



ÖFFENTLICHER VORSCHLAG ZUR TAGESORDNUNG

Absender:

FDP-Fraktion im Rat der Stadt Hagen

Betreff:

Vorschlag zur Tagesordnung gem. § 6 Abs. 1 der GeschO von der FDP Fraktion
Hier: "Änderungsanträge Maßnahmen"

Beratungsfolge:

05.11.2019 Stadtentwicklungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Der ISEK 2035 Abschlussbericht (Vorlage 0730/2019) wird wie folgt geändert:

P1 Aktualisierung der Machbarkeitsstudie Hagener Straßenbahn

a) Die Überschrift der Maßnahme wird wie folgt geändert:

Weiterentwicklung der Machbarkeitsstudie Hagener Straßenbahn zu einem Regional-Stadtbahn-System

b) Der Erläuterungstext wird wie folgt geändert:

Eine Regional-Stadtbahn eignet sich als klimafreundliches und ressourcenschonendes Rückgrat des ÖPNV. Im Vergleich zu einem klassischen Straßenbahnsystem nutzt sie vor allem vorhandene Schienenwege und verbindet diese durch wenige neu zu schaffende Trassen. Dies schafft Synergieeffekte und schont finanzielle und planerische Ressourcen.

Die Einrichtung einer Stadtbahn ist in jedem Fall mit hohen Investitionen und Folgeinvestitionen verbunden, sodass ein solches Großprojekt ein sehr strittiges Thema darstellt und im Rahmen einer politischen Diskussion abgewogen werden muss. Da eine Regional-Stadtbahn wegen der vertraglichen Nutzungsbindung der Regionalbahngleise erst ab 2028 realisiert werden kann, bleibt ausreichend Zeit für eine detaillierte und nachhaltige Planung.



Die Wiedereinführung einer Stadtbahn wird als Zukunftszenario auch im aktuellen laufenden Verfahren zur Aufstellung des Nahverkehrsplans diskutiert. Es deutet sich jedoch bereits an, dass der Bau eines reinen Stadtbahnsystems mit eigenen Trassen für die besonders nachfragestarken Achsen zwischen Hauptzentrum und den Nebenzentren und Siedlungsschwerpunkten sowohl finanziell als auch planerisch kaum darstellbar ist. Selbst bei entsprechender Förderung sind der Eigenanteil und die Folgekosten für die Stadt Hagen kaum zu stemmen. Daher sollen Prüfung und Planung von Anfang an auf ein Regional-Stadtbahn System in Anlehnung an das Karlsruher Modell angelehnt werden.

P8 Hagener Flusswegenetz / Ruhrtal_8 mit Auftakt Volme-Brücke

Im Erläuterungstext wird ergänzt:

„Weiterhin soll die touristische Erschließung der Flüsse durch Möglichkeiten des Wasserwanderns ergänzt.

M2 Urbane Produktion

Im Erläuterungstext wird der letzte Satz wie folgt geändert:

„Ein solcher Stadtraum sollte von einer funktionalen Dichte und einer Mischung unterschiedlicher Nutzungen geprägt sein (z.B. das ehemalige Schlachthof-Areal).

I10 Design-Handbuch für öffentliche Räume

Die Maßnahme wird gestrichen.

I11 Gestaltungsbeirat

Die Maßnahme wird gestrichen.

Kurzfassung

Entfällt

Begründung

Siehe Anlage: Antrag der FDP Fraktion

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung
(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

sind nicht betroffen

FDP-Fraktion • Rathausstr. 11 • 58095 Hagen

An den
Vorsitzenden des StEA
Dr. Stephan Ramrath
Im Haus

Hagen, 23.10.2019

Betreff: „Änderungsanträge Maßnahmen“ – StEA, 05.11.2019

Sehr geehrter Herr Dr. Ramrath,

hiermit stellen wir folgenden Antrag zur Sitzung des StEA am 05.11.2019 gem. §6 GO:

1. Anträge

Der ISEK 2035 Abschlussbericht (Vorlage 0730/2019) wird wie folgt geändert:

P1 Aktualisierung der Machbarkeitsstudie Hagener Straßenbahn

a) Die Überschrift der Maßnahme wird wie folgt geändert:

Weiterentwicklung der Machbarkeitsstudie Hagener Straßenbahn zu einem Regional-Stadtteil-System

b) Der Erläuterungstext wird wie folgt geändert:

Eine Regional-Stadtteil-Bahn eignet sich als klimafreundliches und ressourcenschonendes Rückgrat des ÖPNV. Im Vergleich zu einem klassischen Straßenbahnsystem nutzt sie vor allem vorhandene Schienenwege und verbindet diese durch wenige neu zu schaffende Trassen. Dies schafft Synergieeffekte und schont finanzielle und planerische Ressourcen.

Die Einrichtung einer Stadtteil-Bahn ist in jedem Fall mit hohen Investitionen und Folgeinvestitionen verbunden, sodass ein solches Großprojekt ein sehr strittiges Thema darstellt und im Rahmen einer politischen Diskussion abgewogen werden muss. Da eine Regional-Stadtteil-Bahn wegen der vertraglichen Nutzungsbindung der Regionalbahngleise erst ab 2028 realisiert werden kann, bleibt ausreichend Zeit für eine detaillierte und nachhaltige Planung.

Die Wiedereinführung einer Stadtbahn wird als Zukunftszenario auch im aktuellen laufenden Verfahren zur Aufstellung des Nahverkehrsplans diskutiert. Es deutet sich jedoch bereits an, dass der Bau eines reinen Stadtbahnsystems mit eigenen Trassen für die besonders nachfragestarken Achsen zwischen Hauptzentrum und den Nebenzentren und Siedlungsschwerpunkten sowohl finanziell als auch planerisch kaum darstellbar ist. Selbst bei entsprechender Förderung sind der Eigenanteil und die Folgekosten für die Stadt Hagen kaum zu stemmen. Daher sollen Prüfung und Planung von Anfang an auf ein Regional-Stadtbahn System in Anlehnung an das Karlsruher Modell angelehnt werden.

P8 Hagener Flusswegenetz / Ruhrtal 8 mit Auftakt Volme-Brücke

Im Erläuterungstext wird ergänzt:

Weiterhin soll die touristische Erschließung der Flüsse durch Möglichkeiten des Wasserwanderns ergänzt.

M2 Urbane Produktion

Im Erläuterungstext wird der letzte Satz wie folgt geändert:

„Ein solcher Stadtraum sollte von einer funktionalen Dichte und einer Mischung unterschiedlicher Nutzungen geprägt sein (z.B. das ehemalige Schlachthof-Areal).

I10 Design-Handbuch für öffentliche Räume

Die Maßnahme wird gestrichen.

I11 Gestaltungsbeirat

Die Maßnahme wird gestrichen.

2. Begründungen

Zu P2: Die FDP-Fraktion hält die Umsetzung eines klassischen Straßenbahnsystems in Hagen weder für wünschenswert noch für finanziertbar oder praktisch sinnvoll umsetzbar. Eine sinnvolle Alternative könnte ein Regional-Stadtbahn-System sein, dass ausschließlich zur Verbindung der bestehenden Gleisanlagen auf eine eingeschränkte Neubaustrecke in der Innenstadt setzt. Selbst bei Verfügbarkeit der entsprechenden Fördermittel würden auf die Stadt Hagen Eigenanteile in zweistelliger Millionenhöhe zukommen, mögliche Folgekosten nicht eingerechnet. Es ist naiv zu glauben, dass ein solches Projekt für die Stadt Hagen in absehbarer Zeit finanziell realisierbar ist. Weiterhin wären Teile der Verwaltung über Jahre hinweg personell in ein solches Mammutprojekt eingebunden und würden für andere wichtige Projekte nicht zur Verfügung stehen. Es ist aus unserer Sicht daher sinnvoll bereits bei der Aktualisierung des Konzeptes prioritär eine machbare Alternative zu prüfen und keine unrealistischen Projekte erneut aufzuwärmen.

Zu P8: Die touristische bzw. sportliche Nutzung der Flussläufe durch „Wasserwandern“ z.B. in Form von Kajaks oder Kanus ist aus unserer Sicht eine wertvolle Ergänzung zur Erschließung

für Fußgänger und Radfahren und sollte daher im Konzept Berücksichtigung finden.

Zu M2: Die Nutzung des Westside-Areals für „Urbane Produktion“ wie im Text beschrieben widerspricht geltenden politischen Beschlüssen sowie den kommunizierten Prioritäten der Verwaltung. Das Areal ist daher als Beispiel ungeeignet.

Zu I10: Die FDP-Fraktion hält einen solchen Leitfaden für überflüssig. Er nimmt im Zweifelsfall politische Entscheidungen vorweg und schränkt die Gestaltungsfreiheit unnötig ein. Die erwähnten Beispiele und Ziele sind auch aus unserer Sicht nicht geeignet die Erstellung eines solchen Regelwerkes zu rechtfertigen.

Zu I11: Die Einrichtung eines Gestaltungsbeirates widerspricht einem einstimmig gefassten Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 10.05.2016. Die dort fraktionsübergreifend geäußerten Argumente gegen einen solchen Beirat dürften auch weiterhin gültig sein und müssten deswegen hier nicht wiederholt werden.

Weitere Begründung erfolgt ggf. mündlich.

Mit freundlichen Grüßen

Claus Thielmann
Fraktionsvorsitzender

Michael Grzeschista
planungspolitischer Sprecher