



An den Vorsitzenden
des Stadtentwicklungsausschusses
Herrn Dr. Stephan Ramrath

- Im Hause -

17.03.2015

Sehr geehrter Herr Dr. Ramrath,

bitte nehmen Sie für die Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 24.03.2015 gem. § 6 (2) GeschO im Wege der Dringlichkeit folgenden Vorschlag zur Tagesordnung auf:

Machbarkeitsprüfung eines DB-Haltepunkts Eilpe

Beschlussvorschlag:

Die Stadt Hagen nimmt unmittelbar Gespräche mit der Deutschen Bahn AG, dem Landesverkehrsministerium und dem VRR auf, um im Zuge der angekündigten „Stationsoffensive“ der DB die Machbarkeit eines Haltepunkts in Eilpe zu prüfen und für dessen Einrichtung zu werben.

Begründung zur Dringlichkeit:

Die Berichterstattung zur „Stationsoffensive“ der DB (siehe Anhang) enthält die Hinweise, dass die Landesregierung mit den Verkehrsverbünden in NRW noch in diesem Monat ins Gespräch kommen will, um über die Neuschaffung von 120 Haltepunkten in NRW zu sprechen. Zudem geht daraus hervor, dass es bereits eine „Wunschliste“ als Anhang zum Nahverkehrsplan gibt, in der jedoch kein neuer Haltepunkt in Hagen vorgesehen ist. Wenn Hagen also einen Vorschlag in dieses Programm einbringen möchte, wäre es dringlich, für eine Entscheidung hierüber nicht erst die Gremienrunde nach den Osterferien abzuwarten.

Begründung zum Beschlussvorschlag:

Am 17.03. meldet die Presse, dass die Deutsche Bahn im Zuge einer „Stationsoffensive“ in ganz Deutschland 350 neue Haltepunkte einrichten will, davon 120 in NRW. Erstmals obliegt die Finanzierung solcher Haltepunkte damit nicht nur den Kommunen, sondern DB und Land planen, sich daran signifikant zu beteiligen.

Dies ist eine Chance, die in der Vergangenheit bereits angedachte Planung eines Haltepunktes in Eilpe neu zu beleben: Da ein solcher Haltepunkt im Eilper Zentrum in unmittelbarer Nähe zum hervorragend frequentierten Einkaufszentrum eingerichtet werden könnte, würde er

voraussichtlich auch die Realisierungsbedingung aus Sicht der DB erfüllen, dass „pro Tag 350 neue Fahrgäste gewonnen (...) werden könnten“. Die „Stationsoffensive“ der DB sollte sich Hagen nicht entgehen lassen, denn hier kann ein Verkehrsinfrastrukturprojekt angegangen werden, das bisher aus Kostengründen keine Realisierungschance hatte.

Mit freundlichen Grüßen
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN



Rüdiger Ludwig
Ausschussmitglied

f.d.R.
Hubertus Wolzenburg
Fraktionsgeschäftsführer

Anhänge: Artikel aus Westfalenpost und Westfälischer Rundschau vom 17.03.2015

WR 17.3.95

120 neue Bahn-Haltestellen in NRW

Konzern will Stationsnetz ausbauen. Landesregierung zeigt „großes Interesse“

Von Dietmar Seher

Dortmund. Die Deutsche Bahn denkt radikal um: Nachdem der Staatskonzern über Jahrzehnte hinweg Hunderte von Bahnhöfen und Haltepunkten stillgelegt und viele Städte und Gemeinden komplett vom Zugverkehr abgekoppelt hat, plant er jetzt eine „Stationsoffensive“. NRW wird dabei Schwerpunkt sein.

Bundesweit will das Unternehmen 350 neue Stationen einrichten - meist in kleineren Städten und Gemeinden, aber auch in der Nähe von großen Wohngebieten oder Universitäten. Rund zwei Millionen Menschen könnten so einen neuen Anschluss erhalten.

Nach „ersten Überlegungen“ sind 120 davon in Nordrhein-Westfalen geplant. Voraussetzung: Das Land beteiligt sich finanziell. Ein Bahnsprecher sagte der WR:

„Die Gespräche sollen noch in diesem Monat aufgenommen werden“. Auch das Land signalisiert ein „großes Interesse“, wie Bernhard Meier vom Verkehrsministerium bestätigt. Deshalb will die Landesregierung mit den zuständigen Verkehrverbünden - VRR im Ruhrgebiet und am Niederrhein, NWL in Westfalen - so schnell wie möglich Gespräche über die Möglichkeiten zur Umsetzung des Plans aufnehmen. Dabei geht es

vor allem um zwei Fragen: Wo sollen die Bahnhöfe hin? Und: Wer wird sie am Ende mitfinanzieren?

Tatsächlich gibt es zum Beispiel im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) bereits eine Art „Wunschliste“ als Anhang zum Nahverkehrsplan. In diese haben Kommunen 20 Standorte hineingeschrieben, die sie für die Einrichtung eines Bahnhofs geeignet halten. Im Ruhrgebiet sind dies Dortmund-Kronprinzenstraße und

Oberhausen-Alstaden, in Düsseldorf der Medienhafen, am unteren Niederrhein Goch-Pfalzdorf. Stark ist in dieser Liste der Niederrhein rund um Mönchengladbach, Krefeld und Neuss vertreten und auch die Region Wuppertal.

Bisher sind im VRR-Bereich kaum neue Haltepunkte und Bahnhöfe errichtet worden. Das liegt auch an der hier geltenden Finanzierungsregelung, sagt Lothar Ebbers vom Fahrgastverband Pro Bahn NRW. Denn die Kommunen müssten ihre Wünsche selbst bezahlen. Ebbers lobt den Bahn-Plan als „begrüßenswert“.

Aus Sicht der DB kommen Standorte in Frage, an denen Neukunden zu erwarten sind. Eine Realisierung mache dann Sinn, wenn pro Tag 350 neue Fahrgäste gewonnen und Einnahmen von 300000 Euro im Jahr erzielt werden könnten. Kommentar Seite 2

Starke Konkurrenz durch Fernbusse

■ **Viele Busunternehmen** bieten inzwischen zu deutlich günstigeren Preisen ähnliche Verbindungen an wie die Bahn im Fernverkehr. Im vergangenen Jahr, so schätzt die Branche, dürften sich die Passagierzahlen bei Fernbus-

sen auf gut 16 Millionen verdoppelt haben.

■ Die Bahn kündigte an, mit mehr eigenen **Fernbus-Linien** zu reagieren. Welche Strecken dazukommen, ist noch nicht bekannt.

WP 17.3.15

Bahn steuert um: In NRW 120 neue Stationen geplant

Land soll sich allerdings an Finanzierung beteiligen. Gespräche starten bald

Von Dietmar Seher
und Joachim Karpa

Hagen. Die Deutsche Bahn denkt radikal um: Nachdem der Staatskonzern über Jahrzehnte hinweg Hunderte von Bahnhöfen und Haltepunkten stillgelegt und viele Städte und Gemeinden komplett vom Zugverkehr abgcoppelt hat, plant er jetzt eine „Stationsoffensive“. NRW wird dabei Schwerpunkt sein. Bundesweit will das Unternehmen 350 neue Stationen einrichten – meist in kleineren Städten und Gemeinden, aber auch in der Nähe von großen Wohngebieten oder Universitäten. Zwei Millionen Menschen könnten auf diese Weise einen neuen Bahnanschluss erhalten.

Nach „ersten Überlegungen“ sind 120 davon in NRW geplant. Voraussetzung: Das Land beteiligt sich finanziell. Ein Bahnsprecher sagte: „Die Gespräche sollen

noch in diesem Monat aufgenommen werden.“ Auch das Land signalisiert ein „großes Interesse“, bestätigt das Verkehrsministerium. Deshalb will die Landesregierung mit den zuständigen Verkehrsverbünden – VRR im Ruhrgebiet und am Niederrhein, NWL in Westfalen – so schnell wie möglich Gespräche über die Möglichkeiten zur Umsetzung des Bahn-Plans aufnehmen. Dabei geht es vor allem um zwei Fragen: Wo sollen die Bahnhöfe hin? Und: Wer wird sie am Ende mitfinanzieren?

Tatsächlich gibt es zum Beispiel im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr bereits eine Art „Wunschliste“ als Anhang zum Nahverkehrsplan. In diese haben Kommunen 20 Standorte hineingeschrieben, die sie für die Errichtung eines Bahnhofs geeignet halten. Auch im Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe des Zweckverbandes Ruhr-Lippe (ZRL) wird geprüft, weitere Stationen einzurichten. Dazu gehören Balve-Schulzentrum, Kreuztal-Buschhütten, Kreuztal-Mitte, Siegen-Kaan, Wilnsdorf-Niederdielien und Bad Laasphe Kurpark. „Unsere Überlegungen“, so ZRL-Geschäftsführer Dubbi, „müssen nun mit den Vorstellungen der Bahn abgeglichen werden.“

Aus der Sicht der DB kommen Standorte in Frage, an denen Kunden gewonnen werden können. Gut im Rennen: Wo es pro Tag 350 neue Fahrgäste geben könnte und Einnahmen von 300 000 Euro im Jahr. Kommentar Seite 2

Güterzüge sollen vom Rhein an die Ruhr

■ Eine Studie des Bundesverkehrsministeriums sagt, dass die **Ruhr-Sieg-Strecke** die Güterstrecke am **Mittelrhein** am schnellsten entlasten könnte.

■ Über Hagen, Siegen und Gießen sollen die Züge in **Hanau** an das Hauptschienennetz angebunden werden. jk

Bericht Region

DIENSTAG | 17. MÄRZ 2015

TAGESTHEMA

WP 17.3.15

LEINARTIKEL

Lorenz Redicker
zur neuen Bahn-Strategie



Die Bahn entdeckt die Fläche wieder

Gute Nachrichten im Umfeld der Deutschen Bahn waren zuletzt selten. Die geplante „Stationsoffensive“, die Errichtung von bundesweit bis zu 350 neuen Haltepunkten, gehört definitiv zu dieser Spezies. Nach Jahren des Rückzugs aus der Fläche, des Abbaus von Schienen und Bahnhöfen, wäre das eine Umkehr: Die Bahn investiert wieder in ihr Brot- und Butter-Geschäft: den regionalen Schienenverkehr.

Hinter dieser Strategie steckt weniger nostalgische Verklärung als vielmehr schlichtes Kosten-Nutzen-Kalkül: Einmal will die Bahn die neuen Haltepunkte – mehr als Einheits-Wartehäuschen mit Fahrkartautomaten sollten wir uns nicht erhoffen – nur bauen, wenn die Bundesländer sich an den Kosten beteiligen. Was kein anrüchiger Wunsch ist; es geht hier schließlich um öffentliche Verkehrs-Infrastruktur. Zum anderen rechnet sich der Betrieb von Bahnhöfen und Haltepunkten für die Bahn-Tochter DB Station und Service. Die Bahnbetreiber zahlen für jeden Halt eines jeden Zuges. Ganz nebenbei: Die DB-Bahnhofstochter ist und bleibt Monopolist; Konkurrenz muss die DB hier nicht fürchten.

Den Bahnfahrern können die Motive egal sein. Neue Bahnhöfe bringen die Bahn näher an neue wie alte Kunden heran. Die Wiederentdeckung des Regionalverkehrs, in dem die Bahn trotz der Konkurrenz noch immer das Gros ihrer Fahrgäste befördert, ist ein gutes Zeichen intelligenter Verkehrspolitik. Und wer weiß: Vielleicht gehen die Bahn-Manager ja noch weiter, bringen nicht nur Regionalbahnen in Kleinstädte und Vororte, sondern auch den Fernverkehr zurück in die vielen Mittel- und Großstädte, denen die DB zuletzt den Rücken gekehrt hat. Deren Liste ist allzu lang: Siegen, Krefeld, Mönchengladbach, Bremerhaven, Gera ...