler, mehr Platz für die Rampen etc.), sollte diese Größenordnung entsprechend deutlich unterschritten werden und damit auch weit unter den Kosten einer doppelten Tunnellösung liegen.

Gebaut wurde die Münchener Brücke – ohne Unterbrechung des Bahnverkehrs – im **Taktschiebeverfahren**, bei dem die Brückensegmente von einer Seite über die Brücken- bzw. Behelfspfeiler geschoben und miteinander verbunden wurden; vgl. Youtube-Video: <https://www.youtube.com/watch?v=WW4G4dZ9EY>

Die bisher angedachten Tunnellösungen (Revitalisierung Werdestraße-Tunnel und Verlängerung des Bahnsteigtunnels) werden von der Hagener Verwaltung mit – Stand 2020 – zusammen ca. 21 Mio. € veranschlagt, die bei einer Brückenlösung hinfällig wären. Wie man der **Vorlage 0051/2021** entnehmen kann, sind die **Kostenschätzungen aber teilweise mit hohen Unsicherheiten** behaftet, vor allem was die Realisierung der Bahnsteigzugänge angeht, da einige Bereiche des Tunnels bei der Begutachtung gar nicht einsehbar waren. Es ist zu befürchten, dass bei einem solchem Projekt im unterirdischen Bestand viele Überraschungen auftreten können, die das Bauprojekt zu einem „Fass ohne Boden“ werden lassen könnten. Bereits für das Jahr 2045 plant die Bahn zudem die Erneuerung der Eisenbahnüberführung, also quasi die Decke des Tunnels, womit dann die **nächsten Bauarbeiten im Tunnel bereits vorprogrammiert** wären.

Dagegen wären die Brückenbaukosten mit relativ hoher Genauigkeit im Vorhinein kalkulierbar. Die **laufenden Wartungskosten** einer neuen Brücke liegen voraussichtlich ebenfalls weit unter den Instandhaltungskosten für zwei Tunnelanbindungen.

### **Problematik der Tunnellösung:**

Fußgängertunnel stoßen in der Bevölkerung auf erhebliche Akzeptanzprobleme. Das gilt umso mehr, je länger die Tunnel und je unkontrollierter die Zugänge sind. Daran würde auch ein zunächst hell gestrichener, gut beleuchteter Tunnel nichts ändern. Da beide Tunnel in einem wenig frequentierten Bereich (vor allem der Westseite) enden würden, wären sie – wie man aus Erfahrung weiß – innerhalb weniger Monate mit Graffitis besprührt und in kürzester Zeit würde sich Urinestank einstellen

Nach den Richtlinien (DB Richtlinie 813) sowie nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV) sollte das **Breiten-Längen-Verhältnis** von Tunnels mindestens 1:10 bzw. 1:4 (FGSV) aufweisen, **um eine Schlauchwirkung bzw. ein Gefühl der Enge zu vermeiden**. Bei einer Länge des Werdestraße-Tunnels von 145 Metern müsste die Breite des Tunnels nach der DB-Richtlinie mindestens 14,5 Meter betragen bzw. nach der FGSV sogar 35 Meter. Tatsächlich

hätte der Werdestraße-Tunnel nur eine mögliche **maximale Breite von 6,5 Metern** und würde damit **weniger als die Hälfte der Mindestanforderungen der DB Richtlinie** erfüllen (vgl. Vorlage 0051/2021, 6.1.1).

Der Versuch, die mangelnde Breite des Tunnels durch gestalterische Maßnahmen (Wand-, Boden-, Deckengestaltung sowie die Beleuchtung) auszugleichen dürfte unseres Erachtens bei einer derart großen Abweichung von den Richtlinien nicht ausreichend gelingen und würde voraussichtlich überdies schnell durch Graffitis konterkariert werden.

Die Tunnelbreite von 6,5 Metern wird lt. Planung allerdings nochmals **durch eine dichte Säulenreihe in einen 2,0 Meter breiten Fußweg und einen 4,5 Meter breiten Radweg unterteilt**. Gemäß den Skizzen der Verwaltung wirken die Säulen auf weite Sicht wie eine Wand, so dass man nicht erkennen könnte, ob sich weiter hinten im Tunnel andere Personen jenseits der Säulen befinden würden, was zusätzlich die Sicherheit bzw. das Sicherheitsgefühl beeinträchtigt.

**Geplanter Fußgängerteil rechts (2,00 Meter Breite)**



**Geplanter Fahrradweg mit Randstreifen (4,50 Meter Breite)**



Gerade in den Abend- und Nachtstunden **fehlte im Tunnel eine ausreichende soziale Kontrolle**, zumal die auch die Tunnelzugänge von oben nicht einsehbar wären. Hier würde ein **klassischer Angstraum** entstehen, der sehr viele potenzielle BahnnutzerInnen, aber auch FahrradfahrerInnen und FußgängerInnen abschrecken würde und damit die Erreichung des Ziels, dass viel mehr Menschen in Hagen die Bahn und das Fahrrad benutzen, gefährden könnte.

Durch die fehlende soziale Kontrolle im Tunnel würden sich voraussichtlich auch viele wartende Bahnreisende **auf den – vor allem hinteren – Bahnsteigen**, die an den Tunnel angebunden würden, nicht mehr sicher fühlen.

#### Planung Tunnel-Zugang Westside (Variante 1)



#### Überflutungsgefahr

Der Werdestraße-Tunnel wäre wegen der nur 100 Meter entfernten Volme und der durch den Klimawandel zu erwartenden häufigeren Extremwetterlagen **überflutungsgefährdet**, was vor allem für die geplanten Aufzüge zu den darüber liegenden Bahnsteigen sehr problematisch wäre, da das Wasser die Aufzugstechnik zerstört, mit der Folge hoher Reparaturkosten und langer Ausfallzeiten.

#### Verkehrs-Erschließung des Bahnhofes von der rückwärtigen Seite des Bahnhofsgebäudes

Der Standort des Treppenaufgangs zur vorgeschlagenen Brücke (gegenüberliegende Seite der Rampe) läge auf der Bahnhofsseite direkt neben dem Parkplatz Wehrstraße, der über die Wehrstraße („Kreisel“ unter der Hochbrücke) zu erreichen ist. Die Zufahrt zu diesem Parkplatz ist bereits jetzt **aus allen Richtungen und bei der Ausfahrt in alle Richtungen** über die B 54 problemlos möglich. Die Kreuzung zur B 7 liegt von hier nur wenige hundert Meter entfernt. Damit wäre der Bahnhof für den Individualverkehr über die **beiden verkehrsreichsten Hagener Straßen** direkt erreichbar, ohne dass dafür der Graf-von-Galen-Ring befahren werden müsste. Dazu bedarf es **lediglich einer neuen Beschilderung**. Ebenso sollte eine Richtungsbeschilderung für die ausfahrenden Fahrzeuge angebracht werden. Die fußläufige Erreichbarkeit sowie die ÖPNV-Anbindung des Hauptbahnhofes wäre nach wie vor im Wesentlichen über die Vorderseite des Bahnhofes gegeben.

#### Erweiterung des Parkplatz-Angebots

Das Parkplatzvolumen auf dem Parkplatz der Wehrstraße sollte nach unserer Vorstellung durch die Errichtung eines möglichst offenen Parkhauses (z.B. im Baustil des Westfalenbadparkhauses; siehe Fotomontage) vergrößert werden

und so das 'Park and Ride' fördern. Von hier aus wären die Bahnsteige über die vorgeschlagene Brücke schnell zu erreichen, was die Attraktivität des 'Park and Ride' weiter begünstigen würde. **Offene Sichtachsen in alle Richtungen** sollten für ein gutes Sicherheitsgefühl der Parkenden, FußgängerInnen, RadfahrerInnen und BahnnutzerInnen sorgen. Die vorhandene Tiefgarage vor dem Bahnhof, die nicht zuletzt wegen der schwierigen Zufahrt von BahnnutzerInnen wenig angenommen wird, könnte dann an AnwohnerInnen und Erwerbstätige (z.B. BahnmitarbeiterInnen) in der Bahnhofsgegend dauer vermietet werden und den Parkdruck der AnwohnerInnen und Beschäftigten in der Bahnhofsgegend verringern.

### Wegeverbindung auf der rückwärtigen Seite

Die grundsätzliche Wegeverbindung vom Parkplatz Wehrstraße zum rückwärtigen Bahnhofsgebäude ist bereits jetzt in ausreichender Breite vorhanden. Diese sollte nach unserem Vorschlag zu einem Rad- und Fußweg ausgebaut werden (in der Fotomontage rot markiert).

Parallel zu diesem Weg verläuft gemäß unserem Vorschlag die Rampe zur Brücke. Unter der Rampe könnten über fast die gesamte Länge wettergeschützte Fahrradparkplätze und Fahrradgaragen untergebracht werden.

### Radwege-Knotenpunkt

Die Brücke würde neben der zusätzlichen Bahnsteig- und Westside-Anbindung eine wichtige **Verbindung zwischen Ennepe- und Volmeradweg** herstellen und damit Haspe, Wehringhausen, Eckesey mit dem Bahnhof und der Innenstadt für FahrradfahrerInnen auf attraktive Weise verbinden. Über die Werdestraße und die Straße 'Am Hauptbahnhof' sollte der Fuß- und Radweg an das Innenstadtradwegenetz angebunden werden.

Aufgrund der besonderen Aussicht wäre zu erwarten, dass diese Verbindung nicht nur den Durchgangsverkehr anzieht, sondern auch Menschen, die einfach nur die Aussicht auf der Brücke genießen wollen. Damit würde auch insgesamt das Fahrradfahren gefördert und das Bahnhofsumfeld belebt.

### Gastronomie, Fahrradstation am Hauptbahnhof

Vorstellbar ist am hinteren Eingang des Bahnhofsgebäudes in den bisherigen Leerständen **unter den neuen Rahmenbedingungen** auch eine **Außengastronomie und/oder eine Fahrradstation**, an der Fahrradpendler ihre Räder in ihrer Abwesenheit reparieren lassen und wo Fahrräder ausgeliehen werden könnten (Beispiel Soest). Auch die Bahnhofshalle selbst bietet Potenzial für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

### Aufwertung und Belebung des Bahnhofsviertels und Erhöhung der Vermarktungs-Chancen der Westside

Das gesamte Bahnhofsviertel würde durch die vorgeschlagene Brücke aufgewertet werden und einen deutlichen Zuwachs an Fußgänger- und Radverkehr auslösen. Das würde voraussichtlich erhebliche weitere private Investitionen im Umfeld nach sich ziehen, was wiederum eine weitere Belebung des Bahnhofsumfeldes fördert. Hinterhofatmosphäre und Schmutzdecken würden voraussichtlich rasch verschwinden.

Das **Bahnhofsgebäude** würde mit dem Bahnhofsvorplatz auf der einen und der rückwärtigen Verbindung zur Brücke, zum Parkplatz und zur Werdestraße auf der anderen Seite zu einem **regelrechten Mittelpunkt** werden.

Die Vermarktungs-Chancen des Westside-Areals würden damit ebenfalls deutlich verbessert. Das gäbe umso mehr, je kreativer ein solches Brückenprojekt wäre.

## Zusammenfassende Fotomontage mit integrierter Erläuterung:



© RVR, Bildflugjahr 2021, [dl-de/by-2.0](#), verändert

Mit freundlichen Grüßen

gez.  
Dr. Josef Bürker  
(Fraktionsvorsitzender HAGEN AKTIV)

gez.  
Rainer Krimme  
(Fraktionsgeschäftsführer)