



Fraktion im Rat der Stadt Hagen

Herrn
Oberbürgermeister
Jörg Dehm

Rathaus

Rathausstraße 11
58095 Hagen

Telefon: 02331 207-5529

Fax: 02331 207-5530

E-Mail: fraktion@fraktion-hagen-aktiv.de

Internet: www.fraktion-hagen-aktiv.de

Hagen, 14. Februar 2011

**Anfrage gemäß § 5 (1) GeschO für die Sitzung des Rates am 24. Februar 2011
Weitere Fragen zur Bahnhofshinterfahung**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Ihnen ist sicher bekannt, dass HAGEN AKTIV die Bahnhofshinterfahung ablehnt. Diesen Standpunkt hat auch unser Fraktionsvorsitzender Dr. Bücken bei unserem gemeinsamen interfraktionellen Termin mit dem Regierungspräsidenten Dr. Bollermann nochmals bekräftigt. Deshalb appellieren wir in Anbetracht der schwierigen Finanzlage der Stadt Hagen an alle Fraktionen, an einer positiven und zukunftsfähigen Lösung für die Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt mitzuwirken.

Diese Stadt kann es sich bei ihrem weiterhin rasanten Schuldenanstieg und bei dem prognostizierten Bevölkerungsrückgang nicht erlauben, dieses Großprojekt zu stemmen, während sie für kleinere, aber dringlichere Investitionen im Bereich Stadtentwicklung auf lange Sicht von weiteren Zuschüssen abgeschnitten sein wird.

Die nach unserer Anfrage ermittelten Unterhaltskosten in Höhe von nahezu 2 Mio. Euro p.a. werden dringend für existenziell notwendige Maßnahmen, wie z.B. die Unterhaltung der dem Verfall ausgesetzten bestehenden Straßen, benötigt.

Aufgrund einer vorherigen Anfrage haben wir zudem festgestellt, dass die in die Hinterfahung gesteckten Erwartungen hinsichtlich der Erschließung zusätzlicher Gewerbeflächen wenig realistisch sind. Insbesondere aber stehen Kosten und Nutzen in keinem tragbaren Verhältnis zueinander.

Wir sind ferner der festen Überzeugung, dass der geplante (ehemals) I. Bauabschnitt der Bahnhofshinterfahung die gravierenden Probleme des Stadtteils Wehringhausen nicht lösen, sondern vielmehr Neue schaffen wird. Hier existieren – wie von HAGEN AKTIV bereits vorgestellt – wesentlich günstigere und effektivere Lösungen.

Ganz abgesehen von Fragen der Bezahlbarkeit und Kosten-Nutzen-Relation sehen wir für die Stadt – nicht erst seit Bekanntwerden der fehlerhaften Tierheimkalkulation und Unterhaltungskosten des Emil-Schumacher-Museums – ein erhebliches Risiko darin, dass diese

Maßnahme die Stadt wesentlich höher belasten könnte, als derzeit seitens der Verwaltung prognostiziert wird, und dass die neue Straße die in sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllen wird.

Aufgrund des bestehenden Ratsbeschlusses zum Bau der Bahnhofshinterfahung fordern wir bis zur Ratssitzung in der kommenden Woche - analog zu unserem eigenen Antrag zur Bereitstellung von betriebswirtschaftlichen Kennzahlen (s. Ratssitzung vom 16.12.2010) - eine gewissenhafte und belastbare Antwort der Verwaltung zu folgenden Kosten-, Technik- und Planungsfragen:

1. Welcher Fachbereich / Verantwortliche hat die prognostizierten Herstellungskosten für die Bahnhofshinterfahung ermittelt? Wurden die Einzelgewerke hierbei anhand pauschalisierter Schätzungen oder konkreter Angebote / Berechnungen ermittelt? Wurden die Ermittlungen für jedes Einzelgewerk auf Richtigkeit und die Kosten der Gesamtmaßnahme auf Vollständigkeit durch Dritte überprüft? Wenn ja, wer hat diese Überprüfungen vorgenommen?

Wir bitten um eine entsprechende Kostenaufstellung sämtlicher Einzelmaßnahmen und Gewerke in Tabellendarstellung.

2. Die geplante Trasse der Bahnhofshinterfahung verläuft zwischen Weidestraße und Phillipshöhe entlang eines z. Zt. bewaldeten Berghanges. In der Regel werden aus Verkehrssicherungsgründen die Bäume in einem Abstand von 30 m neben der Straße abgeholzt.

Wird bei Realisierung der Bahnhofshinterfahung ein Teil des neben der Straße stehenden Baumbestandes ebenfalls gefällt? Wenn ja, um wieviel qm Wald handelt es sich hierbei? Sind diese Kosten in der Kalkulation berücksichtigt? Besteht anschließend die Gefahr einer Erosion bzw. eines Abrutschens an diesem Hang? Wurden hierzu bereits geologische Untersuchungen des Hanges vorgenommen? Wenn ja, erbitten wir die Vorlage des entsprechenden Gutachtens. Welche laufenden Unterhaltungsmaßnahmen sind an diesem Berghang zukünftig zu erwarten und mit welchen Kosten ist dabei pro Jahr zu rechnen?

3. Muss in demselben Bereich die geplante Trasse zur Ennepe hin abgestützt werden? Wurde der gesamte Bereich ebenfalls geologisch untersucht? Ist bekannt, wo Abstützungsmaßnahmen bzw. tiefergehende Fundamente vorgenommen werden müssen oder wird im Zuge der Baumaßnahmen nach vorgefundener Situation entschieden?
4. Im Bereich der geplanten Mündung auf die Eckeseyer Straße wird die Bahnhofshinterfahung über eine Brücke über die Bahngleise geführt und kommt am Brückenansatz der Altenhagener Brücke heraus. Nach unserem Verständnis werden an dieser Stelle demnach zwei Brücken aufgesetzt, was mit einem sehr hohen Erddruck verbunden sein müsste. Existieren bereits Gutachten, die die Frage der Belastbarkeit des Bodens bzw. des vorhandenen Brückenwiderlagers untersucht haben? Handelt es sich bei dem Zusammentreffen dieser beiden Brücken um eine Standardsituation oder um eine besondere technische Herausforderung mit Unwägbarkeiten? Sind vergleichbare Bauwerke bekannt, die verlässliche Aussagen über die zu erwartenden Kosten gewährleisten? Wie hoch sind die veranschlagten Kosten für die Brücke und die Anbindung an die Eckeseyer Str.?
5. In den folgenden Jahren und Jahrzehnten ist in Nordrhein-Westfalen wie auch in der gesamten Republik ein erheblicher Brückensanierungs- bzw. -neubaubedarf zu erwarten. Allein auf der A 45 sind in den nächsten Jahren/Jahrzehnten so gut wie alle Brücken zu sanieren bzw. zu erneuern; der Abriss und Neubau der Lennetalbrücke steht bekanntlich in Kürze bevor. Gleichzeitig gibt es aufgrund der bisherigen Markt-

bereinigung nur noch relativ wenige Brückenbau-Unternehmen. Das deutet aus unserer Sicht darauf hin, dass in den nächsten Jahren mit nicht unerheblichen Preissteigerungen im Brückenbau zu rechnen ist. Allein die geplante Bahnhofshinterfahung sieht fünf Brückenbauwerke vor, von denen die Gleisüberquerung aus unserer Sicht eine sehr anspruchsvolle Konstruktion darstellt.

- a) Sind die normalen Preissteigerungen (Baukostenindizes), die sich bei 10 Jahren Bauzeit zwangsläufig ergeben, in den kalkulierten Baukosten (nicht nur die Brücken) berücksichtigt und wenn ja, in welcher Höhe?
 - b) Wie schätzen Sie aufgrund der oben geschilderten Situation die Gefahr erheblich höherer Preissteigerungen in einer 10-jährigen Bauphase bei den Brücken ein?
6. Ist die Stadt Hagen bezüglich des geplanten Brückenbaus über die Gleisanlagen am Bahnhof bereits an die Deutsche Bahn AG herangetreten und wenn ja, mit welchem Ergebnis? Welche Sicherheitsmaßnahmen sind zu treffen, um den Bau der Brücke bei laufendem Schienenverkehr über diese Hauptverbindungsstrecke durchführen zu können? Welche Besonderheiten ergeben sich aus den zu überquerenden Oberleitungen? In welcher Höhe sind die Sicherheitskosten bei den Baukosten veranschlagt?
7. Durch diverse neue, große Einmündungen der geplanten Bahnhofshinterfahung müssen zahlreiche neue Ampelanlagen installiert werden.

Ist der Hagener Verkehrscomputer in der Lage, die zusätzlichen – teilweise sehr aufwändigen – Ampelanlagen problemlos mitzusteuern oder sind ggf. Erweiterungen oder ist gar ein Austausch notwendig? In welcher Höhe sind die Kosten für die neuen Ampelanlagen veranschlagt und mit welchen laufenden Kosten pro Jahr ist für diese zusätzlichen Anlagen zu rechnen?

8. Beim Studium des Lageplans 4/4 der Bahnhofshinterfahung ist uns aufgefallen, dass lt. Planung die zwei Fahrspuren der Eckeseyer Straße vom Bahnhof Richtung Eckesey zu zwei Linksabbiegerspuren auf die Bahnhofshinterfahung werden und für die Geradeausfahrt Richtung Eckesey lediglich eine Spur verbleiben wird, die gleichzeitig die (bisherige) Einfädelungsspur des Verkehrs von der Brücke ist. Diese Spur muss auch die Spurwechsel (Geradeausfahrer/Abbieger) mit ihren Verzögerungen verkraften. Bei der durch die Bahnhofshinterfahung gewünschten Entlastung des Graf-von-Galen-Rings soll die Altenhagener Brücke deutlich mehr Verkehr aufnehmen als bisher. Sie bildet aber im vierspurigen Ringsystem der Stadt mit nur einer Fahrspur je Richtung ein ausgesprochenes Nadelöhr, das in Richtung Eckesey noch mit zwei Ampeln versehen wird. Das könnte u.U. einen nicht unerheblichen Rückstau zur Folge haben mit dem Resultat einer dort ansteigenden Luftverschmutzung.

Wurde für diesen Engpass- und Einmündungsbereich eine (Computer-)Simulation des Verkehrsflusses unter den angenommenen neuen Voraussetzungen durchgeführt? Wenn ja, wie lautet das Ergebnis (Bitte um Vorlage der Auswertung) und wenn nein, warum nicht?

9. Gemäß Lageplan 1/4 und 2/4 soll die Anbindung Kuhlerkamp über eine neue Straße erfolgen, die die bisherige Anbindung über die Weidestr. / Kuhlestr. ersetzt. Zu diesem Zweck soll eine neue Brücke über die Ennepe gebaut werden. Die neue Anbindung beinhaltet einen Kreisverkehr mit nur einer Abfahrt, die die sog. Varta-Insel erschließen wird. Nach unseren Kenntnissen befindet sich die Varta-Insel nicht im Eigentum der Stadt.

- a) Dient der gesamte Abschnitt ‚Anbindung Kuhlerkamp‘ im Wesentlichen der Anbindung der Varta-Insel? Wenn nein, wozu noch? Warum wurde nicht stattdessen die vorhandene Anbindung eingeplant?
 - b) Diese Anbindung gehört nicht zur Bahnhofshinterfahung im engeren Sinne. Ist diese trotzdem in vollem Umfang förderfähig? Wenn ja, warum?
 - c) Wie teuer ist allein dieser komplette Straßenabschnitt einschl. neuer Brücke?
 - d) Was für einen Sinn ergibt an dieser Stelle ein Kreisverkehr mit nur einer Abfahrt? Wieviel Mehrkosten verursacht ein derartiger Kreisverkehr gegenüber einer normalen Einmündung?
 - e) Die alte Brücke Weidestraße soll für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr erhalten bleiben. Ist die Brücke damit wie bisher zu unterhalten?
 - f) Was passiert mit der alten Eisenbahnbrücke über die Kuhlestr.? Sind Kosten eines evtl. Abrisses in den Planungskosten enthalten? Wer ist bei Nichtabriss für deren Unterhalt und für die stillgelegte Bahntrasse verantwortlich? Was passiert mit der stillgelegten Bahntrasse?
10. Die Bahnunterführung Werderstraße (Paralleltunnel zum Bahnsteigzugang des Hauptbahnhofs) würde nach der aktuellen Planung ins neue Industriegebiet münden. Dorthin soll nach den Plänen der Stadt auch eine hinterseitige Öffnung des Bahnsteigzugangs erfolgen.
- Bestehen dort keine Sicherheitsbedenken, vor allem für die Abend- und Nachtstunden? Ist aus denselben Gründen überhaupt vorstellbar, dass die Deutsche Bahn einer Öffnung unter diesen Umständen zustimmt? Ist eine Sanierung der äußerst unansehnlichen und niedrigen Unterführung Werderstraße bis hin zur Einmündung der Straße ‚Am Hauptbahnhof‘ vorgesehen? Wenn ja, sind diese Kosten bei der Bahnhofshinterfahung bereits berücksichtigt?
11. Was für einen Sinn hat eine rückseitige Öffnung des Bahnhofes, wenn dort kein Parkplatz und keine adäquate Busanbindung geplant ist?
12. Mittlerweile dürfte die Antwort vorliegen, ob die Sanierungen des Geländes hinter dem Bahnhof gefördert werden. Können alle Grundstücke aus dem Fördertopf saniert werden? Wenn nein, welche im Einzelnen nicht?

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Ernst Schmidt
(Mitglied der Fraktion Hagen Aktiv)

f.d.R.

Rune Riepshoff
(Fraktionsgeschäftsführer)