

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

Betreff:

Schienenverkehr in der Region (gem. 0822/2019)

Beratungsfolge:

18.08.2020 Unterausschuss Mobilität

07.09.2020 Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität

01.10.2020 Rat der Stadt Hagen

Beschlussfassung:

Rat der Stadt Hagen

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Hagen nimmt die Stellungnahme der Verwaltung zu den Punkten 1, 2 und 5 zum Beschluss des Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität vom 29.01.2020 (Drucksachennummer 0822/2019) zu Kenntnis und beschließt die Punkte 3 und 4 nicht umzusetzen.

Begründung

Gemäß dem Beschluss des Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität (UWA) vom 29.01.2020 zur Vorlage 0822/2019, nimmt die Verwaltung im Folgenden zu den einzelnen Punkten Stellung.

1) *Der Rat fordert die Stadtverwaltung und zusätzlich den Zweckverband VRR AöR auf, als TÖB bei der Neuaufstellung des NVP des Nahverkehrsraum Westfalen Lippe (NWL) eine Stellungnahme abzugeben, die mindestens das Beibehalten des gegenwärtigen SPNV-Angebotes von dem NWL-Gebiet nach Hagen Hbf und zurück auch als Basis des zukünftigen Angebotes berücksichtigt – insbesondere vor dem Hintergrund der perspektivisch angedachten Relation Siegen – Lennetal – Dortmund unter Umfahrung von Hagen Hbf.*

2) *Der Rat bittet den Oberbürgermeister, diese Anforderungen auch vor dem Hintergrund seines Mandates beim VRR tatkräftig zu unterstützen.*

Der Nahverkehrsplan des Nahverkehrsraum Westfalen Lippe (NWL) befindet sich aktuell in der Aufstellung. Nach Auskunft des NWL ist die TÖB-Beteiligung noch für dieses Jahr vorgesehen. Im Zuge der Beteiligung werden sowohl der VRR, als auch die Stadt Hagen um eine Stellungnahme gebeten. Hier wird die Stadt Hagen die Möglichkeit haben, die in Beschluss 1 aufgeführten Belange, einzubringen. Wie im UWA am 29.01.2020 berichtet, wird die Stellungnahme der Stadt Hagen im Vorfeld im UWA vorgestellt.

3) *Der Rat bittet den Zweckverband VRR AöR, die Machbarkeit eines Tunnels zwischen Lennetal und Volmetal auf Hagener Stadtgebiet zu untersuchen, damit zukünftig Regionalverkehr und Fernverkehr zwischen Siegen/Iserlohn und dem Ruhrgebiet direkt zum Hagener Hbf geführt werden können – d. h. ohne Kopfmachen in Hagen Hbf – mit dem Ziel, die Position Hagens als Oberzentrum Südwestfalens auch hinsichtlich der Erreichbarkeit im Schienennetz deutlich zu stärken. Im Rahmen der Untersuchung soll auch überprüft werden, ob zwischen den vorhandenen Bahnhöfen Hohenlimburg und Oberhagen auch die Hagener Ortsteile Emst und Eilpe durch Stationen angebunden werden können. Die Untersuchung wird politisch von Vertretern der Stadt Hagen begleitet. Ziel dieser Maßnahmen ist deren Aufnahme in den Nahverkehrsplan des Zweckverband VRR AöR, die Landesplanung NRW und den Bundesverkehrswegeplan.*

4) *Der Rat bittet den Oberbürgermeister, im Rahmen seiner Funktion bei den südwestfälischen Gebietskörperschaften (Märkischer Kreis, Kreis Olpe und Kreis Siegen – Wittgenstein) sowie wichtigen Institutionen (z. B. SIHK) für dieses Projekt zu werben und ggf. eine breite Unterstützergruppe unterschiedlicher betroffener Institutionen zu organisieren*

Grundsätzlich ist der Schienenverkehr in Hagen durch die Topographie der Stadt geprägt. Eine direkte Verbindung zwischen Lennetal und Volmetal ist daher nicht möglich. Verbindungen aus dem Ruhrgebiet nach Siegen/ Iserlohn müssen derzeit in

Hagen kopfmachen (s. Abbildung 1). Die Fahrzeit zwischen den Stationen Hagen Hauptbahnhof und Hagen Hohenlimburg beträgt derzeit 11 Minuten.



Abbildung 1: Übersicht der Linienführung

Um eine Verbindung zwischen den vorhandenen Strecken in Eilpe/Delstern und Lennetal zu schaffen, müsste eine Distanz von ca. 4 Kilometern mit Hilfe eines Tunnels überwunden werden (s. Abbildung 2). Aus Sicht der Verwaltung ist hierfür jedoch keine sinnvolle und umsetzbare Trassenführung erkennbar. Zwischen Eilpe/Delstern und dem Lennetal über Staplack und Holthausen bestehen Höhenunterschiede von über 100 Metern. Zusätzlich wird eine Trassenführung durch die bestehende Bebauung sowie die Bundesautobahn A 45 erschwert. Bei einem Bau würden extrem hohe Kosten von wahrscheinlich mehreren hundert Millionen Euro anfallen.

Zusätzlich würde die neue Streckenführung die Nutzung des Goldbergtunnels beinhalten. Dieser besteht auf einer Länge von 2,2 Kilometern seit mehr als 100 Jahren und besitzt Bestandsschutz. Um den Goldbergtunnel für weitere Fahrten des Regional- und Fernverkehrs nutzen zu können, ist die Installation von Oberleitungen erforderlich. Hierfür müsste der vorhandene Tunnel ausgeweitet werden. Der vorhandene Bestandsschutz würde voraussichtlich bei einem Ausbau entfallen,

sodass eine Zweigleisigkeit innerhalb einer Tunnelröhre nicht mehr möglich ist. Hier würden zusätzlich enorme Kosten anfallen.

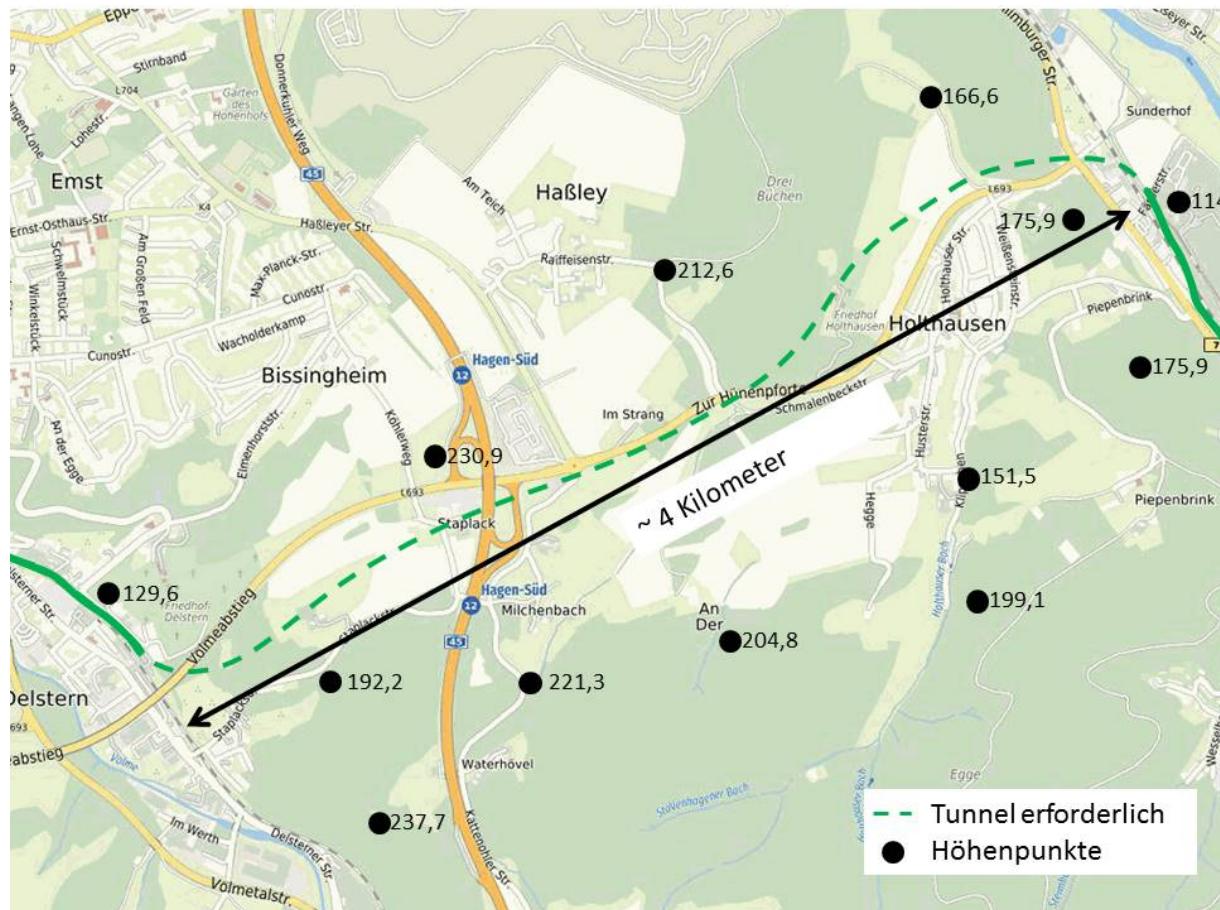


Abbildung 2: Verbindung zwischen Volmetal und Lennetal

Insgesamt erscheint der Vorschlag einer Tunnellösung zwischen Volmetal und Lennetal nicht umsetzbar und nicht verhältnismäßig. Die Verwaltung schlägt vor die Punkte 3 und 4 nicht umzusetzen.

5) Der Rat fordert die Stadtverwaltung auf, beim Zweckverband VRR AöR folgende Bahnhöfe bzw. Haltepunkte hinsichtlich der (Wieder-)Inbetriebnahme jeweils als Umsteigestationen zum städtischen ÖPNV anzumelden: Eckesey, Eilpe, Halden (neu zwischen Industriestraße und Überführung im Bereich des ehemaligen Bahnhofs), Haspe (neu an der Voerder Straße), Kabel (im Bereich Schwerter Straße/Hellweg) und Priorei. Zusätzlich sind die Haltepunkte Wehringhausen (mit Ausgängen zum Bodelschwinghplatz und zur Minervastraße) und Vorhalle (zwischen Nöhstraße und Fußgängerbrücke Reichsbahnstraße) zu verschieben jeweils mit Anbindung an den städtischen ÖPNV. Die durchzuführenden Untersuchungen werden politisch von Vertretern der Stadt Hagen begleitet. Ziel dieser Maßnahmen ist deren Aufnahme in den Nahverkehrsplan des Zweckverband VRR AöR, die Landesplanung NRW und den Bundesverkehrswegeplan.

Beim VRR hat es in der Vergangenheit mehrere sogenannte „Modernisierungsoffensiven“ gegeben. Mit diesen Programmen wurden Bahnhöfe und S-Bahn-Haltepunkte aus- und umgebaut. Die Auswahl der Stationen erfolgte dabei in Absprachen zwischen der Deutschen Bahn, dem Land sowie dem Verkehrsverbund. Die Kommunen selbst konnten sich hierbei nicht einbringen und eine „Anmeldung“ von Stationen ist nicht möglich. Aktuell ist nicht bekannt, ob es in naher Zukunft weitere Modernisierungsoffensiven geben wird.

Grundsätzlich schlägt die Verwaltung hinsichtlich der vorgeschlagenen Bahnhöfe vor, ein Gespräch mit dem VRR anzustreben. Hier sollte zunächst die Sinnhaftigkeit der Inbetriebnahme bzw. der Verschiebung der Haltepunkte geprüft werden. Sowohl auf Seiten des VRR, als auch auf lokaler Ebene, sollte in Form von Nachfrage- und Modellanalysen eine Datengrundlage geschaffen werden, die sich zur Prüfung der Vorschläge eignet.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

sind nicht betroffen

Finanzielle Auswirkungen

Es entstehen weder finanzielle noch personelle Auswirkungen.

gez.

Erik O. Schulz
Oberbürgermeister

gez.

Henning Keune
Technischer Beigeordneter

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich

Oberbürgermeister

Gesehen:

Erster Beigeordneter und Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Bejgeordnete/r

Die Betriebsleitung Gegenzeichen:

Amt/Eigenbetrieb:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb: **Anzahl:**
