

15.02.2016

STEA 16.02.2016

Sachstandsbericht

**zum TOP Erschließung Westportal Hauptbahnhof
hier: Machbarkeitsstudie
Anfrage Hagen Aktiv vom 05.02.2016**

Eine wesentliche geplante Maßnahme im Zuge der städtebaulichen Neuordnung im Bereich des Hauptbahnhofs Hagen und der Westside Hbf. ist der Durchstich des bestehenden Personentunnels im Hagener Bahnhof bis in den neuen Entwicklungsbereich vis-à-vis der Gleise. Die Tunnelverlängerung wird sich sowohl unter den Gleisen der Deutschen Bahn als auch unter den Privatgleisen der angrenzenden Deutschen Edelstahlwerke (DEW) befinden.

Mit dem im Oktober 2015 an das Büro IVB (Düsseldorf) vergebenen Auftrag zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie wird die Realisierbarkeit des Tunneldurchstichs geprüft. Dabei werden insbesondere folgende Punkte untersucht:

- Bestandsanalyse und Rahmenbedingungen
- Technische Bauweise und Machbarkeit
- Realisierbarkeit unter Beachtung der eisenbahnbetriebl. Bedingungen
- Variantenuntersuchung
- Auswirkungen auf den Bestand
- Erforderliche vertragliche Vereinbarungen
- Zeitplan (Planung und Realisierung)
- Kosten

Die Untersuchungen durch das Büro IVB sind fast abgeschlossen. Die abgeschlossene Machbarkeitsstudie wird der Verwaltung bis Ende Februar 2016 übergeben werden.

Der Verwaltung liegt seit dem 11.02.2016 ein Vorabzug der Studie vor.
Folgendes ist dem Vorabzug der Studie zu entnehmen:

Grundsätzlich besteht die bautechnische und genehmigungsrechtliche Möglichkeit, den Personentunnel zu verlängern und durchzustechen.

Nach dem gültigen betrieblich-technischen Regelwerk der Bahn fordert die Genehmigung allerdings erhöhte bautechnische Anforderungen. Dies ist dadurch bedingt, dass der im Bestand vorhandene Abstand zwischen der Geländeoberkante und der Oberkante Tunnelbauwerk den Vorschriften des aktuellen Bahn-Regelwerks nicht entspricht. Der Abstand unterschreitet die vorgeschriebene Mindestdistanz von 60 cm. Diese im gesamten Altbestand zu findende Situation war nach dem damals geltenden Regelwerk zulässig, wäre aber heute nicht mehr genehmigungsfähig.

Eine ebenerdige Weiterführung des bestehenden Tunnels ist somit genehmigungsrechtlich ausgeschlossen. Dies gilt für den gesamten zu unterbauenden Bereich unter den bundeseigenen Gleisen als auch unter den Gleisen der DEW.

IVB prüft in der Machbarkeitsstudie verschiedene bautechnische Möglichkeiten, die sowohl statisch als auch hinsichtlich der Gleislagestabilität überzeugen und die bautechnische und genehmigungsrechtliche Machbarkeit herbeiführen. Letztendlich wird das Ergebnis eine Tunnelverlängerung mit geneigtem Verlauf und Zwischenpodest sein, die sowohl den Vorschriften der Bahn und den grundwasserbedingten Belangen Rechnung trägt, als auch eine barrierefreie Nutzung ermöglicht. Die endgültige Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit wird dem Eisenbahnbusdamsamt (EBA) obliegen.

In einer Grobkostenschätzung werden die Kosten zur Herstellung des Tunneldurchstichs einschließlich Unvorhergesehener und Bauerschwernissen auf ca. 4,7 Mio. € netto geschätzt. Die Baunebenkosten werden ca. 1 Mio. € betragen, so dass sich Gesamtkosten auf ca. 5,7 Mio. € netto belaufen werden. Aufgrund von Anforderungen (Baugrund, Kampfmittel, Altlasten, Leitungen usw.), die bisher nicht abschließend untersucht werden konnten, sollten zusätzlich ca. 20 % der Kosten in den Gesamtaufwand einkalkuliert werden. Insgesamt ist somit mit Kosten von 6,84 Mio. € netto zu rechnen.

Die Zeit zur Herstellung der Machbarkeitsstudie hat die Verwaltung genutzt, um die umfangreichen Rahmenbedingungen zur Vorbereitung eines städtebaulichen Entwurfs für den Bereich „Westside Hauptbahnhof“ zusammenzutragen. Aufgrund der vielschichtigen Anforderungen und Restriktionen, wie z.B. dem Neubau der Bahnhofshinterfahrung, der Altlastensituation, dem naheliegenden Hauptbahnhof, der Philippshöhe, den beiden Flüsse Ennepe und Volme und deren Zusammenfluss, gibt es hier eine große Vielzahl an zu beachtenden Planungsvorgaben.

Nach Vorliegen des Abschlussberichts der Machbarkeitsstudie wird eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die zunächst die wesentlichen Planungskriterien für den städtebaulichen Entwurf festlegt und dann konkret in die Planung einsteigt. Im weiteren Verlauf soll ein offener Planungsprozess geführt werden, in den auch externe Planer und interessierte Bürger eingebunden werden sollen.

Mit der positiven Aussage zur Realisierungsfähigkeit des Tunneldurchstichs wird der Planungsauftrag zur Entwicklung der „Westside Hauptbahnhof“ konkreter: Das Ziel ist die Herstellung eines hochwertigen Quartiers mit Dienstleistungsbetrieben und Büros. Durch die Verklammerung der Bereiche östlich und westlich des Bahnhofsgebäudes wird der Hauptbahnhof gestärkt werden. Den Verkehrsflächen sind ortsbezogene Funktionen zuzuordnen, es können neue Wegenetze in den Planungsbereich und darüber hinaus in den Naherholungsraum Philippshöhe und an die Flüsse entstehen.

Um die mögliche Einbindung der Fernbusse in das städtebauliche Konzept „Westside Hauptbahnhof“ oder die Festlegung eines sonstigen Standorts im Innenstadtgebiet kümmern sich gemeinschaftlich die Fachbereiche 32, 61 und 69. Die 10-jährige durch die Bezirksregierung erteilte Konzessionsbindung, die nach Ansicht der Verwaltung der kommunalen Planungshoheit widerspricht, soll hinterfragt werden. Dazu sind zeitnah Gespräche mit der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG) und der Bezirksregierung erforderlich.

Im Bereich der „Westside Hauptbahnhof“ wäre die Inbetriebnahme einer Fernbushaltestelle frühestens mit Fertigstellung der Bahnhofshinterfahrung im Jahr 2019 möglich.

Mit der Konkretisierung der Planungsziele können jetzt auch die Fragen zur Finanzierung des Tunneldurchstichs konkret angegangen werden. Es gilt nun die verschiedenen Möglichkeiten der Zuwendungen aus Städtebauförderung und/oder Investitionsmaßnahmen des ÖPNV sowie eine mögliche Beteiligung der Bahn oder einen denkbaren Gewinn aus dem Bodenwertzuwachs abzuklopfen.