

**HAGEN**Stadt der FernUniversität  
Der Oberbürgermeister

Seite 1

**Drucksachennummer:**  
0921/2023**Datum:**  
16.11.2023

## ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

**Amt/Eigenbetrieb:**

VB 5/P Projektmanagement

**Beteiligt:**

60 Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

69 Umweltamt

HAGEN.WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG GmbH

Vorstandsbereich für Stadtentwicklung, Bauen und Sport

Vorstandsbereich für Recht, Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Bürgerdienste und Umwelt

**Betreff:**

Sachstand und weiteres Vorgehen für die Entwicklung der Flächen Westside, Eastside, Dreiecksfläche und City Link.

**Beratungsfolge:**

23.11.2023 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

07.12.2023 Ausschuss für Stadt-, Beschäftigungs- und Wirtschaftsentwicklung

14.12.2023 Rat der Stadt Hagen

**Beschlussfassung:**

Rat der Stadt Hagen

**Beschlussvorschlag:**

Der Rat der Stadt Hagen nimmt die durch die Verwaltung eingerichtete Projektorganisation zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt, zunächst den Werdetunnel in zwei Projektstufen (1. Fußgänger-/Radverbindung, 2. Anschluss der Bahnsteige) zu reaktivieren.

Die Verwaltung wird beauftragt den Einleitungsbeschluss für den Beginn der Vorbereitenden Untersuchung für ein Sanierungsgebiet gemäß § 141 Abs. 3 BauGB unverzüglich vorzubereiten.

Der Ausschuss für Stadt-, Beschäftigungs- und Wirtschaftsentwicklung richtet einen Beirat als politisches Begleitgremium ein.

**Kurzfassung**

Entfällt

**Begründung**

Bereits seit mehreren Jahren ist die Verwaltung mit der Entwicklung der Westside beschäftigt. Dabei hat sich herauskristallisiert, dass die Entwicklung der Westside-Flächen nur gelingen kann, wenn diese im Gesamtkontext mit der Entwicklung des Hauptbahnhofs/Eastside, der Dreiecksfläche sowie einer leistungsfähigen Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Westside, HBF und Innenstadt (City Link) ganzheitlich betrachtet wird.

Mit der Entwicklung dieser Räume rückt die Stadt Hagen ihre zentrale Tallandschaft entlang der Volme und Ennepe immer weiter in den Mittelpunkt der Stadtentwicklung. Unter dem Markennamen „Hagen Valley“ soll ein Neuaufbruch in der Standortentwicklung für Gewerbe und Industrie erfolgen. Durch die Entwicklung dieser Räume bietet sich für Hagen aber auch die einmalige Chance, die bisher im Stadtbild kaum erlebbaren Flussläufe von Volme und Ennepe neu zur Geltung zu bringen.

Fläche ist die zentrale Ressource der Stadtentwicklung, die nicht vermehrbar und sparsam zu nutzen ist. Der wohl wichtigste Beitrag der Stadtentwicklung zur Nachhaltigkeit ist die Wiederverwendung vorgennutzter Flächen. Ein Grundstück, das in seiner ursprünglichen Form und Nutzung nicht mehr benötigt wird, wird für einen neuen Gebrauch umgebaut. Der dadurch entstehende Kreislauf wird Flächenrecycling genannt. Im Baugesetzbuch ist der sparsame Umgang mit Grund und Boden ausdrücklich verankert (§ 1a Abs. 2 BauGB) sowie der Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung (§ 1 Abs. 5 BauGB).

Mit der Entwicklung und Qualifizierung der Flächen im „Hagen Valley“ soll ein wesentlicher Beitrag zum Flächenrecycling und zum genannten gesetzlichen Auftrag geleistet werden.

Mehr noch als die Varta Fläche stellt sich die Westside als zentral gelegene Potenzialfläche, die mit einer neuen Nutzung versehen werden kann, dar. In unmittelbarer Nachbarschaft zum ICE-Bahnhof Hagen ist die Westside deutschlandweit bestens erreichbar und eignet sich dadurch auch für Ansiedlungen, die auf eine sehr gute überregionale Erreichbarkeit angewiesen sind. Gleichzeitig schafft die Bahnhofshinterfahung eine günstige Autobahnanbindung.

Die Westside empfiehlt sich damit als neues Entrée Hagens mit hoher Visibilität. Attraktivität und Potenzial des Areals werden außerdem durch die Citynähe und die Flusslage an der Ennepe und an der Volme gesteigert.

Im Einklang mit den Ergebnissen des Wirtschaftsentwicklungsprozesses „HagenHorizonte2035“ sollen hier Angebote geschaffen werden, um in Hagen Raum für bisher unterrepräsentierte höherqualifizierte Arbeitsplätze zu schaffen. Das Ziel ist ein breiter Mix von Raumangeboten, an denen Unternehmen je nach Ausrichtung



gemeinsam oder eher für sich entwickeln, produzieren, forschen beraten, präsentieren oder managen können. Somit soll die Westside das Konzept der Arbeits- und Produktivstandorte in Hagen um eine neue Facette bereichern – um einen urbanen Standort für das Arbeiten im 21. Jahrhundert.

Wie die meisten vorgenutzten Flächen, vor allem in den Hagener Tallagen, sind diese allerdings restriktionsbehaftet (Altlasten, Hochwasser...). Was es umso komplexer und herausfordernder macht, diese zu entwickeln, als eine Fläche auf der grünen Wiese.

Gerade zentral gelegene Brachen bieten aber die Chance das Nutzungsangebot zu ergänzen und damit neue Nutzer/Innen, Kund/Innen, Besucher/Innen und auch Bewohner/Innen in die Zentren zu holen.

Hochwertige Nutzungen gepaart mit stadtteilbezogenen Grünflächen, die gleichzeitig Retentionseigenschaften aufweisen, sollen angesiedelt und geschaffen werden, während parallel angrenzende Quartiere eine Aufwertung erfahren. Hier ist vor allem das nähere Bahnhofsumfeld (Eastside) im Fokus der Betrachtung, da hier neben den Themen Sicherheit und Sauberkeit auch weitere städtebauliche und funktionale Missstände vorliegen. Durch die Verbindung der West- und Eastside durch den Werdetunnel wird dieses Quartier in Zukunft viel stärker frequentiert und ist daher als attraktives Entrée und Verbindungsachse zum Hauptbahnhof zu gestalten.

Von der zentralen Infrastruktur Hagens - dem Hauptbahnhof aus - kann ein Impuls für ein „neues“ Hagen gesetzt werden. Dies bedarf einer konzertierten Anstrengung und einer Priorisierung der Maßnahmen auf allen Ebenen (Verwaltung, Politik und Stadtgesellschaft) auch wenn dies ggf. eines längeren Entwicklungsprozesses bedarf.

Um diese komplexe Aufgabe zu steuern ist bei VB5 eine Stabsstelle eingerichtet worden. Diese Stabsstelle ist seit dem 01.09.2023 mit der Gesamtprojektleitung betraut.

Um das Projekt effizient zu planen und anschließend erfolgreich umzusetzen, sind grundsätzliche Strukturen zu schaffen, einige grundlegende Vereinbarungen zu treffen und das weitere Vorgehen abzustimmen.

Ein wesentlicher Projekthinhalt ist auch die Öffentlichkeitsarbeit, mit dem Ziel weitgehende Transparenz des Projektverlaufes erstens gegenüber der Politik und zweitens gegenüber der Öffentlichkeit/Presse zu schaffen.

Folgende Bausteine werden daher in dieser Vorlage thematisiert:

1. Einheitliches Begriffsverständnis
2. Einordnung ISEK und Priorität
3. Projektaufbau- und Projektablauforganisation
  - 3.1 Teilraum Westside
  - 3.2 Teilraum Eastside
  - 3.3 Teilraum Dreiecksfläche



- 3.4 Verbindungsraum City Link
4. Ressourcen und Risiken
5. Kommunikationsstrategie
6. Weiteres Vorgehen

### **Sachverhaltsdarstellung:**

Es gilt zum jetzigen Zeitpunkt einen einheitlichen Informationsstand unter allen Beteiligten herbeizuführen. Dafür sind im ersten Schritt Begrifflichkeiten zu definieren.

#### **1. Einheitliches Begriffsverständnis**

Der Titel **Hagen Valley** wurde durch das Planungsbüro Urbanista 2022 entwickelt. Es handelt sich dabei um einen größeren Entwicklungskorridor, der nördlich der Eckeseyerstraße beginnt, sich im Osten bis über die Innenstadt erstreckt und sich bis in den Süden zur Berlinerstraße in Haspe fortsetzt.

Der Projektbegriff, wie im Verlauf verwendet, bezieht sich auf den zentral um den Bahnhof angeordneten Bereich, den sogenannten **Kernbereich**. Dieser umfasst die **Teil- und Verbindungsräume** Westside, Eastside, Dreiecksfläche und City Link. Siehe Anlage 1 Teil- und Verbindungsräume.

Zu den **Teilräumen** zählen die drei Flächen Westside, Eastside und Dreiecksfläche.

Die brachliegende Westside liegt westlich in direkter Nachbarschaft des Hagener HBFs, als ICE Halt, und zur Innenstadt, direkt angebunden an die A1 durch die neue Bahnhofshinterfahung. In südlicher Richtung liegt das Deutsche Edelstahl Werk, die westliche Grenze bildet die Ennepe und die Bahnhofshinterfahung, die nördliche Grenze bildet die Bahnanlage und die Bahnhofshinterfahung. Durch das Gebiet läuft von Ost nach West die Volme.

Die Eastside befindet sich östlich des Hagener Hauptbahnhofes. Südlich wird sie durch ebendiesen begrenzt, nördlich durch die Volme Brücke und östlich durch die Hindenburgstraße.

Die Dreiecksfläche ist der Mündungsbereich von Ennepe und Volme. Dieser befindet sich westlich des Hagener Hauptbahnhofes und wird durch die Plessenstraße erschlossen.

Die drei Flächen weisen unterschiedliche Qualitäten auf und sind daher individuell, wenngleich in Bezug zueinander zu betrachten und zu entwickeln. Eine abschließende Gebietsabgrenzung wird erst im Projektverlauf erfolgen.

Den **Verbindungsraum** stellt der City Link dar, also die Verbindung zwischen der Westside und dem Bahnhofsumfeld und letztlich auch der Innenstadt Hagens. Hierbei hat sich der Werdetunnel als zunächst sinnvollste Lösung herausgestellt.

Dem politischen Auftrag folgend, werden zentrale strategische Projekte und Modellprojekte des ISEK „HAGENplant2035“ mit der Priorität A umgesetzt.



## 2. Einordnung ISEK und Priorität

Grundlage für die Entwicklungsabsichten ist das beschlossene ISEK „HAGENplant2035“, das eine Richtschnur für die künftige Entwicklung Hagens darstellt. Folgende Projekte werden teils kombiniert, teils aufeinanderfolgend umgesetzt:

- Modellprojekt M2 Urbane Produktion
- Modellprojekt M3 Westside
- Modellprojekt M4 Quartier am Hauptbahnhof
- Projekt P9 Renaturierung von Gewässerabschnitten
- Projekt P11 Umgestaltung des Volmeufers
- Projekt P16 Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes

Hierbei handelt es sich um Projekte mit der höchsten Priorität (A). Siehe Anlage 2 Steckbriefe ISEK.

## 3. Projektaufbau- und Projektablauforganisation

Damit die Beteiligten sich im Projekt orientieren können und sich ihrer verantwortlichen Rolle bewusst werden, sind klare Strukturen notwendig. Siehe hierzu die Anlage 3 Organigramm.

Die **Projektleitung** übernimmt die Stabstelle bei VB5. Sie ist verantwortlich für die Planung, Durchführung und Koordination des Projektes, das Herbeiführen von Entscheidungen, die Zeit- und Ressourcenplanung, das Monitoring/ Controlling, die Geschäftsführung der Steuerungsgruppe, die Betreuung des politischen Begleitgremiums, das Koordinieren von Vorlagen/Anfragen und die Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit (Presse/ Medien).

Die **Steuerungsgruppe** ist vorwiegend zuständig für die Prozesssteuerung, die Beratung, das Konfliktmanagement und sie trifft bzw. führt Entscheidungen herbei, die dann wiederum im Verwaltungsvorstand und ggf. der Politik zu bestätigen sind. Mitglieder sollen Henning Keune (VB5), Florian Reeh (60), Dr. Christoph Diepes (61), Dr. André Erpenbach (VB4), Thomas Köhler (69) und Dr. Christopher Schmitt (HA.WE) sein.

Die **Teilprojektleitungen** sind die Projektmitglieder aus den Fachbereichen, die für die Bearbeitung der einzelnen Arbeitsschritte zuständig sind. Sie wirken mit an der Erarbeitung der Ziel- und Meilensteinplanung sowie am Projektstrukturplan. Sie erfüllen ihre Aufgaben eigenverantwortlich, ergebnis- und lösungsorientiert, übernehmen die Einrichtung und Lenkung von Teilprojektgruppen (ggf. auch fachbereichsübergreifend), erstellen Vorlagen und beantworten Anfragen, erstellen Sachstandsberichte und bereiten Entscheidungen vor. Durch die enge Zusammenarbeit mit der Projektleitung wird der Informationsfluss und auch die Konfliktkommunikation, wie beispielsweise das Nichteinhalten von Fristen, erfolgen.



Die Einrichtung eines **politischen Begleitgremiums** als informelles Beratungsgremium wird für das Projekt als förderlich gesehen. Dieses soll als Weg-Ebner dienen und eine von den turnusmäßigen Sitzungsunden unabhängige, zeitlich intensivere Befassung mit dem Projekt bzw. einzelnen Bausteinen ermöglichen. Auch hier ist zentrales Ziel, ein positives Signal zu setzen und die Beteiligten im Projekt mitzunehmen.

Im Projektverlauf wird es ggf. notwendig werden die Aufbauorganisation nach unten weiter aufzufächern und fachbereichsübergreifende Projekt- bzw. Arbeitsgruppen einzurichten.

Zur Veranschaulichung wurde ein Organigramm nebst Kommunikations- und Entscheidungswegen erstellt. Siehe Anlage 3.

Da bislang kein abgestimmter **Ziel- und Meilensteinplan** existiert, gilt es diesen im ersten Schritt gemeinsam zu erarbeiten. Projektziele beschreiben hierbei den Zustand, den ein Projekt bei erfolgreichem Abschluss erreicht haben sollte und die bei der Durchführung verfolgt werden. Sie beeinflussen alle Entscheidungen und liefern ein konkretes Ergebnis. Meilensteine hingegen markieren die Etappenziele auf dem Weg zur Zielerreichung. Sowohl bei Projektzielen als auch Meilensteinen handelt es sich um Schlüsselinstrumente für das Controlling, aber auch für die Evaluation und Kommunikation.

Es wird beabsichtigt einen **Workshop** durchzuführen mit bereits involvierten Projektteilnehmer/Innen aus Verwaltung und der Hagerer Wirtschaftsförderung.

Darauf aufbauend erfolgt die Ablauf- und Terminplanung in Form eines **Projektstrukturplans**, der detailliert alle Arbeitsschritte/Teilprojekte enthält und diese in eine logische Reihenfolge bringt. Gleichzeitig werden benötigte Ressourcen (Zuständigkeiten/Kosten/Zeitaufwand) ermittelt und benannt. Sowie die externen Rahmenbedingungen berücksichtigt, beispielsweise die Fristen zur Einreichung von Anträgen bei Förderprogrammen und die kommunale Haushaltsplanung. Der Projektstrukturplan ermöglicht demnach überhaupt erst die Koordination und Kontrolle der Aufgaben und den abgestimmten und effektiven Einsatz von Personalressourcen und dient gleichzeitig als Zeitplan.

Bis zum Frühjahr 2024 sollen die Ziele und groben Meilensteine festgelegt werden. Grundlage hierfür ist der oben genannte Workshop. Hierbei handelt es sich um den **1. Meilenstein des Projekts**. Anschließend wird der Projektstrukturplan qualifiziert.

### **3.1. Teilraum Westside**

Federführend projektverantwortlich ist die HAGEN.Wirtschaftsentwicklung in enger Zusammenarbeit mit dem Fachbereich 61 und weiterer hinzuzuziehender Ämter/Fachbereiche.

Um die einleitend hervorgehobenen Trümpfe für moderne Arbeitsumgebungen zu nutzen, sollen bei der Entwicklung der Westside die Themen Mobilitätswende, Energiewende und Wasser eine prominente Rolle spielen. Von einem Mobilitätshub in direkter Bahnhofsnähe könnten neben den Nutzern der Fläche auch Besucher der



Innenstadt und Bahnpendler profitieren. Mit dem neuen Volme-Garten und dem Ennepe-Boulevard kann die Einbettung in die Flusslandschaft landschaftlich in Szene gesetzt werden. Gleichzeitig soll aber auch das energetische Potenzial der Flussläufe gehoben werden – durch den Einsatz von Flusswärmetauschern. Hierbei wird die Wirtschaftsentwicklung durch das Büro Inno2grid aus Berlin unterstützt. Ziel ist es intelligente Mobilitäts- und Energielösungen zu finden, um den ökologischen Fußabdruck zu verringern und die Kommunikation zwischen Bürger\*innen, Verwaltung und Wirtschaft zu verbessern. Hierzu wird ab 2024 ein quartalsweiser Austausch mit den relevanten Akteuren fokussiert.

Durch die Entwicklung der Westside im Gesamtkontext mit der Eastside, der Dreiecksfläche sowie einer leistungsfähigen Verbindung zwischen Westside, HBF und Innenstadt (City Link), bietet sich die Gelegenheit, um in Zusammenarbeit von relevanten Hagener Akteuren, kommunalem Flächenmanagement, Immobilienentwicklern und potenziellen Nutzern individuelle Umsetzungsmodelle auszuloten.

Bei der Konzeption wurde die Wirtschaftsentwicklung von dem führenden Büro für Stadtentwicklung und urbane Zukunftsstrategien Urbanista aus Hamburg unterstützt. Die Flächensanierung der Westside ist bereits abgeschlossen – hier steht nun die Anbindung an den Hauptbahnhof im Fokus.

### **3.2. Teilraum Eastside**

Die Federführung obliegt dem Fachbereich 61 unter Hinzuziehung weiterer Ämter/Fachbereiche und städtischer Gesellschaften (HEG, WBH...).

Um die Eastside zu einem qualitätvollem und zukunftsfähigem Quartier zu entwickeln ist die Anwendung der Instrumente des besonderen Städtebaurechts, nach dem Baugesetzbuch aus Sicht der Verwaltung essentiell. Insbesondere städtebauliche Sanierungsmaßnahmen stehen im Fokus der Entwicklung rund um den Hagener Hauptbahnhof. Mit der Sanierungsmaßnahme soll insgesamt eine Umstrukturierung und Stärkung des Bahnhofumfeldes erreicht werden, sowie eine Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse der Bewohner/Innen. Den ersten Schritt stellen hierbei die Vorbereitenden Untersuchungen dar. Zweck ebendieser ist die Gewinnung von Beurteilungsgrundlagen für die Festlegungsvoraussetzungen, unter anderem zur Festlegung und Durchführung einer Sanierungsmaßnahme.

Vor allem aufgrund der zu schaffenden qualitätvollen Eingangssituation in den Werdetunnel für Fuß- und Radverkehr gilt es einige Schlüsselimmobilien zu erwerben.

Um die Zugriffsmöglichkeiten jetzt und in Zukunft sicherzustellen, muss daher ein **Einleitungsbeschluss** für die Vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 Abs. 3 BauGB unverzüglich gefasst werden. Dadurch kann sich des Rechtsinstruments der Zurückstellung von Baugesuchen gemäß §15 BauGB bedient werden.

Folgende nächste Schritte sind geplant:



- Erste Sitzungsrunde 2024 Beschluss Einleitung Vorbereitende Untersuchungen
- bis 03/2024 Erstellung Leistungsbild Vorbereitende Untersuchung; Klärung Eckpunkte Einrichtung Programmgebiet Städtebauförderung (Verknüpfung mit anderen Teilräumen)
- bis 10/2024 Durchführung Vergabeverfahren und Beauftragung Vorbereitende Untersuchung; ggf. mit Leistungsbausteinen zur Vorbereitung eines Programmgebietes der Städtebauförderung
- bis 12/2025 Durchführung Vorbereitende Untersuchung
- 09/2025 Beschluss zur Aufstellung eines InSEK und zur Vorbereitung eines Programmgebietes der Städtebauförderung
- 03/2026 Beschluss förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet und Sanierungssatzung
- bis 06/2026 Einleitung von Verfahren Bebauungsplanung und Bodenordnung
- bis 09/2026 Aufstellung (interne Bearbeitung) und Beschluss InSEK; Einreichung Erstantrag Städtebauförderung

Aufgrund der angespannten Personalsituation geht die Verwaltung zum jetzigen Zeitpunkt davon aus, dass die Bearbeitung einer Vorbereitenden Untersuchung extern zu vergeben ist.

Die Durchführung umfasst alle Maßnahmen, ob planerischer, baulicher, sozialer oder rechtlicher Art, die mit der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme in einem kausalen Zusammenhang stehen und sollte daher nicht unterschätzt werden; sie beinhaltet u. a.

- Beauftragung eines Treuhänderischen Sanierungsträgers bzw. Gründung einer Stadterneuerungsgesellschaft (z.B. HEG, NRW Urban)
- Ankauf von Schlüsselimmobilien (auch unter Anwendung des Vorkaufsrechtes)
- umfassender Partizipationsprozess für Zustimmung und Akzeptanz im Quartier
- sanierungsrechtliche Genehmigungen
- Durchführung von Wettbewerben, Werkstätten etc.
- Kontaktpflege zum Fördermittelgeber
- Klageverfahren
- Erlass hoheitlicher Akte, wie Genehmigungsbescheide, steuerliche Bescheinigungen, Ausübung Vorkaufsrechte, Durchführung von Ordnungsmaßnahmen etc.
- Neugestaltung öffentlicher Straßen und Freiflächen

Die Steuerung, insbesondere jedoch die Umsetzung der Sanierungsmaßnahme erfordert die Bildung einer eigenen interdisziplinären Organisationseinheit; „Sanierungsverwaltung“, um Kompetenzen zu bündeln und um den Erfolg des Projektes zu garantieren. Von maßgeblicher Bedeutung ist eine ausreichende



Ausstattung mit qualifizierten Mitarbeiter/Innen, aber auch die Sicherung einer personellen Kontinuität in der Bearbeitung des Sanierungsgebietes.

Um hier Grundstrukturen zu schaffen soll die HEG zur Sanierungsträgergesellschaft weiterentwickelt werden. Gemeinsam mit der Verwaltung wird eine detaillierte Aufgabenverteilung abgestimmt.

### **3.3. Teilraum Dreiecksfläche**

Für die Entwicklung der Dreiecksfläche wird 69 federführend zuständig sein und vor allem mit Unterstützung des Fachbereichs 61 an der Erarbeitung eines Konzepts arbeiten. An die Modellierung als Retentionsraum schließt sich demzufolge nachgelagert die freiraumplanerische Gestaltung und Nutzung der verbleibenden Flächenpotenziale an.

Der Fokus zur Entwicklung der Dreiecksfläche sollte auf der Erlebbarkeit der Gewässer und Auen sowie ihrer Nutzung für naturverträgliche Formen der Erholung liegen. Durch das Absenken der Oberfläche und der Gewässeraufweitungen an Ennepe und Volme könnte hier ein wertvoller Hochwasserschutz für die unterliegenden Gewerbeflächen und Stadtteile entwickelt werden. Um diese Planungen realisieren zu können, ist neben der wasserwirtschaftlichen Planung auch ein Sanierungsplan für die Altlasten erforderlich. Die Erstellung des Sanierungsplans ist an einen zugelassenen Sachverständigen oder einen Gutachter mit entsprechenden Referenzen fremd zu vergeben. Der zu erstellende Sanierungsplan hat eine Kostenschätzung für die Sanierung zu beinhalten.

Wenn die Vorplanung abgeschlossen ist, ist für die Umsetzung eine wasserrechtliche Genehmigungsplanung durch ein externes Ingenieurbüro zu erstellen.

### **3.4. Verbindungsraum City Link**

Die Federführung für die Reaktivierung des Tunnels, sowie die Entwicklung der Eingangsbereiche liegt beim Fachbereich 60. Explizit zur Gestaltung der Eingangsbereiche ist der Fachbereich 61 zu beteiligen, sowie weitere betroffene Ämter/Fachbereiche.

Mit Beschluss aus Juni 2022 (0051-1/2021) hat der Rat die Reaktivierung der Unterführung Werdestraße priorisiert, obgleich im Endausbauzustand eine Realisierung beider Varianten (mit Durchstich Personenunterführung Hauptbahnhof) anzustreben ist.

Die Machbarkeit ist in finanzieller, förder technischer und baulicher Hinsicht zu prüfen und mit der DB AG abzustimmen. Dieser Schritt würde aus Gründen des Projektfortschritts Sinn machen, da die Schaffung von Zugängen aus dem Werdetunnel zu den Bahnsteigen ein Planfeststellungsverfahren mit Beteiligung der DB AG und der Planfeststellungsbehörde, dem Eisenbahnbundesamt, notwendig machen würden.

Eine Reaktivierung ohne die Schaffung von Zugängen würde aus erster Einschätzung heraus zeitlich gesehen relativ „schnell“ realisiert werden können. So würde die Reaktivierung mit Schaffung von Zugängen zum Bahnsteig grob geschätzt



ca. 8 bis 10 Jahre Projektzeit benötigen. Die Reaktivierung des Tunnels für Fußgänger und Radfahrer würde schätzungsweise in ca. 3 bis 5 Jahren realisiert werden können. Dies ist eine Schätzung unter Vorbehalt folgender Terminrisiken: Finanzierung, Förderung, Realisierung von Sicherheitskonzept und Sanierungskonzept, Brandschutz, Erstellung der barrierefreien Außenzugänge zum Tunnel, Einholung einer Regelung/Gestattung/Erlaubnis mit der DB AG mit den entsprechenden Auflagen.

Zusammenfassend wird vorgeschlagen, nach Prüfung und Vorliegen der Machbarkeit folgende Projektreihenfolge zu wählen:

**Stufe 1:**

Reaktivierung des Werdetunnels für die Nutzung von Fußgänger/Innen und Radfahrer/Innen. Eine direkte Verbindung aus dem Werdetunnel zu den Bahnsteigen ist nicht vorhanden. Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt aus einem noch zu prüfenden Weg vom dem Tunnelausgang auf der Eastside beginnend bis zur Personenunterführung im Hauptbahnhof. Die Erschließung der Bahnsteige erfolgt durch die Personenunterführung.

**Stufe 2:**

Reaktivierung des parallel zum Werdetunnel verlaufenden Gepäcktunnels mit Schaffung der direkten Zugänge zu den anschließbaren Bahnsteigen: Direkte Erschließung der erreichbaren Bahnsteige von der Westside/Eastside über den Werdetunnel.

In Abhängigkeit beider Projektstufen sind in Abstimmung mit den zukünftigen Planungen auf der West- und Eastside die entsprechenden barrierefreien Zugänge zum Werdetunnel zu planen und zu ertüchtigen. Die Belange der DB AG sind zu berücksichtigen.

Die Verwaltung wurde beauftragt als dritte Erschließungsvariante eine **Brückenlösung** über die Gleisanlage im Bereich der Werdestraße mit direktem Zugang vom Hauptbahnhof zu prüfen. Diese Lösung wird aus folgenden Gründen verworfen:

Die Abwicklung der nötigen Höhendifferenz einer Brücke (diese muss in ausreichender Höhe über den Oberleitungen verlaufen) stellt insbesondere für die Schaffung von Barrierefreiheit ein großes Problem dar. Zusätzlich zu den Abgängen zu den Gleisen, muss auch von West- und Eastside diese Höhe erreicht werden, was nur entweder über zusätzliche Aufzüge oder Rampenbauwerke mit einem sehr großen Flächenbedarf realisierbar ist. Vor dem Hintergrund der neuen Planungen der DB (Einrichtung eines zentralen Fundbüros und dem Bau von Lärmschutzwänden) sind große Flächenbedarfe insbesondere auf der Eastside nicht zu bedienen.

Hinzukommt, dass eine Brückenlösung nicht ohne Einschränkungen während der Bauphase für den Bahnbetrieb zu realisieren ist. Überdies sind die Kosten für eine Brückenlösung derzeit in keiner Weise bezifferbar. Aufgrund der möglichen Komplexität, die sich aus den Zwangspunkten ergeben, ist es nicht ausgeschlossen, dass diese erheblich höher als die einer Reaktivierung des Werdetunnels sein werden.



Zur Erfüllung des politischen Auftrags erfolgt ebenfalls die Prüfung und Abwägung einer Erschließung der Bahnsteige durch die Verlängerung der Personenunterführung aus finanziellen und zuschusstechnischen Belangen.

An dieser Stelle muss deutlich gemacht werden, dass die zweistufige Entwicklung des Werdetunnels die einzige Möglichkeit darstellt, in den nächsten 3 bis 5 Jahren eine erste tragfähige Verbindung zwischen Westside und Eastside herzustellen.

#### **4. Ressourcen und Risiken**

Arbeitsschritte sollen, wo möglich, parallel erfolgen. Letztlich wird dies aber nur erfolgreich sein, wenn die hierfür notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen auch zeitnah zur Verfügung stehen.

Eine belastbare und effektive Zeitplanung setzt voraus, dass die Fachbereiche/Ämter über ausreichend Personal verfügen, das dann Arbeitsschritte in der gewünschten Qualität und zeitlich angemessen plant und umsetzt.

Im Bereich der finanziellen Ressourcen werden im Projektverlauf juristische Beratungen und weitere Gutachten und Studien notwendig sein, die mit externer Expertise erstellt werden müssen.

#### **5. Kommunikationsstrategie**

Neben der elementaren Herstellung von Projektstrukturen, wie unter Punkt 3 beschrieben, ist ein weiterer wesentlicher Baustein für den Erfolg des Projekts eine gelungene Kommunikation auf mehreren Ebenen. Neben der internen Kommunikation ist die Einbeziehung der Politik und der Öffentlichkeit elementar. Ein **Kommunikationsplan** soll hier als Werkzeug dienen, ggf. könnte auch über die Beauftragung einer PR Agentur nachgedacht werden. Auf Grundlage des Entwurfs des Kommunikationsplans wird hierüber zu entscheiden sein.

Die Einrichtung eines politischen Begleitgremiums als informelles Beratungsgremium ist ein erster Baustein im Kommunikationsplan. Der Vorschlag der Verwaltung zur Besetzung und Organisation orientiert sich am Begleitgremium für das ISEK „HAGENplant2035“. Je zwei Mitglieder werden durch die CDU und die SPD gestellt, sowie je ein Mitglied von allen weiteren Fraktionen. Ein weiteres festes Mitglied ist der Bezirksbürgermeister Hagen-Mitte. Das Gremium wird als Arbeitskreis ca. 2 - 3 x pro Jahr tagen und eine beratende Funktion einnehmen. Die Entscheidung über die Besetzung des Empfehlungsgremiums obliegt dem SBW.

#### **6. Weiteres Vorgehen**

Die Erarbeitung des Ziel- und Meilensteinplan erfolgt bis zum Frühjahr 2024, sowie die Qualifizierung des Projektstrukturplans als wesentliche Werkzeuge des Projektmanagements. Hier bietet es sich an, den Ziel- und Meilensteinplan im Rahmen der ersten Sitzung des politischen Begleitgremiums vorzustellen und zu diskutieren.



Die Projektstruktur wird umgesetzt und die Aufgabenbearbeitung in fachübergreifenden Arbeitsgruppen fortgeführt bzw. aufgenommen.

Ebenfalls steht die Erarbeitung des Kommunikationsplans an, wie oben beschrieben.

Anlagen:

Anlage 1 Teil- und Verbindungsräume

Anlage 2 Steckbriefe ISEK

Anlage 3 Organigramm

Anlage 4 Power Point Präsentation

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

Belange von Menschen mit Behinderung

☒ sind nicht betroffen

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

☒ keine Auswirkungen (o)

### **Finanzielle Auswirkungen**

☒ Es entstehen weder finanzielle noch personelle Auswirkungen.

Zum jetzigen Zeitpunkt entstehen noch keine Auswirkungen.

gez. Erik O. Schulz  
Oberbürgermeister

gez. Henning Keune,  
Technischer Beigeordneter



**HAGEN**

Stadt der FernUniversität  
Der Oberbürgermeister

Seite 13

**Drucksachennummer:**  
0921/2023

**Datum:**  
16.11.2023

## 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:**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

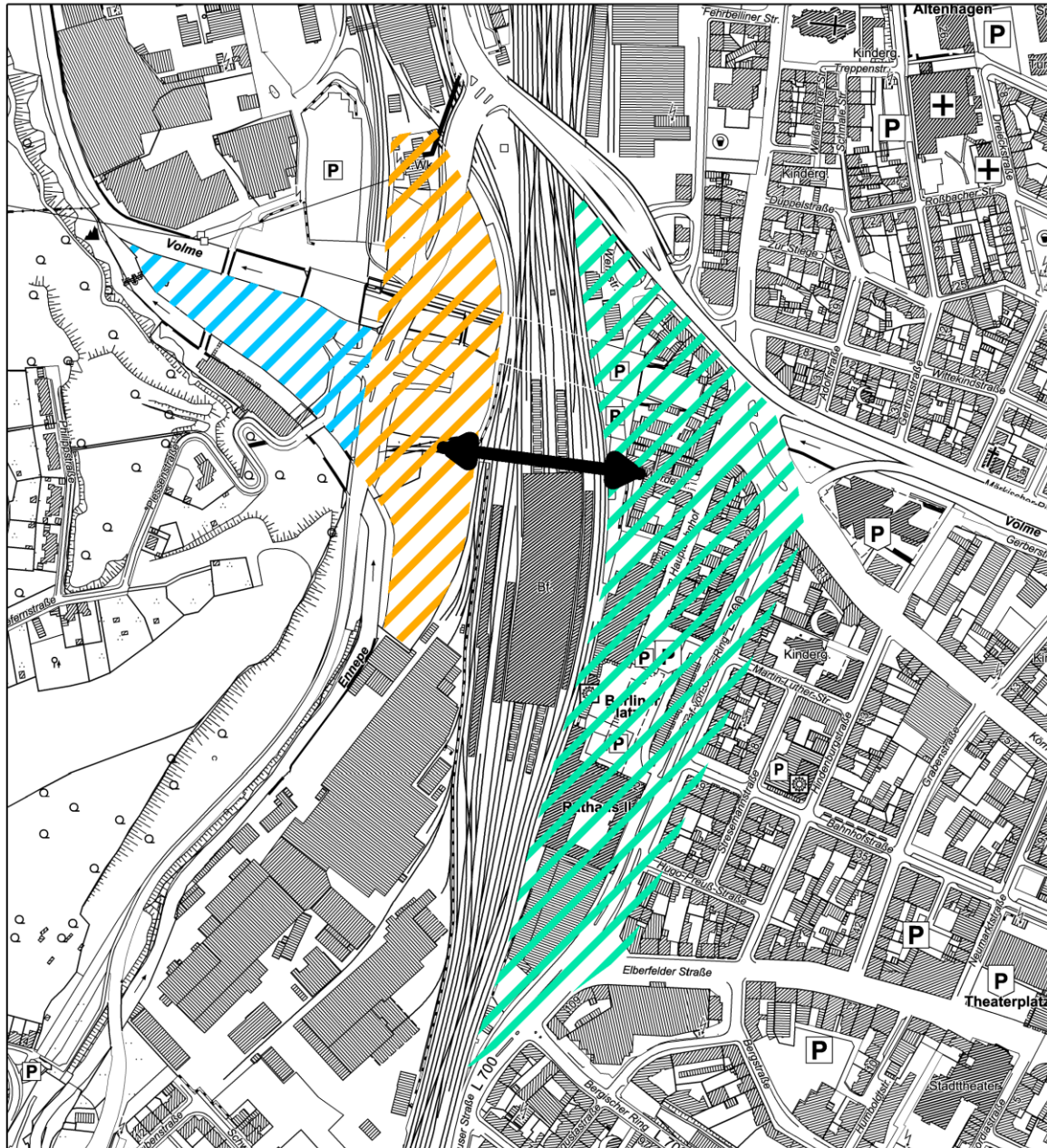
---

---

---

# Übersichtsplan

## Teil- und Verbindungsräume des Kernbereiches



Auszug aus dem Geoinformationssystem

Maßstab: 1:5.000

Erstellt am: 06.11.2023



City Link



Dreiecksfläche



Eastside



Westside



## P9 Renaturierung von Gewässerabschnitten

### Erläuterung

Weite Abschnitte der Flüsse und Nebenflüsse auf Hagener Stadtgebiet sind durch anthropogene Einflüsse überformt: Begradigungen, Befestigungen und Verrohrungen machen diese Fließgewässer zu monotonen Lebensräumen. Die negativen Auswirkungen – u. a. Störung der biologischen Regelkreise und des Grundwasserhaushaltes, Einschränkung der natürlichen Dynamik und damit einhergehende Auswirkungen auf Flora und Fauna – können im Rahmen von Gewässerrenaturierungen bzw. -revitalisierungen beseitigt werden. Angestrebt werden sollte die Wiederherstellung von naturnahen Gewässerlebensräumen mit positiven Effekten für die Biodiversität und Artenvielfalt, für das Selbstreinigungsvermögen sowie für den Hochwasserschutz. Darüber hinaus steigern naturnahe Gewässerabschnitte den Freizeitwert des Landschaftsraums. Neben dem Großprojekt der Lenne-Renaturierung, dessen Umsetzung in den nächsten Jahren erfolgen wird, sollten langfristig auch weitere Gewässerabschnitte in Hagen berücksichtigt werden. Als Grundlage dienen Renaturierungskonzepte.



### Stimmen aus der Beteiligung:

- *Mehr Raum für Auen / Entwicklung von Auen, Hochwasserschutz notwendig (V5)*

### Hergeleitet aus den Zielen:

- Z6 4 Flüsse und 2 Seen – erlebbar in einer Stadt!
- Z9 Grünes Netzwerk für Mensch und Natur!

### Korrespondiert mit:

- P8 Hagener Flusswegenetz / Ruhrtal\_8 mit Auftakt Volme-Brücke
- I6 Integriertes Freiraumentwicklungskonzept
- Klimaanpassungskonzept (2018)
- Wasserrahmenrichtlinie

### Beteiligte / Träger\*innen:

Stadt Hagen, Anrainer (Unternehmen, Immobilieneigentümer\*innen), Naturschutzverbände/-vereine



## P11 Umgestaltung des Volmeufers

### Erläuterung

Die Volme markiert den zentralen Freiraumkorridor in der nordöstlichen Innenstadt. Während die Bereiche rund um das Rathaus und das SparkassenKarree weitgehend zugänglich und ansprechend gestaltet sind, verschwinden andere Abschnitte - wie im Bereich des Arbeitsamtes - hinter dichter Bebauung oder sind schlicht nicht erschlossen.

Für das innerstädtische Volmeufer wird zwischen Ennepe/Altenhagener Brücke und Eilpe eine durchgängige Wahrnehmbarkeit und Begeh-/Befahrbarkeit mit hohen freiraumplanerischen und urbanen Gestaltungsansprüchen angestrebt. Berücksichtigt werden sollten in diesem Zusammenhang Überlegungen zur Einbindung der Mündung der Ennepe in die Volme und zur Integration des Volmeradweges. Weitere Möglichkeiten bestehen darin, im Sinne des Wohnens am Wasser neue Qualitäten am Volmeufer zu schaffen. Empfohlen wird die Durchführung eines freiraumplanerischen Wettbewerbs mit vorge-schalteter Bürger\*innenbeteiligung.



### Stimmen aus der Beteiligung:

- *Terrassen zur Volme (V8)*
- *Volme erlebbar machen: Uferpromenade über längere Strecke (V8)*
- *Über die Innenstadt hinaus denken und die Mündung der Ennepe in die Volme einbeziehen! (V16)*

### Hergeleitet aus den Zielen:

- Z5 Wohnen in Hagen – Anpassung und Qualifizierung des Wohnungsangebotes
- Z6 4 Flüsse und 2 Seen – erlebbar in einer Stadt!
- Z8 Wohnzimmer und Portale – Qualität im öffentlichen Raum!
- Z9 Grünes Netzwerk für Mensch und Natur!

### Korrespondiert mit:

- PG1 Teilräumliches Konzept Hagen Zentrum
- I9 Masterplan Grüne Innenstadt
- I10 Design-Handbuch für öffentliche Räume
- Handlungskonzept Wohnen (2019)
- Klimaanpassungskonzept (2018)

### Beteiligte / Träger\*innen:

Stadt Hagen, Anrainer\*innen (Unternehmen, Grundstücks- und Immobilieneigentümer\*innen), Bewohner\*innen



## P16 Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes

### Erläuterung

Der Hagerer Bahnhofsvorplatz ist ein durch Bewohner\*innen und Besucher\*innen der Stadt stark frequentierter öffentlicher Raum und eine bedeutsame Visitenkarte der Stadt. Eingefasst wird der Platz durch das historische Bahnhofsgelände, das Graf-von-Galen-Karree und die geschlossene Nachkriegsbebauung am Graf-von-Galen-Ring. Um das nahezu quadratische und mit eingelassenem Wasserspiel versehene Platzinnere gruppieren sich der zentrale Busbahnhof der Stadt, ein Taxi-Stand, einzelne Parkplätze und Fahrradboxen. Die Anzahl und Qualität von Aufenthaltsbereichen ist dabei überschaubar. Zu entsprechenden Tageszeiten erscheint das subjektive Sicherheitsempfinden gering.

Anzustreben ist, die Synergien im Zusammenhang mit der Modernisierung des Bahnhofs (Unterführung, Bahnsteige sowie Öffnung des Bahnhofstunnels zur Westside) zu nutzen und den Bahnhofsvorplatz funktional und gestalterisch aufzuwerten. Dabei ist ein besonderes Augenmerk auf einen höheren „Wohlfühlfaktor“, einen positiven „ersten Eindruck“, einen stärkeren Stellenwert des Radverkehrs und auf eine verbesserte Orientierung und Verbindung zur Innenstadt zu richten. Empfohlen wird die Durchführung eines freiraum-

planerischen Wettbewerbs mit vorgeschalteter Bürger\*innenbeteiligung. Dabei ist die Zweckmittelbindung für Teilbereiche des Bahnhofsvorplatzes zu berücksichtigen.



### Stimmen aus der Beteiligung:

- *Bahnhofsvorplatz erlebbar machen (V1)*
- *Ein sauberer und sanierter Hauptbahnhof (V15)*

### Hergeleitet aus den Zielen:

- Z7 Das baukulturelle Erbe Hagens – identifizieren, entwickeln, inszenieren!
- Z8 Wohnzimmer und Portale – Qualität im öffentlichen Raum!
- Z10 Mobilität neu denken!

### Korrespondiert mit:

- P1 Hagerer Mobilitätszentralen
- PG1 Teilräumliches Konzept Hagen Zentrum
- M4 Quartier am Hauptbahnhof
- I9 Masterplan Grüne Innenstadt
- I10 Design-Handbuch für öffentliche Räume

### Beteiligte / Träger\*innen:

Stadt Hagen, Hagerer Straßenbahn AG, anliegende Eigentümer\*innen und Unternehmen, Bewohner\*innen



Foto: die Urbanisten e.V., Handwerkerhof Ottensen, Hamburg

## M2 Urbane Produktion

### Erläuterung

Urbanes Leben, urbane Landwirtschaft oder auch urbane Produktion stehen sinnbildlich für die Verknüpfung von Wohnen, Arbeiten und Versorgen im städtischen Raum. Parallel vollzieht sich in einer breiten Bevölkerungsschicht ein Wertewandel hin zu ökologischen, nachhaltig und lokal produzierten Produkten.

Durch diese Entwicklungen ergeben sich neue Chancen für bisher von der positiven Entwicklung des Strukturwandels abgehängten Quartiere. Zusätzlich ermöglichen technische Entwicklungen neue Produktionsmöglichkeiten und damit auch neue Wirtschaftszweige. Leerstehende Gebäude und Brachflächen rücken in den Fokus, um im Sinne der urbanen Produktion einer neuen Nutzung zugeführt zu werden. In Hagen besteht viel Potenzial, dieses Thema z.B. als Modellgebiet zu entwickeln. Ein solcher Stadtraum sollte von einer funktionalen Dichte und einer Mischung unterschiedlicher Nutzungen geprägt sein (z.B. das ehem. Schlachthof-Areal).



### Stimmen aus der Beteiligung:

- *Urbane Produktion als Maßnahme, nicht nur als Ziel! (V16)*
- *Preisgünstige (kleinteilige) Gewerbeflächen sichern und entwickeln (V17)*

### Hergeleitet aus den Zielen:

- Z2 Hagerer Szeneviertel - urbane Quartiere entwickeln!
- Z12 Neue Nutzung auf alten Flächen
- Z13 Hagen produziert!

### Korrespondiert mit:

- F9 Gewerblich-industrielle Entwicklung
- M7 Neues Schlachthof-Areal

### Beteiligte / Träger\*innen:

Stadt Hagen, HAGENagentur, SIHK, ansässige Unternehmen, Immobilien- und Grundstückseigentümer\*innen, Investor\*innen



## M3 Westside

### Erläuterung

Zwischen dem Hauptbahnhof und der Philipps-höhe entsteht mit der Westside ein neues höherwertiges dienstleistungsgeprägtes Stadtquartier mit einer öffentlichen Parkanlage im Mündungsbereich der Volme in die Ennepe. 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.

Ziel ist es, die Innenstadt wieder an die Ennepe und an die Volme zu bringen und ein lebendiges Dienstleistungsquartier mit Magnetwirkung zu schaffen. Gleichzeitig sollen zusätzliche zentrale Einrichtungen den Bereich am Hauptbahnhof stärken und weiterentwickeln. Eine Verlängerung der Personenunterführung des Hauptbahnhofes stellt die wichtigste Fußgängerverbindung zwischen den Bereichen östlich und westlich des Hauptbahnhofes dar. Für das Gelingen des angestrebten Brückenschlages bzw. der Verzahnung der zwei Quartiere wird eine entsprechend großzügige und attraktive Gestaltung auch im Hinblick auf die Freiraumentwicklung angestrebt.



### Stimmen aus der Beteiligung:

- *Ansiedlung von Dienstleistungsunternehmen und produzierendes Gewerbe (nicht störend!)*
- *Synergien mit Bildungseinrichtungen nutzen (moderne Technologien, Robotik, Maschinenbau, Elektrotechnik, regenerative Energie etc.) (V16)*
- *Zusammenfluss Volme und Ennepe als Freiraum gegenüber der Gewerbeansiedlung nutzen (V17)*

### Hergeleitet aus den Zielen:

- Z3 Hager Zentren – kurze Wege zwischen Wohnen, Versorgung, Lernen und Begegnung in den Stadtbezirken
- Z12 Neue Nutzung auf alten Flächen
- Z13 Hagen produziert!

### Korrespondiert mit:

- F9 Gewerblich-industrielle Entwicklung
- M4 Quartier am Hauptbahnhof

### Beteiligte / Träger\*innen:

Stadt Hagen, ansässige Unternehmen, SIHK, Investor\*innen, FernUni, Fachhochschulen, weitere Bildungs- und Kulturträger\*innen



## M4 Quartier am Hauptbahnhof

### Erläuterung

Mit der Westside entsteht „hinter“ dem Hagener Hauptbahnhof ein neues, dienstleistungsgeprägtes Stadtquartier. Doch was passiert auf der „anderen“, der Innenstadt zugewandten Seite des Bahnhofs? Gegenwärtig ist dieser Bereich zwischen Berliner Platz und Altenhagener Brücke ein „vergessener Ort“, eine städtebauliche „Rückseite“. Bauwürdige Häuser, Wettbüros, Imbissbuden und Leerstände prägen das Bild. Ungeordnete Freiräume und teils wildes Parken markieren eine Grenze zur Bahntrasse. Zwischen Häusern und Bahn befindet sich eine städtische Mikrobrache.

Ziel des Modellprojektes „Quartier am Hauptbahnhof“ ist die langfristige Entwicklung eines nutzungsdurchmischten innerstädtischen Quartiers als Pendant zur Westside mit modernen Wohnangeboten, Handel und Dienstleistung sowie Einrichtungen aus den Bereichen Bildung und Kultur. Eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung bis zum Hauptbahnhof und zum neuen Westside-Quartier sowie Zugänge zur Volme können dem Quartier einen besonderen Charakter verschaffen und den Fluss im Stadtbild sichtbar machen. In optimaler verkehrlicher Lage würde ein hochwertiger Stadtraum als Eingangsportal in die Hagener Innenstadt entstehen.



### Stimmen aus der Beteiligung:

- *Wohnen und Arbeiten in einem Quartier (V11)*
- *Aufwertung des Bahnhofsviertels nach Fertigstellung der Bahnhofshinterfahrrad (V18)*
- *Schaffung eines Co-Working-Spaces für Fernpendler\*innen aus der Region im Bereich des Bahnhofsviertels (V18)*

### Hergeleitet aus den Zielen:

- Z2 Hagener Szeneviertel – urbane Quartiere entwickeln!
- Z3 Hagener Zentren – kurze Wege zwischen Wohnen, Versorgung, Lernen und Begegnung in den Stadtbezirken
- Z5 Wohnen in Hagen – Anpassung und Qualifizierung des Wohnungsangebotes
- Z12 Neue Nutzung auf alten Flächen

### Korrespondiert mit:

- PG1 Teilräumliches Konzept Hagen Zentrum
- M3 Westside
- P16 Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes
- Handlungskonzept Wohnen (2019)

### Beteiligte / Träger\*innen:

Stadt Hagen, Wohnungsbaugesellschaften, Grundstücks- und Immobilieneigentümer\*innen, ansässige Unternehmen, Einzelhandel, Dienstleister\*innen, Kultur- und Bildungsträger\*innen, Bewohner\*innen

## Anlage 3 Organigramm

### Anlage 3 Organigramm

