



ÖFFENTLICHE BERICHTSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:
VB 5/P Projektmanagement

Beteiligt:
60 Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen
61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung
HAGEN.WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG GmbH

Betreff:
Neuer Sachstand City Link Werdetunnel

Beratungsfolge:
11.09.2024 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität
12.09.2024 Ausschuss für Stadt-, Beschäftigungs- und Wirtschaftsentwicklung
19.09.2024 Rat der Stadt Hagen

Beschlussfassung:

Beschlussvorschlag:
Der Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen.



Begründung

Aktuelle Entwicklungen zum Citylink Werdetunnel:

Im Rahmen der kontinuierlichen Planungsgespräche mit DB InfraGO wurde der Stadt Hagen mitgeteilt, dass DB InfraGO beabsichtigt, den Werdestraßentunnel kraftschlüssig zu verfüllen und damit bis auf Inspektionsgänge für vorhandene und geplante Abwasserkanäle und weitere Medienleitungen zu schließen. Damit stünde der Werdestraßentunnel nicht mehr als Trasse für eine öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung zur Verfügung. DB InfraGo sieht sich zu diesem Kurswechsel gezwungen, da aktuelle Bauwerksprüfungen ergeben hatten, dass der Zustand der Gleisbrücken über der Werdestraße und über der Volme deutlich schadhafter ist als bisher angenommen. Daher muss die bislang eingeschätzte Lebensdauer bis etwa zum Jahr 2060 erheblich revidiert werden. DB InfraGO plant mit einer Brückensanierung im Zeitraum 2032 bis 2035.

Nach ersten Kostenschätzungen der DB InfraGO fallen für die Sanierung der Gleisbrücken über der Werdestraße Kosten i. H. v. ca. 130 Mio. € und für die Sanierung der Gleisbrücken über der Volme Kosten i. H. v. ca. 180 Mio. € an. Angesichts dieser Kostenhöhen plant DB InfraGO mit der wesentlich günstigeren Verfüllung und Schließung des Werdestraßentunnels.

Das bedeutet für die unter dem Begriff Citylink vorgesehene Öffnung des Tunnels für eine öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung: Will die Stadt Hagen daran festhalten, so müssten die Sanierungskosten für die Gleisbrücken über der Werdestraße vollständig von der Stadt Hagen getragen werden. Eine Kostenbeteiligung sieht DB InfraGO derzeit nicht. Im Ergebnis kämen damit die Kosten der Gleisbrückensanierung (bis zu ca. 130 Mio. €) zu den bisher ermittelten Kosten für die Reaktivierung des Tunnels (aktuell bis ca. 5 Mio. €).

Seitens der DB InfraGO wird eine alternative Route für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Volme-Eisenbahnbrücke vorgeschlagen, um Eastside und Westside zu verbinden (s. untenstehende Abb.). Da diese Brücke vollständig erneuert werden muss, böte sich diese als Verbindungsachse an. Die Erschließung könnte dann durch den südlichsten Volmebrückenbogen führen (Realisierung 2032 bis 2035). Anders als beim Werdetunnel ist eine perspektivische Anbindung an die Bahnsteige nicht mehr möglich. Eine erste wasserrechtliche Prüfung erbrachte jedoch Hinweise, dass diese Trassenalternative zum Werdestraßentunnel aufgrund der Anforderungen des Hochwasserschutzes auf erhebliche Umsetzungshindernisse stoßen könnte (insb. notwendige Verbreiterung der Gleisbrücken aufgrund von Hochwasservorsorge und Überflutungsrisiken).

Der bisher für P & R genutzte Überbau über der Volme auf der Eastside könnte in diesem Zuge bis auf einen schmalen befahrbaren Streifen entlang der Gleiskörper entfernt werden. Als Ersatz wären Parkmöglichkeiten auf der Westseite denkbar, für die eine möglichst attraktive Anbindung an die Bahnsteige vorzusehen wäre.

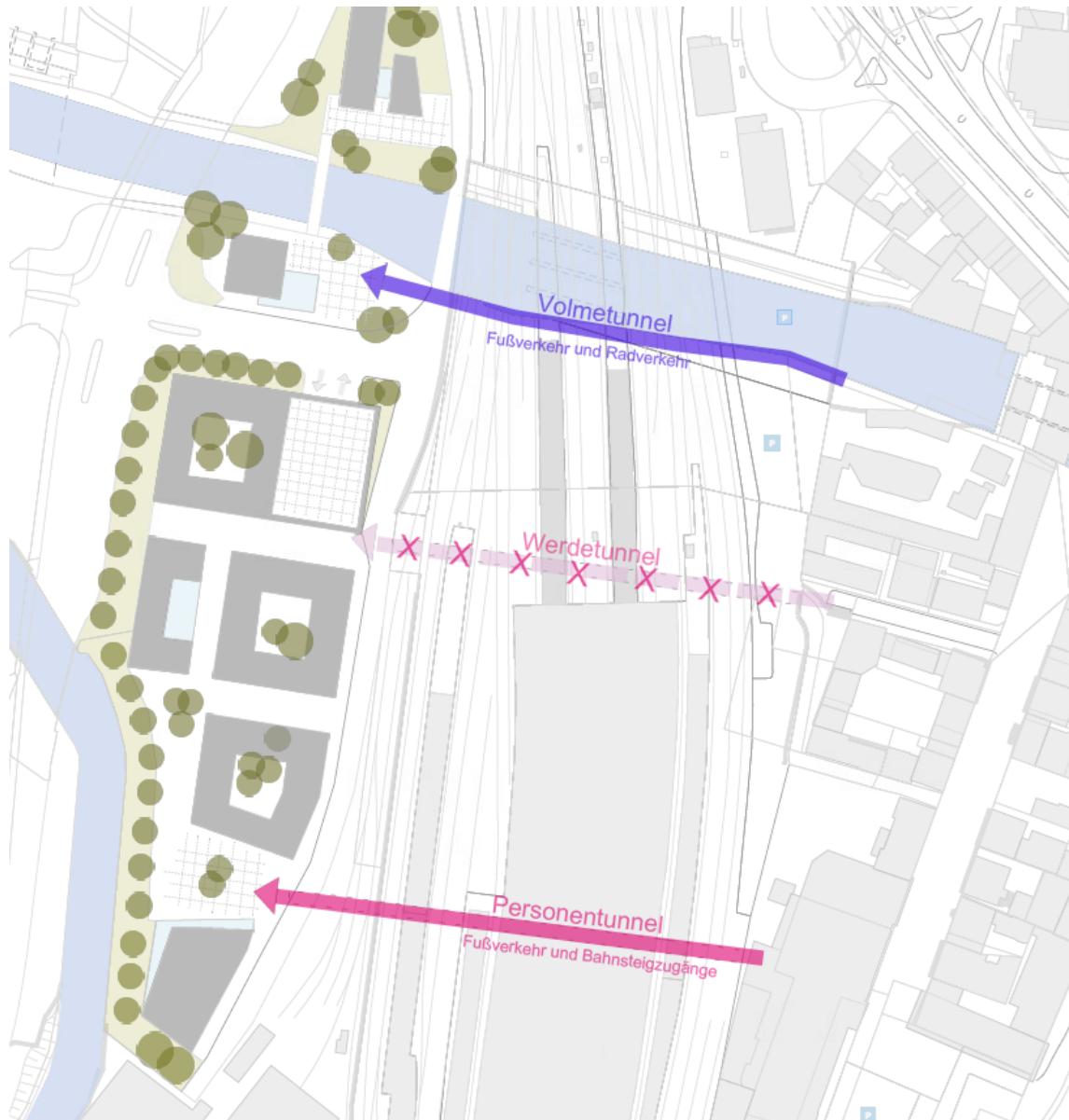


Abbildung: Aktuelle Ansätze zur Verbindung von Westside und Eastside

Konsequenzen für Entwicklungen auf Westside und Eastside:

Diese neue Sachlage bringt erhebliche konzeptionelle und zeitliche Konsequenzen für die Planung der StationArea Hagen mit sich, da die Realisierung einer zentralen öffentlichen Verbindungsachse für den Fuß- und Radverkehr durch den Werdestraßentunnel nicht mehr im Bereich des Machbaren liegt. Eine Alternative durch einen Bogen der Volmebrücke ist, sofern hinsichtlich des Hochwasserschutzes überhaupt realisierbar, kein gleichwertiger Ersatz für den Fußverkehr bzw. die Anbindung an die Bahnsteige. Ziel und Zweck einer attraktiven Verbindung der beiden Areale mit einem städtebaulichen Impuls für die Eastside werden mit der Variante des Volmetunnels in Randlage nur schwer möglich sein.



Gleichzeitig sind die aktuellen Überlegungen zu Nutzungs- und Bebauungskonzepten für Westside und Eastside einschließlich der Querverbindung und der Anbindung an die Bahnsteige neu auszurichten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Verzicht auf den Werdestraßentunnel einerseits Flächen auf Westside und Eastside frei gibt, die bisher für Tunnelzugangsbereiche sowie Fuß- und Radwegerampen vorgesehen waren, andererseits eine attraktive Anbindung der Westside an die Bahnsteige für Parkmöglichkeiten, aber auch für die Nutzungen in der Immobilie Plessenstraße 20 (ehem. Schraubenfabrik) zwingend erforderlich ist. Der Wegfall des Werdestraßentunnels lässt sich dabei auch nicht ohne Weiteres durch eine Brückenlösung kompensieren, da die immensen Rampenlängen einer Fuß- und Radwegebrücke nicht darstellbar sind und daher nur ein Lösung in Frage käme, die die beiden Brückenköpfe in neu zu errichtende Gebäude integriert mit wesentlichen Einschränkungen für eine durchgängige Fuß- und Radwegeführung (notwendige Nutzung von Aufzügen).

Weiteres Vorgehen:

Vor dem Hintergrund des aktuellen Sachstandes schlägt die Verwaltung vor, die Priorität auf die Realisierung einer Personentunnelverlängerung im Hauptbahnhof mit Ausgang auf der Westseite zu legen. Hierzu sind kurzfristig folgende Schritte zu verfolgen:

- Erarbeitung einer technischen Machbarkeitsprüfung für die Personentunnelverlängerung mit Ausgang auf der Westseite einschließlich Aktualisierung der Kostenermittlung.
- Gespräche mit sämtlichen zu beteiligenden Akteuren, insb. DB InfraGO und Grundstücksanliegern, mit dem Ziel, eine Planungsvereinbarung abzuschließen.
- Weitergehende Überprüfung der technischen und umweltrechtlichen Machbarkeit einer Fuß- und Radwegeverbindung unter der Volme-Eisenbahnbrücke.
- DB InfraGO wurde gebeten, die Gründe für die veränderten Planungsabsichten schriftlich darzulegen. Sobald dieses Schreiben vorliegt, wird es den politischen Gremien zur Information weitergegeben.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

sind nicht betroffen

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

keine Auswirkungen (o)



Finanzielle Auswirkungen

Es entstehen weder finanzielle noch personelle Auswirkungen.

Durch den aktuellen Sachstand unmittelbar eintretende finanzielle Auswirkungen sind derzeit nicht absehbar. Die im Zuge des vorgeschlagenen weiteren Vorgehens entstehenden finanziellen Auswirkungen sind gesondert zu ermitteln und darzulegen.

gez.

Erik O. Schulz
Oberbürgermeister

gez.

Henning Keune
Technischer Beigeordneter



Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

**Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer**

Amt/Eigenbetrieb:

Stadtsyndikus

**Beigeordnete/r
Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:**

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb: _____ **Anzahl:** _____
