

Auszug aus der Niederschrift zur Sitzung des Ausschusses für Stadt-, Beschäftigungs- und Wirtschaftsentwicklung vom 04.05.2023

Öffentlicher Teil

TOP . **Modernisierung der Verkehrsstation Hagen HBF**
0294/2023

zur Kenntnis genommen

Herr Severin und **Herr Thöne** von der Deutschen Bahn AG stellen sich vor und erläutern anhand einer Präsentation die Modernisierung des Hagener Hauptbahnhofes.
Die Präsentation in der Niederschrift als Anlage beigelegt.

Herr Keune verweist hier nochmal auf die Mitberatung des Antrages der CDU und die Anfrage der Bürger für Hohenlimburg mit den entsprechenden Fragestellungen. Er erläutert die gesamtplanerischen Zusammenhänge und die Schwierigkeit der Herausnahme von Einzelprojekten. Bezugnehmend auf die Verlängerung des Bahnhofstunnels (Personentunnel) merkt er an, dass die Bahn bei frühzeitiger Anmeldung mitgeplant hätte. Planungsträger ist die Bahn, Kostenträger jedoch die Stadt. Die Kostenplanungen lagen 2021 bei 10-12 Millionen Euro. Aus diesem Grund haben die Gremien derzeit entschieden, sich nicht für dieses Projekt auszusprechen. Jetzt eine kurzfristige Erweiterungsplanung durchführen zu wollen, würde aus planungs- und baurechtlichen Gründen nicht funktionieren. Aufgrund einer schnelleren Realisierbarkeit und Kostengründen wurde durch die Gremien und den Rat die Tunnelanbindung Werdestraße auch hinsichtlich der Anbindung Westside präveriert.

Frau Masuch fragt bezugnehmend auf die Präsentation nach dem Eingangsbereich in den Bahnhofstunnel, der ihr, bei zu erwartender höherer Frequentierung, zu schmal erscheint. **Herr Severin** erklärt, dass Simulationen hinsichtlich der Verkehrswege innerhalb des Bahnhofes und deren Belastbarkeit durchgeführt wurden und keine Kapazitätsprobleme erkennbar waren.

Herr Ludwig sieht auch die durch die Präsentation vermittelte Weite nicht. Ihn sorge die Möglichkeit der Panik bei Stausituationen und fragt nach Notausgängen. Auch interessiere ihn, ob ausreichende Bahnsteigdächer Beschattung bieten.

Herr Thöne teilt mit, dass im Rahmen der Planungen sowohl Brandschutz- als auch Evakuierungskonzepte für zukünftige Reisendenprognosen erstellt werden und erläutert die Fluchtmöglichkeiten. **Herr Severin** schildert die Bedachungsplanung und die damit verbundenen Vorgaben. Bedachungen würden so lang wie nötig geplant. Mehr Länge sei teils wünschenswert, aber Instandhaltungskosten müssen bedacht werden und Eisenbahn müsse finanziert werden.

Frau Heuer fragt nach, ob die Anbindung des Werdetunnels mit Bahnsteigzugängen im Nachhinein lösbar sei. **Herr Severin** muss hier die Vorgaben der planerischen Lösungen der Stadt hinsichtlich Aufzügen oder Treppen und Wegeverbindungen abwarten. Man werde nicht alle Bahngleise erschliessen können. **Herr Thöne** ergänzt, dass durch die Bahnhofssanierung keine Zwangspunkte entstehen werden, die eine Umsetzung unmöglich machen.

Frau Masuch möchte wissen, ob im Rahmen der Sanierung auch Informationen über den Werdetunnel gegeben werden können. **Herr Thöne** teilt mit, dass im letzten Zuge der Umbaumaßnahmen auch die dortigen Gleisbrücken begutachtet werden. Wie tief diese Begutachtungen jedoch gehen werden, kann noch nicht gesagt werden.

Herr Grezeschista fragt, ob die Tunneldecke während der Bauphase aufgenommen werde. **Herr Severin** erklärt, dass man nicht in die Substanz des Brückenbauwerkes gehe.

Herr Treß möchte wissen, was die Sperrungen für den Betriebsablauf bedeuten und ob sich das Zugangebot ändere. Ihn interessiere auch, was sich die Bahn von der Stadt hinsichtlich des Bahnhofsumfeldes wünschen würde.

Herr Thöne räumt ein, dass die betrieblichen Einschränkungen nach aktuellem Stand noch nicht konkret bemessen werden können. Er führt aus, wie man sich bereits in der ersten Bauphase Kapazitäten schaffen werde.

Herr Severin wünscht sich bessere Rahmenbedingungen für das Bahnhofsumfeld. Er spricht die Themen, wie Qualität der Geschäfte in der PKW Zufahrtsstraße, Angsträume, Sauberkeit, Grünschnitt, Beleuchtung etc. an. Und in einer attraktiven Anbindung an die Westside und deren Entwicklung sehe er ein riesen Potential für die Stadt.

Herr Keune führt aus, dass die Situation auf der Eastside langfristig nur durch eine städtebauliche Erneuerung behoben werden kann. Man versuche bereits, auch durch Vorkaufsrechte in Eigentum von Flächen zu kommen, um diese Erneuerungsvoraussetzungen zu schaffen. In zwei Wochen gehe es in einem gemeinsamen Termin darum, was man niederschwellig ohne große Konzepte sofort umsetzen könne. Die Beleuchtung sei bereits umgesetzt.

Herr Römer spricht die schlechten, engen und hässlichen Zufahrten zum Bahnhof an. Hier sei dringend eine Verschönerung notwendig. Auch die Parksituation für abholende oder bringende Personen von Zugreisenden sei schlecht.

Herr Meier spricht die Fahrradplatzsituation an und weist auf den Dringlichkeitsantrag der Bezirksvertretung Mitte zu diesem Thema hin und die damit verbundene Möglichkeit eines Förderantrages.

Herr Keune ist diese Fördermöglichkeit bekannt. Für einen solchen Antrag seien jedoch sehr klare Umsetzungsvorstellungen mit Skizzen nötig. Eine Stellplatzkapazität von 100 Fahrradstellplätzen sei nachzuweisen sowie die Einbindung in das Umfeld. Eine solch konkrete Umsetzungsplanung sei, auch aufgrund der Einbindung der Politik, nicht kurzfristig zu leisten. Er wiederholt, dass jetzigen Einzelaktionen ein stimmiges Gesamtkonzept verhindern könnten.

Herr Homm äußert Bedenken für den seit langer Zeit geplanten Oberhagener Bahnhof und fragt nach dem Sachstand zu diesen Planungen und einer Zeitschiene.

Herr Severin erklärt, dass der Oberhagener Bahnhof Teil der Bahnhofmodernisierungsoffensive sei. Er führt aus, welche Standards vorgesehen seien. Eine Zeitschiene könne er nicht nennen, da die Genehmigungsplanung noch eingereicht werden müsse. Die Modernisierung der beiden Bahnhöfe stehen jedoch nicht in Abhängigkeit zueinander.

Herr Ludwig fragt nach dem 3. Tunnel, der vom Bahnhofsvorplatz ausgehe und ob dieser erhalten bleibe. **Herr Severin** teilt mit, dass die Bausubstanz dieses Tunnels sehr schlecht sei und verfüllt werde. Er erläutert auch die Situation der weiteren Tunnel.

Herr Treß fragt, wieviel Vorlaufzeit die Bahn benötige, um die Verlängerung des Personentunnels zu planen. Dies sei seit Jahren eine politisch gewünschte Möglichkeit. **Herr Severin** antwortet, dass er von einer Vorlaufzeit von 6-8 Jahren ausgehe.

Herr Keune geht auf die Aussage von **Herrn Treß** ein und führt aus, dass man eine

damalige Planung mit Klärung der finanziellen Kosten in den derzeit laufenden Planungsprozess hätte aufnehmen können. Dies sei vor Jahren aber nicht so entschieden worden. **Herr Dr. Diepes** ergänzt, dass es eines konsistenten Konzeptes bedarf. Ein solches Konzept für die Westseite impliziere auch ein Konzept für die Eastseite und nicht nur für den Bahnhofsvorplatz. Auch in Richtung Innenstadt gehend, den Graf-von-Galen-ring und die Straße am Hauptbahnhof. Ausgehend von den Nutzungen auf der Westseite ergeben sich Zwänge und Optionen, welche Tunnelvarianten besser geeignet sein werden. Hier wurde die Entscheidung getroffen, die mittelfristig kostengünstiger Variante des Werdetunnels zu präverieren. Über den Personentunnel denke man nach, wenn bekannt sei, wie die Nutzungen und auch die öffentlichen Flächen aussehen werden. Hier seien auch Renaturierung der Gewässer, Hochwasserschutz und dergleichen zu bedenken. Auch vor einigen Jahren sei noch nicht klar gewesen, dass der Personentunnel die entscheidende Verbindung darstellen werde.

Herr Stricker teilt mit, dass der Personentunnel zuletzt überhaupt Thema war, als ein Investor eine Halle bauen wollte und dies aus Kostengründen verworfen wurde.

Herr Klepper merkt an, dass der Personentunnel permantes Thema sei. Die letzte Beschlusslage zum Thema Werdetunnel beeinhaltete auch die Weiterverfolgung der Verlängerung des Personentunnels.

Herr Voigt weist auf die bereits im UKM beschlossene großflächige Radabstellanlage, finanziert aus Fördermitteln des VRR hin. Diese Anlage werde die zuwenig vorhandenen Plätze/Boxen ergänzen.

Herr Keune stellt klar, dass der Auftrag seitens der WBH vergeben wurde und mit der Radabstellanlage in den nächsten Wochen begonnen werde. Der Standort wird auf der zum Graf-von-Galen-Ring gerichteten Seite der Stellplatzanlage sein.

Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis:

Zur Kenntnis genommen

Anlage 1 Projektvorstellung Modernisierung HBf Hagen



Modernisierung der Verkehrsstation Hagen

Projektvorstellung im Rahmen des Ausschusses für
Stadt-, Beschäftigungs- und Wirtschaftsentwicklung

04.05.2023 | Hagen





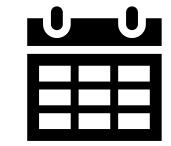
1. Zahlen, Daten, Fakten



2. Ziele und Bestandteile des Projektes



3. Virtueller Rundgang im BIM-Modell



4. Ausblick

Modernisierung Verkehrsstation Hagen

Zahlen, Daten, Fakten

Modernisierung Verkehrsstation Hagen

Einwohner Stadt Hagen ca. 189.000

Anzahl Bahnsteige 5

Reisende pro Tag (2018) ca. 26.000

Reisende pro Tag (Prognose 2040) ca. 32.000

Geplante Bauzeit 2024 - 2028

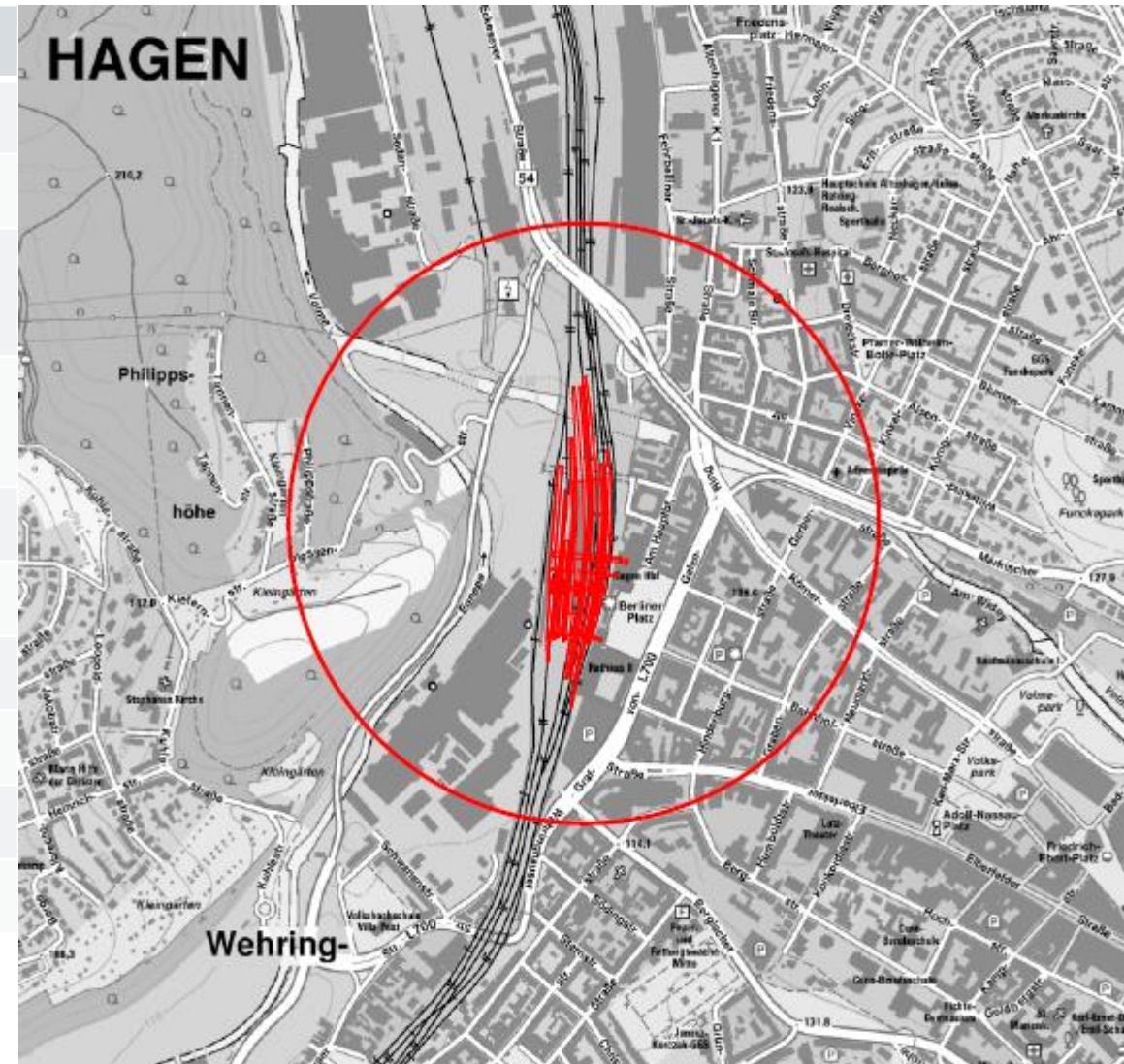
Anzahl Bauphasen 5

Aktuelle Leistungsphase 4/5/6

Planrechtsverfahren Plangenehmigung

Logistikdienstleistung Schiene

Gesamtkosten 69 Mio. €



Modernisierung Verkehrsstation Hagen

Ziele des Projektes



Erneuerung/ Sanierung der Bausubstanz und technischen Anlagen zur Verlängerung der Nutzungsdauer

Bedarfsoorientierte Infrastrukturanpassung

Modernisierung Hagen HBF

Steigerung der Aufenthaltsqualität

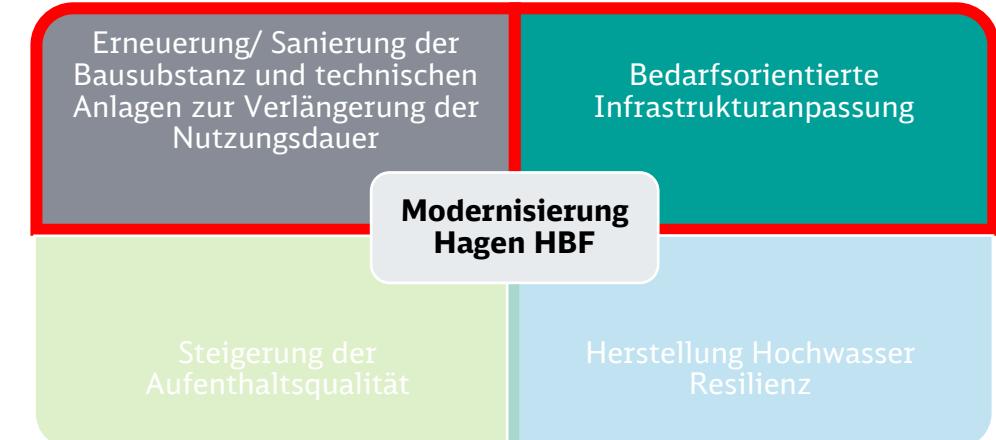
Herstellung Hochwasser Resilienz

Erneuerung/ Sanierung der Bausubstanz und technischen Anlagen zur Verlängerung der Nutzungsdauer:

- Erneuerung der Bahnsteige 1 bis 5 inkl. Entwässerung und Kabeltiefbau
- Erneuerung der gesamten Beleuchtungs- und Beschallungsanlage
- Sanierung des denkmalgeschützten Bahnsteighallendachs über den Bahnsteigen 2 und 3 und Prüfung einer Ausstattung mit Photovoltaik
- Teilrückbau der alten Gepäckbahnsteige und Errichtung eines Anprallschutzes für die Hallendachstützen
- Sanierung der Gleisbrücken über der Personenunterführung

Bedarfsorientierte Infrastrukturanpassung:

- Absenkung des Bahnsteig 4 auf 76 cm und Verlängerung auf eine Nutzlänge von 215 m
- Erweiterung der Treppenanlagen zwischen der Personenunterführung und den Bahnsteigen 1 bis 5
- Neubau der Aufzüge zwischen der Personenunterführung und den Bahnsteigen 1 bis 4



Modernisierung Verkehrsstation Hagen

Bestandteile des Projektes (2)

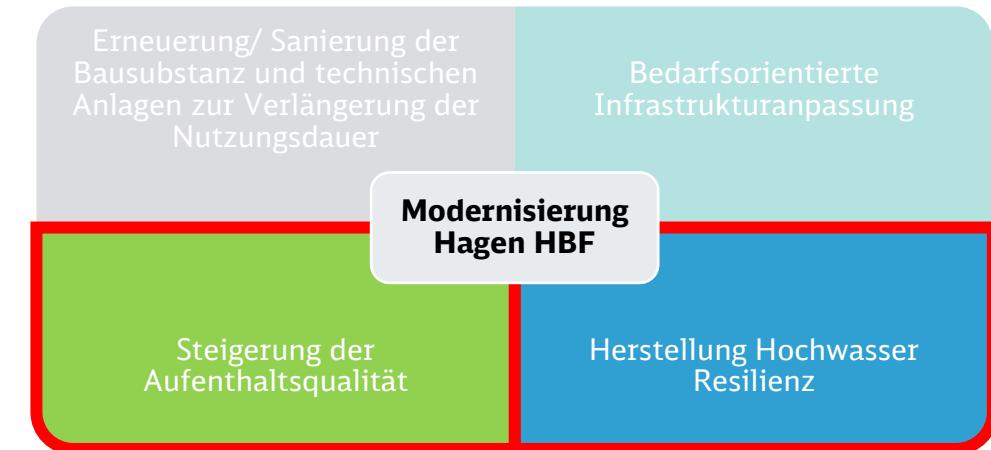


Steigerung der Aufenthaltsqualität:

- Anpassung der Bahnsteigausstattung an aktuelle Standards
- Barrierefreie Erschließung durch taktile Leitsysteme auf allen Bahnsteigen sowie in der Personenunterführung
- Modernisierung der Personenunterführung
- Neubau der Bahnsteigdächer auf den Bahnsteigen 1, 4 und 5

Herstellung Hochwasser Resilienz:

- Einbau von Flutschutztüren zum Schutz sensibler Technikräume
- Einbau von Rückstauklappen
- Höherlegung der Schaltschränke der Aufzüge auf Bahnsteigniveau

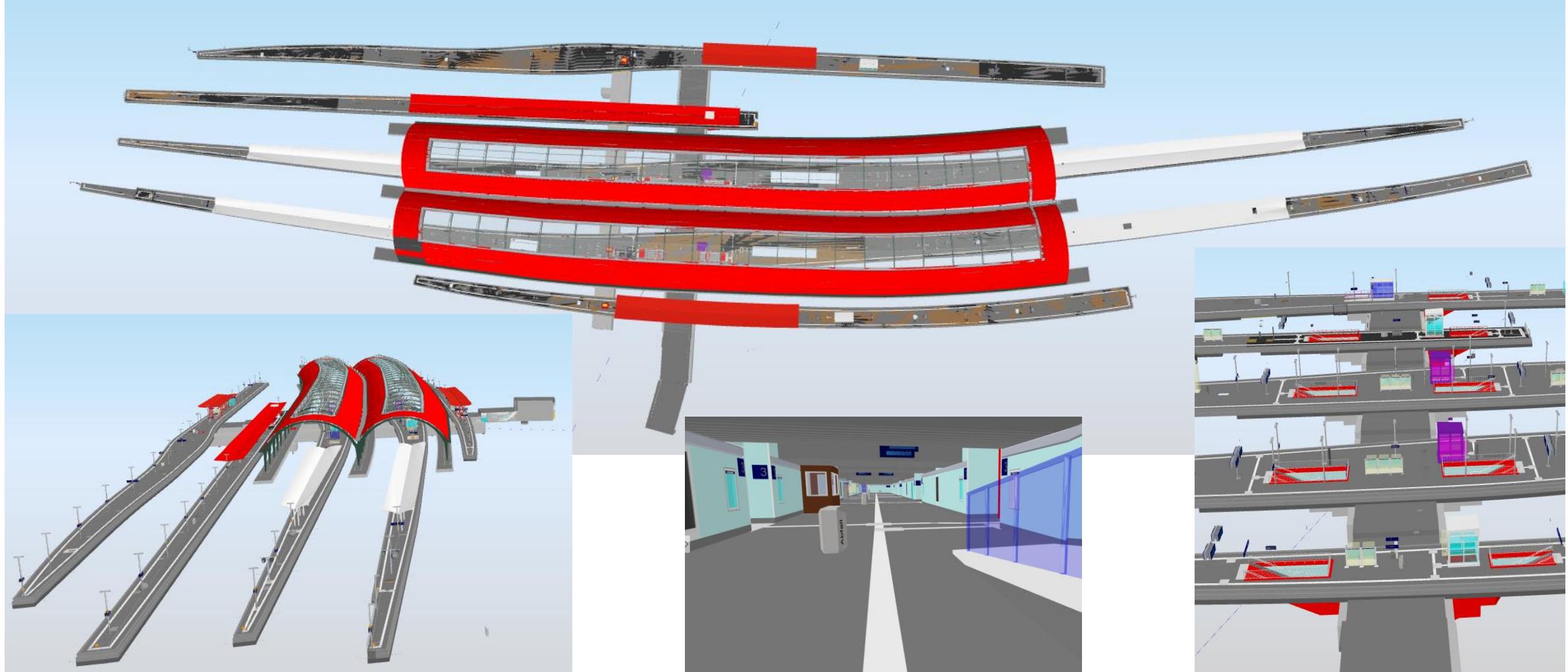


Modernisierung Verkehrsstation Hagen

Virtueller Rundgang im BIM-Modell

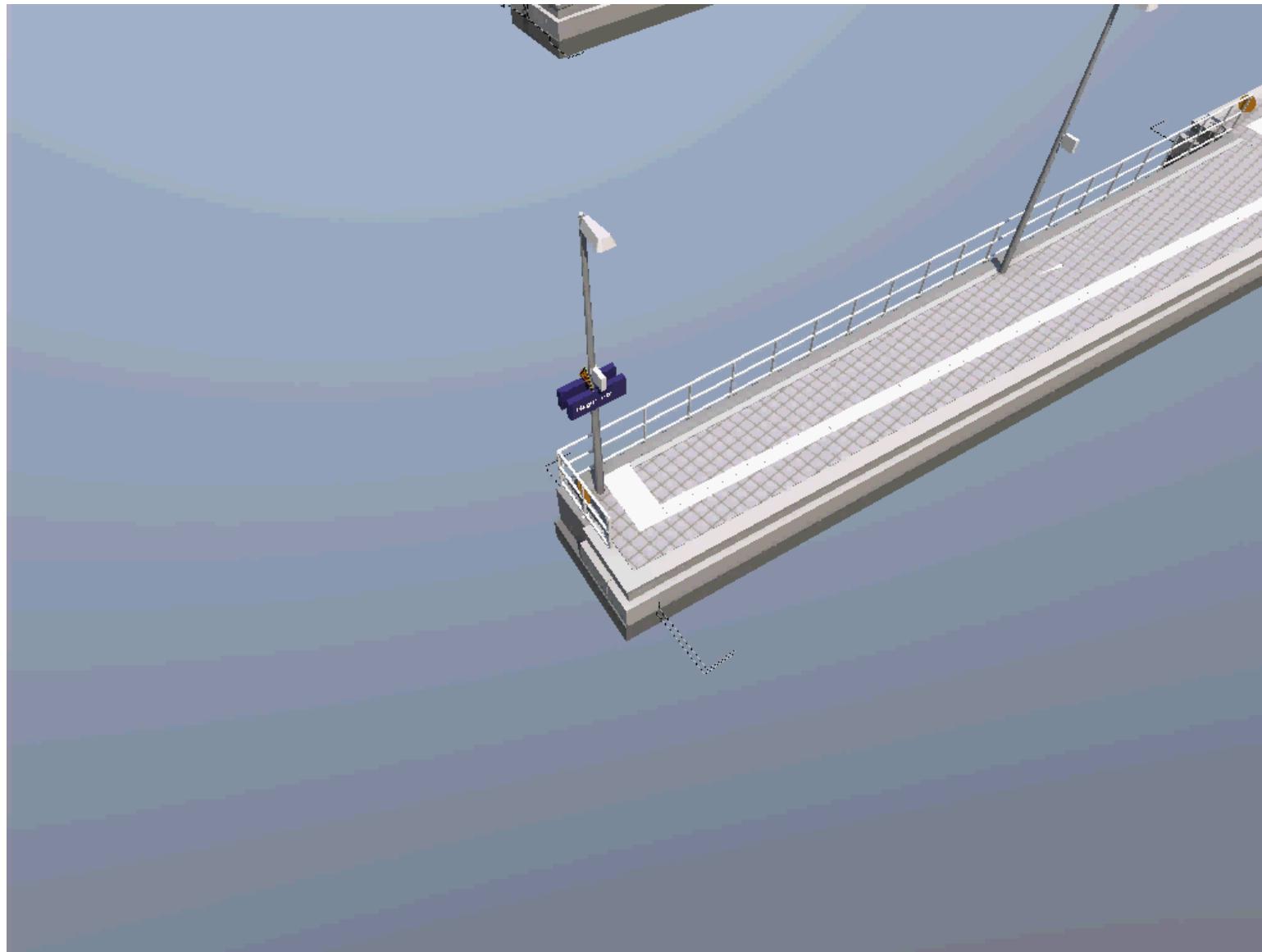


BIM = Building Information Modeling



Modernisierung Verkehrsstation Hagen

Virtueller Rundgang im BIM-Modell – Video Bahnsteige



Modernisierung Verkehrsstation Hagen

Virtueller Rundgang im BIM-Modell – Video Personenunterführung



Modernisierung Verkehrsstation Hagen

Virtueller Rundgang im BIM-Modell – Fotos Personenunterführung

DB NETZE



Modernisierung Verkehrsstation Hagen

Virtueller Rundgang im BIM-Modell – Fotos Bahnsteige



Modernisierung Verkehrsstation Hagen

Ausblick



2023

- Fertigstellung der Ausführungsplanung
- Erteilung des Baurechts durch das Eisenbahnbundesamt
- Einreichung des Planänderungsverfahrens für die dauerhafte Verlängerung von Bahnsteig 4
- Beginn der EU-weiten Ausschreibungen für die Bauleistungen

2024

- Erteilung des Baurechts durch das Eisenbahnbundesamt für die dauerhafte Verlängerung von Bahnsteig 4
- Vergabe der Bauleistungen
- Baubeginn

2025-2028

- Bahnsteigweise Durchführung der Hauptarbeiten in Sperrpausen

2028

- Fertigstellung der Hauptarbeiten

Vielen Dank