

## ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

**Amt/Eigenbetrieb:**

23 Fachbereich Immobilien, Wohnen und Sonderprojekte

**Beteiligt:**

20 Stadtkämmerei  
61 Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung  
66 Fachbereich Planen und Bauen für Grün, Straßen und Brücken

**Betreff:**

Bahnhofshinterfahung - Prioritätenliste

**Beratungsfolge:**

29.05.2008 Haupt- und Finanzausschuss  
29.05.2008 Rat der Stadt Hagen  
10.06.2008 Bezirksvertretung Hagen-Mitte  
17.06.2008 Stadtentwicklungsausschuss  
19.06.2008 Rat der Stadt Hagen

**Beschlussfassung:**

Rat der Stadt Hagen

**Beschlussvorschlag:**

Der Rat der Stadt Hagen beschließt, das Projekt Bahnhofshinterfahung unter ausdrücklichem Hinweis auf die in Abschnitt 4 benannten Konsequenzen auf andere investive Maßnahmen mit der höchsten Priorität vor allen anderen Investitionsmaßnahmen voranzutreiben.

**Kurzfassung**

-entfällt-

**Begründung****1. Planungsanlass**

Die Ortsdurchfahrt der B 7 bringt im Stadtteil Wehringhausen und im Bereich des Hauptbahnhofes unzumutbar hohe Verkehrsbelastungen in diese intensiv von städtebaulichen Nutzungen geprägten Stadtgebiete.

Die Wehringhauser Straße im Bereich des Bodelschwingplatzes ist gekennzeichnet durch enge Straßenräume, zu schmale Gehwege, fehlende Radweganlagen, unzumutbare Schallimmissionen, starke Erschütterungswerte und hohe Feinstaubemissionen, die Bebauung weist zahlreiche Leerstände und eine sanierungsbedürftige Bausubstanz auf.

Im Bereich des Hagener Bahnhofs werden die Anforderungen aus den unterschiedlichen Verkehrsfunktionen trotz Um- und Ausbaus des Graf-von-Galen-Ringes und der Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes nur in Form von Kompromissen zu einem ganzheitlichen Konzept zusammengefügt. Die mit dem Umbau erreichten Leistungsreserven des Innenstadtringes im Bereich Graf-von-Galen-Ring sind inzwischen mehr als aufgezehrt. Regelmäßige Rückstausituationen, mangelnde Querungsqualitäten für Fußgänger, sowie hohe Schallimmissions- und Feinstaubbelastungen führen zu unhaltbaren Verkehrssituationen mit erhöhtem Unfallpotential.

Die aktuellen Querschnittsbelastungen der B 7 betragen im Bereich Wehringhausen (je nach Abschnitt) 22.000 bis 25.000 Kfz / 24 h, der Lkw-Anteil liegt hier bei ca. 10%, im Bereich des Hauptbahnhofes betragen sie ca. 32.000 bis 34.000 Kfz / 24h mit ebenfalls ca. 10% Lkw-Anteil (ohne Busse), Tendenz jeweils steigend. Etwa 90% sind bezogen auf Wehringhausen Durchgangsverkehr.

Das wesentliche Projekt der Stadt Hagen zur Behebung dieser Missstände ist die Realisierung der seit Jahrzehnten avisierten Bahnhofshinterfahung. Mit dieser Maßnahme verfolgt die Stadt Hagen das Ziel, die innerstädtischen Verkehrsverhältnisse zu verbessern und die Innenstadt und den Stadtteil Wehringhausen vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Es wird zu einer Entlastung des Graf-von-Galen-Ringes um ca. 13.500 auf ca. 18.000 bis 19.000 Kfz und der Wehringhauser Straße in der Ortsdurchfahrt im Bereich des Bodelschwingplatzes von heute über 23.000 täglich auf ca. 1.500 Kfz kommen. Durch diese Verringerung wird der Ortsteil Wehringhausen wesentlich entlastet sowie die Trennwirkung des Graf-von-Galen-Rings als auch die Umweltbelastung (Luftreinhalteplan Hagen) im Vorbereich des Bahnhofs reduziert.

Außerdem bietet die Bahnhofshinterfahung die Möglichkeit, brachliegende Gewerbeflächen im Bereich Wehringhausen und Plessenstraße entsprechend den heutigen Verkehrsbedürfnissen zu erschließen. Weiterhin kann die verkehrliche Verknüpfung des Hagener Hauptbahnhofs und die Eingangssituation desselben optimiert werden. Damit wird eine wesentliche Voraussetzung für eine geordnete städtebauliche Entwicklung in den genannten Bereichen eingeleitet.

Aufgrund der komplexen Planungssituation und dem durch die GVFG-Förderung vorgegebenen Zeitplan ist die Maßnahme in zwei Abschnitte und somit die verbindliche Bauleitplanung in zwei Bebauungspläne gegliedert.

Das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW (MBV) und die Bezirksregierung Arnsberg haben in verschiedenen Gesprächen die verkehrs- und strukturpolitische Bedeutung des Projektes unterstrichen und die privilegierte Förderung beider Bauabschnitte der Bahnhofshinterfahung in Aussicht gestellt. Insbesondere im Zusammenhang mit der Diskussion um die Feinstaubproblematik und die entsprechenden EU-Gesetzgebungen wird die Bahnhofshinterfahung als Entlastung der hochbelasteten Hagener Innenstadtstraßen gesehen. Da eine wirkungsvolle und dauerhafte Senkung der Schadstoffbelastungen durch restriktive Maßnahmen in die Verkehrsabläufe allein nicht erreicht werden kann, wird das Projekt seitens der Stadt Hagen, der Bezirksregierung als auch des Landes als höchst prioritär eingestuft.

Der Fördergeber hat deutlich gemacht, dass die Förderung beider Bauabschnitte nur auf der Grundlage der Darstellung der Gesamtmaßnahme erfolgen wird. Wesentliche Aufgabe der Stadt Hagen ist derzeit die Aufstellung rechtskräftiger Bebauungspläne für beide Bauabschnitte. Die Baureife der Gesamtmaßnahme, d.h. die Vorlage der rechtskräftigen Bebauungspläne, die gesicherte Eigenmittelfinanzierung und die Klärung des Grunderwerbs, muss bis Ende 2008 sichergestellt sein.

Aufgrund der im Zuge der Föderalismusreform auslaufenden Straßenbauförderung nach dem GVFG hat die Stadt Hagen den Zuschussantrag für den 1. Bauabschnitt in 2006/07 mit Hochdruck vorbereitet und fristgerecht eingereicht. Entsprechend der Empfehlung des MBV ist eine Anmeldung des 2. Bauabschnitts ist zum 01.06.2007 erfolgt.

Der Baubeginn für den 1. Bauabschnitt ist für 2009 vorgesehen, mit dem Bau des 2. Bauabschnitts soll möglichst 2011 begonnen werden.

## **2. Planungsrecht**

Der Rat der Stadt Hagen hat die Durchführung der Gesamtmaßnahme Bahnhofshinterfahung am 10.05.2007 beschlossen.

Der Bebauungsplan 9/00 (527) Bahnhofshinterfahung 1. Abschnitt Wehringhauser Straße – VARTA und die entsprechende FNP-Teiländerung Nr. 87, sowie der Bebauungsplan 8/07 (595) Bahnhofshinterfahung 2. Abschnitt Weidestraße /

Eckeseyer Straße und die entsprechende FNP-Teiländerung Nr. 88 sollen am 04.09.2008 durch den Rat beschlossen werden. Derzeit (26.05. – 26.06.2008) erfolgt für den B-Plan 8/07 2. Abschnitt und die FNP-Teiländerung Nr. 88 die Offenlage und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Sollte eine Planänderung erforderlich werden, kann der Satzungsbeschluss trotz dieser Änderung rechtzeitig im Dezember 2008 erfolgen.

### 3. Kosten

Im Zuge der konkretisierenden Planungen ist es gelungen, die voraussichtlichen Baukosten durch eine Optimierung des Straßenbaus, in erster Linie durch die Reduzierung von Brückenflächen um ca. 14 Mio. € von ursprünglich 80,6 Mio. € auf insgesamt ca. 66,6 Mio. € zu reduzieren.

In dieser Summe sind Grunderwerbskosten in Höhe von ca. 10,5 Mio. € (ca. 4 Mio. € für den 1. Bauabschnitt, ca. 6,5 Mio. € für den 2. Bauabschnitt) enthalten. Die Grunderwerbskosten für den 1. Bauabschnitt einschließlich einer Vorsorgemaßnahme für den 2. Bauabschnitt werden in 2008 fällig.

Der anschließende Auszug aus dem Investitionsprogramm der Stadt Hagen, Stand 01.08.2007 verdeutlicht die Kostenaufteilung der Maßnahme bis ins Jahr 2014.

Diese Zahlen dienen lediglich dem Überblick! Sie entsprechen noch nicht der aktuellen Kostenentwicklung und sind noch zu überarbeiten!

Bezeichnung		In T-Euro	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bahnhofs- hinterfahung 1. BA neue Planung (inkl. Kosten für Vorsorgemaßn. 2. BA)	Gesamt- kosten	21.783		900	4.000	6.300	5.000	5.000	583	
	Beteiligung Dritter	13.477		350	2.457	2.970	3.000	3.000	1.700	
	Eigen- anteil	8.306		550	1.543	3.330	2.000	2.000	- 1.117	
Bahnhofs- hinterfahung 2. BA	Gesamt- kosten	58.924					1.000	6.000	6.000	6.000
	Beteiligung Dritter	44.193						4.500	4.500	4.500
	Eigen- anteil	14.731						1.500	1.500	1.500

### 4. Abstimmung mit dem RP am 21.05.2008

In dem Abstimmungstermin am 21.05.2008 mit dem Regierungspräsidenten in Arnsberg wurde zunächst noch einmal die Bedeutung der Maßnahme diskutiert und aus unterschiedlichen Blickwinkeln (Stadtentwicklung, Städtebau, Verkehr, Feinstaub) betrachtet.

Dabei wurde deutlich, dass diese Maßnahme auch mit einem Kostenvolumen von 66,6 Mio. € nicht einfach in der fördertechnischen Umsetzung mit Blick auf die zur Verfügung stehenden Mittel beim Regierungspräsidenten und dem Land umsetzbar sein wird.

Eine Reduzierung der Maßnahme auf die Hälfte der Kosten bzw. Anteile oder ein „Verzicht“ auf einen Abschnitt wurde diskutiert, aber mit Blick auf die Konsequenzen seitens der Stadt für nicht machbar erklärt.

Der Regierungspräsident hat auf die Konkurrenz dieser Maßnahme zu weiteren Straßenplanungen im Regierungsbezirk Arnsberg, vor allem Süd-Westfalen hingewiesen und die möglicherweise schwierige Abstimmung über das Förderprogramm in 2009 im Regionalrat angesprochen.

Abschließend wurde die positive Stellungnahme des Landesverkehrsministers zu dem Projekt Bahnhofshinterfahung hervorgehoben und seitens des Regierungspräsidenten die fachliche Machbarkeit und Notwendigkeit festgestellt. Weiterhin wurde von Seiten des Regierungspräsidenten allerdings festgehalten, dass unter

kommunalaufsichtsrechtlichen Gesichtspunkten eine Genehmigung der Maßnahme für die Stadt Hagen nur dann zu erwarten sei, wenn der Rat der Stadt Hagen die Bahnhofshinterfahung als prioritäre und einzige Investitionsmaßnahmen für die nächsten Jahre beschließt. Dies bedeutet nach den Erläuterungen des Regierungspräsidenten, dass alle noch nicht begonnenen Maßnahmen der Stufe 3 in der vorgelegten Prioritätenliste nicht weiter geführt werden können. So können z.B. das vorgelegte Programm „Soziale Stadt Wehringhausen“ sowie der angedachte Bau der Großsporthalle dann nicht durchgeführt werden. Bereits begonnene Förderprogramme wie z.B. das Förderprogramm Stadtumbau Oberhagen/ Eilpe sind im Einzelfall auf Grundlage bereits bestehender Verträge und Förderbescheide erneut zu überprüfen. Innerhalb der Stufen 1 und 2 behält sich die Bezirksregierung ebenfalls eine dezidierte Prüfung eines jeden Einzelfalles auf rechtliche Verpflichtung bzw. unbedingte Notwendigkeit für den laufenden Betrieb vor.

Von Seiten des Regierungspräsidenten wurde in dem Gespräch der Hinweis gegeben, dass bei einer Kostenreduzierung oder einem Verzicht auf die Bahnhofshinterfahung sich Spielräume für andere Investitionsmaßnahmen ergeben würden. Allerdings kann hieraus nicht die Aussage abgeleitet werden, dass die dann gesparten Eigenanteile aus der ursprünglichen Planung der Bahnhofshinterfahung im Verhältnis 1:1 für andere Projekte eingesetzt werden können.

Die Verwaltung weist vor dem Hintergrund der Ausführungen des Regierungspräsidenten ausdrücklich darauf hin, dass mit dem in der Vorlage benannten Beschlussvorschlag voraussichtlich neben der Bahnhofshinterfahung in den nächsten Jahren keine neuen investiven Maßnahmen mehr begonnen werden können.

## **Finanzielle Auswirkungen**

☒ Es entstehen keine finanziellen und personellen Auswirkungen.

## Verfügung / Unterschriften

### Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
**Oberbürgermeister****Gesehen:**\_\_\_\_\_  
**Stadtkämmerer**\_\_\_\_\_  
**Stadtsyndikus**\_\_\_\_\_  
**Beigeordnete/r****Amt/Eigenbetrieb:**

- 23     Fachbereich Immobilien, Wohnen und Sonderprojekte
- 20     Stadtkämmerei
- 61     Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung
- 66     Fachbereich Planen und Bauen für Grün, Straßen und Brücken

**Gegenzeichen:**

---

---

---

---

---

---

---

---

**Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:****Amt/Eigenbetrieb:****Anzahl:**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---