



ANFRAGE GEM. § 5 GESCHÄFTSORDNUNG

Absender:

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Rat der Stadt Hagen

Betreff:

Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen
Hier: Erhalt der Gleisinfrasturktur zum Koepchenwerk

Beratungsfolge:

14.09.2022 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Anfragetext:

Siehe Anlage

Kurzfassung

Entfällt

Begründung

Siehe Anlage

Inklusion von Menschen mit Behinderung

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

☒ sind nicht betroffen



Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

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

☒ keine Auswirkungen (o)

An den Vorsitzenden
des Ausschusses für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität
Herrn Rüdiger Ludwig

- Im Hause -

Hagen, 25.08.2022

Sehr geehrter Herr Ludwig,

bitte nehmen Sie für die Sitzung des Ausschusses für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität am 14.09.2022 die folgende Anfrage gem. § 5 (1) GeschO auf die Tagesordnung:

Erhalt der Gleisinfrasturktur zum Koepchenwerk

In der UKM-Sitzung am 03.05.2022 hat die Verwaltung eine Stellungnahme zum TOP 4.5 „Erhalt der Schieneninfrastruktur zum Koepchenwerk“ (Drucksache 0283/2022) mit Datum des 25.04.2022 erstellt.

Dazu ergeben sich unsererseits noch folgende Fragen:

- 1) In der Stellungnahme wird mittel- bis langfristig ein zentral gelegener SPNV-Haltepunkt Hengstey angedacht. Gegenwärtig verlaufen eisenbahntechnisch vier zweigleisige Strecken parallel zum Hengsteysee im Bereich des ehemaligen Rangierbahnhofes.

An welcher dieser vier Strecken bzw. an welcher Stelle würden nach derzeitigem Stand der Überlegungen ein oder ggf. mehrere solcher Haltepunkt(e) anzuordnen sein?

- 2) Die Verwaltung schreibt, dass mit einem Erhalt des Gleises zum Koepchenwerk in betriebsfähigem Zustand kein Radverkehr möglich sei.

Wie erklärt sich die Verwaltung, dass an vielen vergleichbaren Stellen in Deutschland bei Straßenbahn- und Eisenbahngleisen Radverkehr im Bereich der Gleise durch geeignete Schutzmaßnahmen für Fahrradfahrer im täglichen Betrieb störungsfrei durchgeführt wird?

Worin liegt die spezielle Problematik, dass so etwas im Bereich der Eisenbahnbrücke nicht möglich sein soll?

Welche Fördermittelgeber haben Zuschüsse bei weiterhin vorhandenem Gleis abgelehnt? Wann stellt die Verwaltung dem UKM die schriftlichen Aussagen der Fördermittelgeber zur nicht möglichen Förderfähigkeit bei Gleiserhalt zur Verfügung?

- 3) Nach Kenntnisstand des WBH soll die Brücke eine Vielzahl von teils gravierenden Schäden aufweisen.

Gehen wir Recht in der Annahme, dass die Sanierung des Gehwegbelags, die ggf. erforderliche Sanierung der Auflagerkonstruktionen sowie der Korrosionsschutz u.a. auch unabhängig von der Betriebsbereitschaft des Gleises durchzuführen sind um dauerhaft eine sichere Nutzung zu gewährleisten?

- 4) Die Verwaltung beschreibt die Vision eines CO₂ neutralen Verkehrsmittels – z.B. einer Solarfähre.

Welchen Realisierungsstand hat das CO₂ neutrale Verkehrsmittel? In welcher Höhe sind Fördermittel beantragt worden? Ist der Verwaltung bekannt, dass es auch CO₂ neutrale Schienenverkehrsmittel gibt? Was sagt der Ruhrverband zum Konzept Solarfähre mit einer „Vielzahl von Einstiegsmöglichkeiten“?

- 5) Im Fazit schreibt die Verwaltung, dass sich weder für den Erhalt der Gleisinfrastruktur noch für den Zubringerverkehr ein Betreiber bzw. ein wirtschaftliches Betriebskonzept abzeichnet. In der gesamten Stellungnahme ist zu diesem Thema keine weitere Information gegeben, die dieses Fazit begründet. Zumindest für den Betrieb eines Zubringerverkehrs mit Schienenfahrzeugen liegen uns Aussagen von Interessenten vor. Vor dem Hintergrund der Verwaltungsaussage ergeben sich folgende Fragen:

Mit welchen Infrastrukturbetreibern hat die Verwaltung Gespräche zum Betrieb der Infrastruktur geführt? Mit welchen Betreibern hat die Verwaltung Gespräche zu einem möglichen Fahrbetrieb auf der Gleisanlage geführt? Welche Betriebskonzepte hat die Verwaltung bei den entsprechenden Gesprächen zugrunde gelegt?

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Sporbeck
Ausschussmitglied



f.d.R

Sabine Behle
Fraktionsangestellte



ÖFFENTLICHE STELLUNGNAHME

Amt/Eigenbetrieb und ggf. beteiligte Ämter:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

WBH Wirtschaftsbetrieb Hagen

Betreff: Drucksachennummer: 0782/2022
Erhalt der Gleisinfrastruktur zum Koepchenwerk

Beratungsfolge:
14.09.2022 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität



Bezugnehmend auf die Anfrage gem. § 5 (1) GeschO „Erhalt der Gleisinfrastruktur zum Koepchenwerk“ erfolgt folgende Stellungnahme der Verwaltung:

1. Standort Haltepunkt Hengstey

„In der Stellungnahme (DS.-Nr. 0283/2022) wird mittel- bis langfristig ein zentral gelegener SPNV-Haltepunkt Hengstey angedacht. Gegenwärtig verlaufen eisenbahntechnisch vier zweigleisige Strecken parallel zum Hengsteysee im Bereich des ehemaligen Rangierbahnhofes.

An welcher dieser vier Strecken bzw. an welcher Stelle würden nach derzeitigem Stand der Überlegungen ein oder ggf. mehrere solcher Haltepunkt(e) anzuordnen sein?“

Nach derzeitigem Stand gibt es zwei mögliche Varianten, die sich zunächst aus ersten Überlegungen ergeben haben. Der Halt könnte einerseits in den bestehenden Bahnverkehr zwischen Hagen und Schwerte oder Iserlohn eingebunden werden. Denkbar wäre andererseits auch ein Shuttleverkehr zwischen dem Hengsteysee und dem Hager Hauptbahnhof, insbesondere zu Wochenend- und Veranstaltungstagen.

Nähere Aussagen zu potenziellen Standorten wird es jedoch erst nach abgeschlossener Entwurfsplanung des Seeparks geben können. Diese soll im Jahr 2023 im Rahmen eines freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes fertiggestellt werden. An welcher der vier Strecken Haltepunkte möglich und realisierbar sind, muss im weiteren Verlauf der Planung mit dem VRR und der DB geprüft werden.

2. Vereinbarkeit Radverkehr und Gleisinfrastruktur

„Die Verwaltung schreibt, dass mit einem Erhalt des Gleises zum Koepchenwerk in betriebsfähigem Zustand kein Radverkehr möglich sei.

Wie erklärt sich die Verwaltung, dass an vielen vergleichbaren Stellen in Deutschland bei Straßenbahn- und Eisenbahngleisen Radverkehr im Bereich der Gleise durch geeignete Schutzmaßnahmen für Fahrradfahrer im täglichen Betrieb störungsfrei durchgeführt wird?

Worin liegt die spezielle Problematik, dass so etwas im Bereich der Eisenbahnbrücke nicht möglich sein soll?

Welche Fördermittelgeber haben Zuschüsse bei weiterhin vorhandenem Gleis abgelehnt? Wann stellt die Verwaltung dem UKM die schriftlichen Aussagen der Fördermittelgeber zur nicht möglichen Förderfähigkeit bei Gleiserhalt zur Verfügung?“

Die Brücke wurde als reine Bahnbrücke konzipiert, die ursprünglich nicht für Fuß- und Radverkehre vorgesehen wurde. Die zukünftige Nutzung der Brücke durch Radfahrende (bisher muss das Rad geschoben werden) ist aus nachfolgenden Gründen unter Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs schwer realisierbar.



Das Regionale Radwegenetz der Metropole Ruhr sieht für touristische Routen (in diesem Fall Ruhrtalradweg) eine Mindestbreite von 3 m sowie für Radschnellverbindungen eine Mindestbreite von 4 m vor. Außerdem muss ein Gehweg mit einer Breite von ca. 2 m vorhanden sein. Diese Vorgaben können bei Erhaltung der Bahntrasse nicht erfüllt werden. Diese Vorgaben bilden zudem i. d. R. die Mindeststandards bei Fördermittelgebern für die Kofinanzierung einer solchen Radwegtrasse. Eine Unterschreitung dieser Mindeststandards würde nach mündlicher Auskunft des Fördermittelgebers somit eine Förderung der Maßnahme ausschließen. Eine schriftliche Rückmeldung zur Förderfähigkeit wird durch den Fördermittelgeber jedoch nur bei Einreichung eines Antrags erteilt. Ein formeller Fördermittelantrag wurde jedoch noch nicht gestellt, da zunächst beispielsweise die Entwurfsplanung fertiggestellt und die Besitzverhältnisse geklärt werden müssen. Dementsprechend kann derzeit keine schriftliche Rückmeldung von Fördermittelgebern zur Verfügung gestellt werden.

Bei den vergleichbaren Stellen in Deutschland handelt es sich womöglich um bestehende Radverkehrstrassen auf Eisenbahnbrücken, um Trassen mit ausreichend dimensionierten Querschnitten oder um Radtrassen, die anderen Qualitätsstandards unterliegen.

3. Brückenschäden

„Nach Kenntnisstand des WBH soll die Brücke eine Vielzahl von teils gravierenden Schäden aufweisen.

Gehen wir Recht in der Annahme, dass die Sanierung des Gehwegbelags, die ggf. erforderliche Sanierung der Auflagerkonstruktionen sowie der Korrosionsschutz u.a. auch unabhängig von der Betriebsbereitschaft des Gleises durchzuführen sind um dauerhaft eine sichere Nutzung zu gewährleisten?“

Wie in Stellungnahme 0283/2022 erläutert, ist Amprion nicht ohne Weiteres bereit, der Stadt Hagen die aktuelle Hauptprüfung der Brücke zur Verfügung zu stellen. Dementsprechend sind der genaue Zustand der Brücke und somit notwendige Sanierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen nicht endgültig abzuschätzen. Dem WBH sind jedoch zumindest Schäden an einem Großteil der Holzunterkonstruktion bekannt.

Bevor genaue Aussagen über den weiteren Umgang mit der Brücke getroffen werden können, sollte zunächst der tatsächliche Bauwerkszustand festgestellt werden. In welchem Ausmaß eine Sanierung der Brücke bei reiner Nutzung durch Fuß- und Radverkehre vorgenommen werden muss, ist abschließend nur mit dem Vorliegen eines aktuellen Prüfberichts möglich.

4. CO₂ neutrale Verkehrsmittel

„Die Verwaltung beschreibt die Vision eines CO₂ neutralen Verkehrsmittels – z.B. einer Solarfähre.

Welchen Realisierungsstand hat das CO₂ neutrale Verkehrsmittel? In welcher Höhe sind Fördermittel beantragt worden? Ist der Verwaltung bekannt, dass es auch CO₂



neutrale Schienenverkehrsmittel gibt? Was sagt der Ruhrverband zum Konzept Solarfähre mit einer „Vielzahl von Einstiegsmöglichkeiten“?

Bei dem Vorschlag, eine direkte Verknüpfung über den See z.B. durch eine Solarfähre herzustellen, handelt es sich bisher um eine Idee. Bislang liegt für den Seepark eine Rahmenplanung vor. Die genauen Inhalte des Seeparks werden im Jahr 2023 innerhalb eines freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb ausgearbeitet. In diesem Zuge können konkrete Vorschläge zu CO₂ neutralen Verkehrsmitteln diskutiert werden.

5. Betreiber Zubringerverkehr

„Im Fazit schreibt die Verwaltung, dass sich weder für den Erhalt der Gleisinfrastruktur noch für den Zubringerverkehr ein Betreiber bzw. ein wirtschaftliches Betriebskonzept abzeichnet. In der gesamten Stellungnahme ist zu diesem Thema keine weitere Information gegeben, die dieses Fazit begründet. Zumindest für den Betrieb eines Zubringerverkehrs mit Schienenfahrzeugen liegen uns Aussagen von Interessenten vor. Vor dem Hintergrund der Verwaltungsaussage ergeben sich folgende Fragen:

Mit welchen Infrastrukturbetreibern hat die Verwaltung Gespräche zum Betrieb der Infrastruktur geführt? Mit welchen Betreibern hat die Verwaltung Gespräche zu einem möglichen Fahrbetrieb auf der Gleisanlage geführt? Welche Betriebskonzepte hat die Verwaltung bei den entsprechenden Gesprächen zugrunde gelegt?“

Der Erhalt der Schieneninfrastruktur wird im Rahmen des Planungsprozesses seitens der Verwaltung nicht für sinnvoll erachtet, weshalb keine Gespräche mit Betreibern stattgefunden haben. Nach Informationen der Stadt Hagen liegen keine Interessensbekundungen durch Betreiber vor.

gez. Henning Keune
(Technischer Beigeordneter)