

Vorlagennummer: 0350/2026
Vorlageart: Beschlussvorlage
Status: öffentlich

Weiteres Vorgehen Personentunneldurchstich Hauptbahnhof und Kostendarstellung

Datum: 21.04.2026
Freigabe durch: Keune, Henning
Federführung: VB5/P - Projektmanagement
Beteiligt:

Beratungsfolge

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Bezirksvertretung Hagen-Mitte (Vorberatung)	06.05.2026	Ö
Infrastrukturausschuss (Vorberatung)	04.05.2026	Ö
Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (Vorberatung)	30.04.2026	Ö
Rat der Stadt Hagen (Entscheidung)	21.05.2026	Ö

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt, an dem Projekt Personentunneldurchstich (City Link) weiterzuarbeiten.

Bei der weiteren Planung der Westside wird eine mögliche Entwicklung der Westside zu einem Standort für eine Multifunktionshalle geprüft. Dazu wird eine Vorhabensskizze von der Verwaltung erarbeitet.

Sachverhalt

Gemäß Auftrag hat sich das Projektteam gemeinsam mit der externen Beratung durch das Ingenieurbüro Schüßler-Plan an die Bearbeitung des Projektes City Link inklusive eines Zeitplans gemacht. Grundsätzlich ist das Hauptergebnis der Machbarkeitsstudie Personentunneldurchstich aus dem Jahr 2025 von Schüßler-Plan, dass eine Personentunnelverlängerung technisch machbar ist. Für die Umsetzung des Projektes muss daher die Planung des Personentunneldurchstichs zeitnah extern vergeben werden. Zudem müssen bauliche und technische Schnittstellen mit der DB und der DEW geklärt werden. Für eine abschließende Beauftragung des Personentunneldurchstichs müssen die Fördermittel noch geklärt werden. Im Folgenden wird das weitere Vorgehen zur potenziellen Verlängerung des Personentunnels erläutert, sowie mit Kosten hinterlegt.

1. Vereinbarungen mit den Beteiligten DB und DEW + AREAL Gewerbe I GmbH

Ein regelmäßiger Arbeitskreis mit der DB tagt. Er wird sich künftig mit den baulichen und technischen Schnittstellen zwischen Bestandstunnel und Neubau auseinandersetzen, sowie mit vertraglichen Regelungen etc. Zur Begleitung und Unterstützung der Verhandlungen soll die Beratung durch das Ingenieurbüro Schüßler-Plan fortgesetzt werden. Die Kontaktaufnahme zum Eigentümer des Grundstücks (AREAL Gewerbe I GmbH & Co. KG) und dem Erbbaupächter DEW (Deutsche Edelstahlwerke Siegen/Hagen GmbH & Co. KG) soll zeitnah stattfinden.

2. Vermessung der zu unterquerenden Gleise der DB und DEW

Mit der Vermessung der DEW-Gleise wurde die Verwaltung beauftragt. Dabei konnten mit der DEW bereits ein Vortermin und weitere Vermessungstermine vereinbart werden. Die DB-Gleise wurden bereits grob aufgemessen, jedoch werden sich die Solllagen im Rahmen der Modernisierung des Bahnsteigs 5 noch verändern. Ein Austausch mit der DB hierzu besteht.

3. Baugrunduntersuchungen

Zum aktuellen Zeitpunkt wurde eine Belastung durch Kampfmittel abgefragt. Eine Abstimmung mit den Planungen der DB findet statt.

Die DEW sowie vor allem der Grundstückseigentümer sollen zuerst im Rahmen eines Gesprächs über das Projekt informiert werden, bevor WBH bzgl. Baugrunduntersuchungen auf den Eigentümer zugeht.

4. Beauftragung der Planung

Die oben benannten Vorarbeiten sind Vorraussetzungen für die Vergabe der Planung durch WBH. Die Ausschreibung der EU-weiten Vergabe der Leistungsphasen 2 bis 4 mit stufenweisem Abruf kann erst nach Klärung aller vorangehend erläuterten Aspekte vorbereitet und veröffentlicht werden. Die Veröffentlichung kann jedoch erst nach Klärung aller vorangehend erläuterten Aspekte erfolgen.

Gemäß der Zeitplanung kann die Vorplanung (Lph2) bestenfalls in 2027 abgeschlossen sein. Dann liegt ein Vorentwurf mit einer konkreten baulich-technischen Gestaltung des Tunnels und einer belastbaren Kostenermittlung vor.

Zudem sollte für die Begleitung der Planung und Herstellung des Tunnels ggf. ein externer Gutachter beauftragt werden.

5. Klärung Nutzungskonzept Westside

Bislang wurde von der Entwicklung eines hochwertigen Dienstleistungsquartiers auf der Westside ausgegangen. Der Bebauungsplan hat bereits den ersten Beteiligungsschritt in 2025 durchlaufen. Es wurden und werden aktuell umfangreiche Gutachten erstellt. Das Ziel ist es, bis 2028/2029 Planungsrecht zu schaffen (mindestens vorzeitige Planreife nach § 37 BauGB), da die Bezirksregierung Arnsberg die Fläche ansonsten als vorläufiges Überschwemmungsgebiet ausweisen möchte und dann keine bauliche Entwicklung mehr möglich ist. Eine schriftliche Vereinbarung steht nach wie vor aus.

Aktuell erfolgt eine Diskussion hin zur Nutzung der Westside als Standort einer Multifunktionshalle. Dies löst Anpassungsnotwendigkeiten für den Bebauungsplan aus. Die Baugrenzen müssten neu definiert, Gutachten aktualisiert, Sicherheitsabstand gemäß SevesoRL angepasst werden. Insbesondere der fließende und ruhende Verkehr, sowie auch die ÖPNV-Nutzung zu Spitzenzeiten müssten betrachtet werden. Der Ausgang des Tunnels ist auch abhängig vom Nutzungskonzept der Westside und dementsprechend für die Planung wichtig.

6. Fördermittel

Infrastrukturförderung durch den VRR

Bislang wurde davon ausgegangen, dass es sich bei dem geplanten Tunneldurchstich um eine Maßnahme handelt, die nach § 13 ÖPNVG NRW vom VRR gefördert werden kann, eine aktuelle Aussage des VRR zur Förderung wird zeitnah erwartet.

Dabei ist für die Bemessung der Förderhöhe entscheidend, wie viele ÖPNV-Nutzer den Tunnel künftig benutzen werden, was ohne Entscheidung über eine spätere Nutzung der Westside problematisch ist. Ein Planungsbüro müsste beauftragt werden, um für die Nutzungsmöglichkeiten Dienstleistungsquartier bzw. Multifunktionshalle auf Basis der fiktiven Nutzflächen entsprechende Zahlen zu prognostizieren.

Städtebauförderung

Sondierungsgespräche mit den potenziellen Fördermittelgebern NRW.URBAN sowie dem VRR haben ergeben, dass die Förderperspektive differenzierter zu betrachten ist. Es wurde ausgeführt, dass für das Projekt voraussichtlich eine Mischfinanzierung anzustreben ist. Der geplante Tunneldurchstich ist dabei insbesondere auch unter

städtebaulichen Gesichtspunkten zu bewerten. Vor diesem Hintergrund könnte eine Förderung über Programme der Städtebauförderung in Betracht kommen. Voraussetzung hierfür wäre insbesondere eine Einbindung der Maßnahme in ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (INSEK). Hierbei ist zu beachten, dass Städtebauförderung nur in kommunale Infrastruktur investiert, nicht in Baumaßnahmen im Eigentum Dritter (insb. DB). Zu prüfen ist also, welche Teile des Tunnels tatsächlich im Eigentum der Stadt verbleiben werden (Analog zu Hohenlimburg z.B. Treppenanlagen, Aufzüge, oder Rampen als Tunnelausgang). Neben einem InSEK ist für den Förderantrag die abgeschlossene Vorplanung (Lph 3 HOAI) Voraussetzung. Ergänzend hierzu könnten Fördermittel aus dem Bereich der Verkehrs- bzw. Infrastrukturförderung, beispielsweise über den VRR, geprüft werden.

Seitens des VRR wurde vereinbart, dass zunächst eine Vorhabenskizze, in der die derzeit diskutierten Entwicklungsoptionen dargestellt werden zur Verfügung gestellt werden. Diese umfassen insbesondere die Varianten einer Mehrzweckhalle beziehungsweise eines hochwertigen Dienstleistungsquartiers, welche durch den geplanten Tunneldurchstich eine funktionale Verbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Entwicklungsbereich „Westside“ erhalten sollen. Nach Vorlage und Prüfung der Vorhabenskizze durch den VRR wird eine entsprechende Stellungnahme erwartet.

Sobald diese Stellungnahme vorliegt, erfolgt eine erneute Bewertung der Fördermöglichkeiten. Anschließend ist vorgesehen, einen gemeinsamen Folgetermin mit allen beteiligten Akteuren zu vereinbaren, um das weitere Vorgehen abzustimmen.

Nach derzeitiger Einschätzung zeichnen sich für eine erfolgreiche Beantragung von Fördermitteln voraussichtlich folgende Voraussetzungen ab:

- Einordnung des Projekts in ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (INSEK) als Grundlage für eine mögliche Städtebauförderung
- Darstellung des städtebaulichen Mehrwerts sowie der funktionalen Verknüpfung zwischen Hauptbahnhof und dem Entwicklungsbereich „West side“
- Konkretisierung der geplanten städtebaulichen Entwicklung (z. B. Mehrzweckhalle oder hochwertiges Dienstleistungsquartier) als Anlass und Begründung der Infrastrukturmaßnahme
- Erstellung einer belastbaren Vorhabenskizze als Grundlage für die weitere Abstimmung mit dem VRR sowie möglichen weiteren Fördermittelgebern
- Abstimmung eines möglichen Finanzierungsmodells

Seitens der Förderabteilung wurde das Projekt „City Link“ der zuständigen Bezirksregierung (BRA) schriftlich vorgestellt mit der Bitte um Prüfung möglicher Förderzugänge sowie einer etwaigen Finanzierung über ein Sondervermögen.

Die Bezirksregierung hat mitgeteilt, dass kein Förderzugang im Rahmen der Richtlinien FöRi-Kom-Stra und FöRi-Nah besteht. Weitere Fördermöglichkeiten oder ein Zugriff auf ein entsprechendes Sondervermögen wurden nicht in Aussicht gestellt. Auch eine Finanzierung über den Bundesinfrastrukturfonds ist nach aktuellem Kenntnisstand nicht möglich. Das Projekt ist in seiner Zielsetzung überwiegend der städtebaulichen Entwicklung und der innerstädtischen Verknüpfung zuzuordnen und erfüllt damit nicht die Voraussetzungen für eine Förderung im Bereich der überregionalen Verkehrsinfrastruktur.

7. Politische Information und Beschlussvorlage

Am 17.03.26 wurde die 1. Sitzung des politischen Begleitgremiums Stadtentwicklung durchgeführt. Hier wurde dargestellt, welche Schritte nach Vorlage der aktualisierten Machbarkeitsstudie 2025 für den Personentunneldurchstich bereits erfolgt sind und welche Schritte in den weiteren Jahren anstehen.

In der Beratungsrunde ab STEA 30.04.26, BV Mitte 6.05.26 bis Ratssitzung am 21.05.26 soll eine Beschlussvorlage in den Gremien beraten werden.

Finanzielle Ressourcen

Kostenaktualisierung gemäß Machbarkeitsstudie 2025:

Für die **Herstellung der Verlängerung des Personentunnels: 15,5 Mio. €**

Dieser Betrag setzt sich zusammen aus baulich/technischen Anlagen: 12,6 Mio. € und Baunebenkosten: 2,9 Mio. €

Noch nicht in vorgenannten Beträgen enthalten:

- Herstellung Entree bzw. Ein-/Ausgang auf der Westside
- Kosten für Gestattungen DB/DEW+ AREAL Gewerbe I GmbH
- Instandhaltungs- und Folgekosten

Es besteht weiterhin die Annahme, dass das Projekt investiv umgesetzt wird. Für 2026 und 2027 wurden insgesamt 2,5 Mio. investive Mittel in den Haushalt eingestellt. Dies wird aller Voraussicht nach für die vorzunehmenden

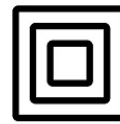
Baugrunduntersuchungen wie hier unter Pkt. 5. vorgestellt einschließlich der Planungskosten (Pkt.6) bis Lph 2 ausreichen.

Die Kostenplanung ist maßgeblich vom jeweiligen Fortschritt des Projektstadiums abhängig und kann zum jetzigen Zeitpunkt nur in Form einer groben zeitlichen Mittelbedarfsplanung dargestellt werden.

Nach derzeitigem Stand wird für den Doppelhaushalt 2028/2029 ein Mittelbedarf von jeweils 1.000.000 € pro Haushaltsjahr angenommen. Für den Doppelhaushalt 2030/2031 wird ein Mittelbedarf von 500.000 € für das Jahr 2030 sowie 2.000.000 € für das Jahr 2031 veranschlagt. Für den Doppelhaushalt 2032/2033 wird derzeit von einem Mittelbedarf in Höhe von jeweils 5.000.000 € pro Haushaltsjahr ausgegangen. Für das Jahr 2034 wird abschließend ein Mittelbedarf von rund 1.000.000 € angenommen.

Die dargestellte Mittelbedarfsplanung dient ausschließlich einer ersten groben zeitlichen Orientierung und steht unter dem Vorbehalt der weiteren Projektkonkretisierung sowie der fortschreitenden Planungsstände.

Eine belastbare Aussage zur Höhe möglicher Förderquoten kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden, da diese maßgeblich von der konkreten Förderkulisse, der Förderfähigkeit einzelner Projektbestandteile sowie den Ergebnissen der weiteren Abstimmungen mit den potenziellen Fördermittelgebern abhängt. Vor diesem Hintergrund wird derzeit bewusst auf eine quantitative Schätzung der Förderquote verzichtet.

**HAGEN**Stadt der FernUniversität
Der Oberbürgermeister**Auswirkungen
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:

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

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

☐
☐
☐

positive Auswirkungen (+)

keine Auswirkungen (o)

negative Auswirkungen (-)

Kurzerläuterung und ggf. Optimierungsmöglichkeiten:

(Optimierungsmöglichkeiten nur bei negativen Auswirkungen)

Finanzielle Auswirkungen

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

☐
☐

Es entstehen weder finanzielle noch personelle Auswirkungen.

Es entstehen folgende Auswirkungen:

1. Auswirkungen auf den Haushalt**Kurzbeschreibung:**

(Bitte eintragen)

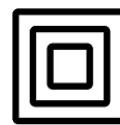
1.1 Konsumtive Maßnahme in Euro

Teilplan:		Bezeichnung:				
Auftrag:		Bezeichnung:				
Kostenstelle:		Bezeichnung:				
Kostenart:	4nnnnn	Bezeichnung:				
	5nnnnn	Bezeichnung:				
	Kostenart	2024	2025	2026	2027	2028
Ertrag (-)	4nnnnn					
Aufwand (+)	5nnnnn					
Eigenanteil						

Bei steuerlichen Auswirkungen sind die Erträge und Aufwendungen unter Abzug von Vor-/Umsatzsteuer angegeben (netto).

Bei über- oder außerplanmäßigen Aufwendungen: Die Deckung erfolgt durch:

Teilplan:		Bezeichnung:			
Auftrag:		Bezeichnung:			
Kostenstelle:		Bezeichnung:			
	Kostenart	Bezeichnung		2024	2025
Mehrertrag (-)	4nnnnn				
Minderaufwand	5nnnnn				



(+)				
-----	--	--	--	--

1.2 Investive Maßnahme in Euro

Teilplan:		Bezeichnung:				
Finanzstelle:		Bezeichnung:				
Finanzposition:	6nnnnn	Bezeichnung:				
		Bezeichnung:				
Finanzposition (Bitte überschreiben)	Gesamt	2024	2025	2026	2027	2028
Einzahlung (-) 6nnnnn						
Auszahlung (+) 7nnnnn						
Eigenanteil						

Bei steuerlichen Auswirkungen sind die Einzahlungen und Auszahlungen unter Abzug von Vor-/Umsatzsteuer angegeben.

Bei über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen: Die Deckung erfolgt durch:

Teilplan:		Bezeichnung:			
Finanzstelle:		Bezeichnung:			
	Kostenart	Bezeichnung		2024	2025
Mehrein- zahlung (-)	6nnnnn				
Minderaus- zahlung (+)	7nnnnn				

☐

Die Finanzierung ist im laufenden Haushalt bereits eingeplant.

☐

Die Finanzierung kann durch eine außer-/überplanmäßige Bereitstellung mit Deckung gesichert werden.

1.3 Auswirkungen auf den Haushaltssicherungsplan in Euro

Maßnahmen-Nr.:						
Kompensation Erläuterung:						
Kompensation HSP (Betrag):						
Auftrag:						
Kostenstelle:						
Kostenart: 4/5nnnnn						
	Kostenart	2024	2025	2026	2027	2028
Verschlechterung (-) / Verbesserung (+)	4/5nnnnn					

2. Auswirkungen auf die Bilanz

(nach vorheriger Abstimmung mit der Finanzbuchhaltung)

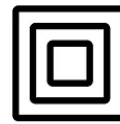
Aktiva:

(Bitte eintragen)

Passiva:

(Bitte eintragen)

3. Folgekosten in Euro:



a) jährliche Kreditfinanzierungskosten für den Eigenfinanzierungsanteil	
b) Gebäudeunterhaltsaufwand je Jahr	
c) sonstige Betriebskosten je Jahr	
d) Abschreibung je Jahr (nur bei investiven Maßnahmen)	
e) personelle Folgekosten je Jahr	
Zwischensumme	
abzüglich zusätzlicher Erlöse je Jahr	
Ergibt Nettofolgekosten im Jahr von insgesamt	

4. Steuerliche Auswirkungen

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

- ☐ Es entstehen keine steuerlichen Auswirkungen.
- ☐ Die Erträge sind umsatzsteuerpflichtig.
- ☐ Es entstehen folgende ertragsteuerliche Auswirkungen:
- ☐ Es entstehen zusätzliche Erträge im Rahmen eines bestehenden Betriebs gewerblicher Art (BgA).
 - ☐ Durch die Erträge entsteht ein neuer BgA.
 - ☐ Der potentielle Gewinn des BgA ist
 - ☐ körperschaftsteuerpflichtig (15,825 %).
 - ☐ kapitalertragssteuerpflichtig (15,825 %).
 - ☐ gewerbesteuerpflichtig (18,2 %).

Bemerkungen:

(Bitte eintragen)

5. Auswirkungen auf den Stellenplan

Stellen-/Personalbedarf:

(Anzahl)	Stelle (n) nach BVL-Gruppe	(Gruppe)	sind im Stellenplan	(Jahr)	einzurichten.
(Anzahl)	üpl. Bedarf (e) in BVL-Gruppe	(Gruppe)	sind befristet bis:	(Datum)	anzuerkennen.

6. Rechtscharakter

- ☐ Auftragsangelegenheit
- ☐ Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung
- ☐ Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung
- ☐ Freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe
- ☐ Vertragliche Bindung
- ☐ Beschluss RAT, HFA, BV, Ausschuss, sonstiges
- ☐ Ohne Bindung

Anlage/n

Keine

