



HAGEN

Stadt der FernUniversität
Der Oberbürgermeister

Seite 1

Drucksachennummer:

0394/2023

Datum:

20.04.2023

ANFRAGE GEM. § 5 GESCHÄFTSORDNUNG

Absender:

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Hagen

Betreff:

Anfrage der CDU Fraktion

hier: Erschließung Westside durch Bahnhofstunnel beschleunigen

Beratungsfolge:

Anfragetext:

- 1. Welche Städte haben bei einer späteren Öffnung ihrer „Bahnhofsrückseite“ in den vergangenen Jahrzehnten einen Durchstich ihres zentralen Personentunnels (oder Bahnsteigbrücke) vorgenommen – und welche haben darauf bewusst verzichtet? Es genügt eine exemplarische Darstellung.*
- 2. Welche Gründe waren für einen möglichen Verzicht seinerzeit maßgebend? : Wurden im Falle eines Verzichts alternative Erschließungslösungen als Kompensation für den fehlenden Durchstich gewählt?*
- 3. Welchen städtischen Planungsstand weisen die beiden untersuchten Varianten Personenunterführung und Werdestraßentunnel derzeit auf?*
- 4. Welche Gespräche mit welchen Ergebnissen wurden mit welchen Vertreterinnen und Vertretern der Deutschen Bahn AG zu den jeweiligen Tunnelvarianten geführt?*
- 5. Welche Präferenzen gegenüber einer bestimmten Variante haben die Stadt / die Deutsche Bahn dabei erkennen lassen?*
- 6. Für die Verlängerung der Personenunterführung unter den Bahnsteigen des Hagener Hauptbahnhofes braucht es die Unterstützung der Deutschen Bahn AG (mutmaßlich der DB Netz AG) sowie der Deutschen Edelstahlwerke, deren Gleisharfe der verlängerte*

***Personentunnel unterqueren würde?***

- *Hat die Verwaltung mit den entsprechenden Beteiligten diesbezüglich Kontakt aufgenommen?*
- *Welche Rückmeldungen bekam die Verwaltung von dort?*
- *Wie hat sich die Haltung der Bahn in den vergangenen Jahren entwickelt?*

7. Für die städtische Nutzung des Werdestraßentunnels ist ein Gestattungsvertrag mit der DB Netz AG abzuschließen. Darin sind laut DS 0051-1/2021 sowohl die Aufgaben- und Kostenverteilung des Ausbaus als auch des späteren Unterhaltungsaufwandes geregelt.

- *Wie weit ist die Aushandlung des Gestattungsvertrages mit der DB Netz AG zwischenzeitlich gediehen?*
- *Welche Vereinbarungsdetails sind bereits ausverhandelt, welche stehen noch aus?*
- *Inwieweit könnte eine bereits früher bestandene Gestattungs-/Kreuzungsvereinbarung für den Werdestraßentunnel reaktivierbar sein?*

8. Der Verwaltungen sind aktuelle Bemühungen des Hagener Ingenieurs Volker Goebel bekannt, mit denen er sich intensiv um eine schnelle Realisierung der Personenunterführung bemüht.

Wie beurteilt die Verwaltung die Realisierbarkeit des zügigen Ausbaus der Personenunterführung nach den Darstellungen Goebels?

Sind die technischen und planerischen Hinweise hilfreich und umsetzbar?

Liegen die entsprechenden Absichtserklärungen der handelnden Akteure vor, die eine schnelle Genehmigung und einen zügigen Bau erwarten lassen?

9. Der Hagener Ingenieur Volker Goebel erklärt, dass er einem Gespräch mit Hagens Bahnhofsmanager eine klare Präferenz für den „Durchstich“ der Personenunterführung entnommen habe. Dieser sei auch für die im nächsten Jahr startende Sanierung des Hauptbahnhofes hilfreich, um Baumaterial u.a. zu transportieren.

- *Wann haben Verwaltung und Bahnhofsmanager zuletzt in dieser Angelegenheit in Kontakt gestanden?*
- *Trifft die Darstellung Goebels zu, dass für die Sanierung des Bahnhofes ein Interesse der DB besteht, einen entsprechenden Zugang zum Personentunnel von der Westside aus zu erhalten?*

10. Sofern bei der DB tatsächlich ein Interesse daran besteht, einen entsprechenden Zugang zum Personentunnel von der Westside aus zu erhalten:

- *Hat die DB auch ein Kostenteilungsangebot für den Tunneldurchstich in Aussicht gestellt oder sogar konkretisiert?*

11. Für den Fall, dass die DB Netze AG und die Deutschen Edelstahlwerke tatsächlich an einer schnellen Realisierung dieses Tunneldurchstichs interessiert sind:

- *Auf welche Weise kann die Verwaltung hilfreich sein, um bis zu den Betriebsferien der Deutschen Edelstahlwerke im Juli 2023 oder im Sommer 2024 den Bau von passgenauen Modulen für einen Einschubtunnel^[1] auf dem ihr gehörenden Gelände der Westside zu ermöglichen?*
- *Welche Vorarbeiten müsste die Stadt/WBH hierzu ggf. leisten?*
- *Welche Genehmigungen müssten für ein solches Verfahren bei der Stadtverwaltung Hagen oder anderen Genehmigungsbehörden eingeholt werden?*
- *Wie schnell ließe sich eine solche Baustelle einrichten, ein tatsächliches Interesse der Deutschen Bahn vorausgesetzt?*

Begründung

Stadtentwicklungsausschuss, Umweltausschuss und Rat der Stadt Hagen haben in den vergangenen Jahren in zahlreichen Beratungen die Optionen zum Anschluss der Westside erörtert und entsprechende Beschlüsse gefasst. Immer wieder haben die politischen Vertreterinnen und Vertreter deutlich gemacht, dass sie die Verlängerung der Personenunterführung unter den Bahnsteigen des Hagener Hauptbahnhofes präferieren.

Bislang wirft diese Variante jedoch massive Probleme auf. Finanziell scheint die Verlängerung des Personentunnels aufgrund seiner Länge und der darüber liegenden Gleise teurer als der Werdestraßentunnel. Darüber hinaus stellt die Verwaltung dar, dass auch mit den notwendigen Genehmigungen für ein solches Bauwerk kurz- und mittelfristig nicht zu rechnen wäre.

^[1] siehe Kleeblatt Medien: „Einschub des Tunnels 30 Std im Zeitraffer“, aufgerufen unter <http://BLOCKED/https://www.youtube.com/watch?v=Au6WGXXcpLw>, Augsburg, Stand: 24.06.2016.

**HAGEN**Stadt der FernUniversität
Der Oberbürgermeister**Seite 4****Drucksachennummer:**

0394/2023

Datum:

20.04.2023

Nach den der Politik zugestellten Informationen des Hagener Ingenieurs Volker Goebel, die dem Vernehmen nach auch der Verwaltung und den Hagener Wirtschaftsbetrieb zugeschickt wurden, könnte sich die Faktenlage jedoch aktuell geändert haben.

Sollte der Deutsche Bahn tatsächlich wegen der bevorstehenden Bahnhofssanierung ab 2024 an einer raschen Realisierung der Personenunterführung gelegen sein, könnte dies zu einem Durchbruch bei der Erschließung der Westside führen. Schließlich ist die fußläufige Erschließung des Areals ein zentrales Argument für die weitere Entwicklung der Westside.

Mit den hier aufgeworfenen Fragen wollen die Autoren ermitteln, wie belastbar die o.g. Angaben sind und welchen Einfluss diese möglicherweise auf den weiteren Verlauf des Verfahrens ausüben.

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)

**CDU**

Ratsfraktion Hagen

Anfrage für die Sitzung des SBW am 04.05.2023

Erschließung Westside durch Bahnhofstunnel beschleunigen

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Klepper,

gemäß § 5 (1) der GeschO des Rates vom 08.05.2008 in der Fassung des 8. Nachtrages vom 20.05.2021 stellen wir zum oben genannten Thema die folgenden Fragen:

- 1. Welche Städte haben bei einer späteren Öffnung ihrer „Bahnhofsrückseite“ in den vergangenen Jahrzehnten einen Durchstich ihres zentralen Personentunnels (oder Bahnsteigbrücke) vorgenommen – und welche haben darauf bewusst verzichtet? Es genügt eine exemplarische Darstellung.**
- 2. Welche Gründe waren für einen möglichen Verzicht seinerzeit maßgebend? : Wurden im Falle eines Verzichts alternative Erschließungslösungen als Kompensation für den fehlenden Durchstich gewählt?**
- 3. Welchen städtischen Planungsstand weisen die beiden untersuchten Varianten Personenunterführung und Werdestraßentunnel derzeit auf?**
- 4. Welche Gespräche mit welchen Ergebnissen wurden mit welchen Vertreterinnen und Vertretern der Deutschen Bahn AG zu den jeweiligen Tunnelvarianten geführt?**
- 5. Welche Präferenzen gegenüber einer bestimmten Variante haben die Stadt / die Deutsche Bahn dabei erkennen lassen?**
- 6. Für die Verlängerung der Personenunterführung unter den Bahnsteigen des Hagener Hauptbahnhofes braucht es die Unterstützung der Deutschen Bahn AG (mutmaßlich der DB Netz AG) sowie der Deutschen Edelstahlwerke, deren Gleisharfe der verlängerte Personentunnel unterqueren würde?**
 - **Hat die Verwaltung mit den entsprechenden Beteiligten diesbezüglich Kontakt aufgenommen?**
 - **Welche Rückmeldungen bekam die Verwaltung von dort?**
 - **Wie hat sich die Haltung der Bahn in den vergangenen Jahren entwickelt?**
- 7. Für die städtische Nutzung des Werdestraßentunnels ist ein Gestattungsvertrag mit der DB Netz AG abzuschließen. Darin sind laut DS 0051-1/2021 sowohl die Aufgaben- und Kostenverteilung des Ausbaus als auch des späteren Unterhaltungsaufwandes geregelt.**

- *Wie weit ist die Aushandlung des Gestattungsvertrages mit der DB Netz AG zwischenzeitlich gediehen?*
 - *Welche Vereinbarungsdetails sind bereits ausverhandelt, welche stehen noch aus?*
 - *Inwieweit könnte eine bereits früher bestandene Gestattungs-/Kreuzungsvereinbarung für den Werdestraßentunnel reaktivierbar sein?*
- 8. *Der Verwaltungen sind aktuelle Bemühungen des Hagener Ingenieurs Volker Goebel bekannt, mit denen er sich intensiv um eine schnelle Realisierung der Personenunterführung bemüht.
Wie beurteilt die Verwaltung die Realisierbarkeit des zügigen Ausbaus der Personenunterführung nach den Darstellungen Goebels?
Sind die technischen und planerischen Hinweise hilfreich und umsetzbar?
Liegen die entsprechenden Absichtserklärungen der handelnden Akteure vor, die eine schnelle Genehmigung und einen zügigen Bau erwarten lassen?***
- 9. *Der Hagener Ingenieur Volker Goebel erklärt, dass er einem Gespräch mit Hagens Bahnstationsmanager eine klare Präferenz für den „Durchstich“ der Personenunterführung entnommen habe. Dieser sei auch für die im nächsten Jahr startende Sanierung des Hauptbahnhofs hilfreich, um Baumaterial u.a. zu transportieren.***
- *Wann haben Verwaltung und Bahnstationsmanager zuletzt in dieser Angelegenheit in Kontakt gestanden?*
 - *Trifft die Darstellung Goebels zu, dass für die Sanierung des Bahnhofes ein Interesse der DB besteht, einen entsprechenden Zugang zum Personentunnel von der Westside aus zu erhalten?*
- 10. *Sofern bei der DB tatsächlich ein Interesse daran besteht, einen entsprechenden Zugang zum Personentunnel von der Westside aus zu erhalten:***
- *Hat die DB auch ein Kostenteilungsangebot für den Tunneldurchstich in Aussicht gestellt oder sogar konkretisiert?*
- 11. *Für den Fall, dass die DB Netze AG und die Deutschen Edelstahlwerke tatsächlich an einer schnellen Realisierung dieses Tunneldurchstichs interessiert sind:***
- *Auf welche Weise kann die Verwaltung hilfreich sein, um bis zu den Betriebsferien der Deutschen Edelstahlwerke im Juli 2023 oder im Sommer 2024 den Bau von passgenauen Modulen für einen Einschubtunnel¹ auf dem ihr gehörenden Gelände der Westside zu ermöglichen?*
 - *Welche Vorarbeiten müsste die Stadt/WBH hierzu ggf. leisten?*
 - *Welche Genehmigungen müssten für ein solches Verfahren bei der Stadtverwaltung Hagen oder anderen Genehmigungsbehörden eingeholt werden?*
 - *Wie schnell ließe sich eine solche Baustelle einrichten, ein tatsächliches Interesse der Deutschen Bahn vorausgesetzt?*

¹ siehe Kleeblatt Medien: „Einschub des Tunnels 30 Std im Zeitraffer“, aufgerufen unter <https://www.youtube.com/watch?v=Au6WGXcplW>, Augsburg, Stand: 24.06.2016.

Begründung:

Stadtentwicklungsausschuss, Umweltausschuss und Rat der Stadt Hagen haben in den vergangenen Jahren in zahlreichen Beratungen die Optionen zum Anschluss der Westside erörtert und entsprechende Beschlüsse gefasst. Immer wieder haben die politischen Vertreterinnen und Vertreter deutlich gemacht, dass sie die Verlängerung der Personenunterführung unter den Bahnsteigen des Hagener Hauptbahnhofes präferieren.

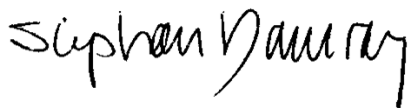
Bislang wirft diese Variante jedoch massive Probleme auf. Finanziell scheint die Verlängerung des Personentunnels aufgrund seiner Länge und der darüber liegenden Gleise teurer als der Werdestraßentunnel. Darüber hinaus stellt die Verwaltung dar, dass auch mit den notwendigen Genehmigungen für ein solches Bauwerk kurz- und mittelfristig nicht zu rechnen wäre.

Nach den der Politik zugestellten Informationen des Hagener Ingenieurs Volker Goebel, die dem Vernehmen nach auch der Verwaltung und den Hagener Wirtschaftsbetrieb zugeschickt wurden, könnte sich die Faktenlage jedoch aktuell geändert haben.

Sollte der Deutsche Bahn tatsächlich wegen der bevorstehenden Bahnhofssanierung ab 2024 an einer raschen Realisierung der Personenunterführung gelegen sein, könnte dies zu einem Durchbruch bei der Erschließung der Westside führen. Schließlich ist die fußläufige Erschließung des Areals ein zentrales Argument für die weitere Entwicklung der Westside.

Mit den hier aufgeworfenen Fragen wollen die Autoren ermitteln, wie belastbar die o.g. Angaben sind und welchen Einfluss diese möglicherweise auf den weiteren Verlauf des Verfahrens ausüben.

Mit der Bitte um schriftliche Beantwortung und freundlichen Grüßen verbleibt



Dr. Stephan Ramrath
Fraktionssprecher



F.d.R. Alexander M. Böhm
Geschäftsführer

CDU Ratsfraktion Hagen . Rathausstraße 11 . 58095 Hagen
Telefon: 02331 . 2073507 . E-Mail: boehm@cdu-fraktion-hagen.de

Dokument: 2023_05_04_Anfrage55_SBW_ErschließungWestsideN, 20.04.2023