



Fraktion im Rat der Stadt Hagen

Herrn
Oberbürgermeister
Jörg Dehm

Rathausstraße 11
58095 Hagen

- im Hause -

Telefon: 02331 207-5529
Fax: 02331 207-5530
E-Mail: fraktion@fraktion-hagen-aktiv.de
Internet: www.fraktion-hagen-aktiv.de

Hagen, 05. Juli 2011

Vorschlag zur Tagesordnung (§ 6, Abs. 1 GeschO) der Ratssitzung am 14. Juli 2011

Thema | Abstimmung zum Bau der Bahnhofshinterfahung.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

aufgrund der Komplexität sowie der immer noch abstrakten Darstellungsweise, insbesondere aber auch wegen der langfristigen finanziellen und strukturellen Auswirkungen der geplanten Bahnhofshinterfahung auf die Bürgerschaft sind wir überzeugt, dass die Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt selbst über die Umsetzung einer derart einschneidenden Baumaßnahme zu entscheiden haben.

Deshalb bringen wir folgenden Beschlussvorschlag für die Ratssitzung am 14. Juli 2011 ein.

Beschlussvorschlag.

1. Der Rat der Stadt Hagen beschließt gemäß § 26, Abs. 1 GO NRW einen Ratsbürgerentscheid durchzuführen. In diesem Ratsbürgerentscheid stimmt die Bürgerschaft darüber ab, ob sie den Bau einer Bahnhofshinterfahung in Hagen wünscht.
2. Zur Abstimmung steht die Frage: „Soll die Bahnhofshinterfahung gebaut werden? Ja / Nein.“ Der Ratsbürgerentscheid ist spätestens bis zum 31. Dezember 2011 durchzuführen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, den Ratsbürgerentscheid unter Berücksichtigung aller Fristen (u.a. rechtlich, finanziell, Fördermittelabruf usw.) sowohl bezüglich der Baumaßnahme „Bahnhofshinterfahung“ als auch der Durchführung eines Ratsbürgerentscheides rechtsgültig vorzubereiten und innerhalb möglicherweise einschränkender Fristen umzusetzen. Spätestens jedoch bis zum 31. Dezember 2011 (siehe Punkt 2).
4. Der Rat der Stadt Hagen verpflichtet sich, das Abstimmungsergebnis anzunehmen und darauf aufbauend einen entsprechenden Beschluss zu fassen.

Fragestellung zum Ratsbürgerentscheid.

„Soll die Bahnhofshinterfahung gebaut werden? Ja / Nein.“

Begründung.

Warum soll ein derartiger Ratsbürgerentscheid gefasst werden?

Trotz öffentlicher Berichterstattung seitens der Verwaltung im Artikel „Bahnhofshinterfahung schafft Chancen für zentrumsnahe Stadtentwicklung“ (s. Westfalenpost vom 27. April 2011) bleibt der Bau der Bahnhofshinterfahung für die Bürgerinnen und Bürger weiterhin ein abstraktes Gebilde. Insbesondere deshalb, weil die kurz- und mittelfristigen Konsequenzen, aber auch die langfristigen Folgekosten und damit möglicherweise zukünftig einhergehende Sparmaßnahmen bei den Bürgerinnen und Bürgern nicht transparent dargestellt werden.

Letztendlich ist die voran genannte öffentliche Berichterstattung unseren dezidierten Nachfragen zur Bahnhofshinterfahung im Rat geschuldet. Seitens der Verwaltung wurden jedoch ausschließlich die (vermuteten) positiven Effekte aufgezeigt. Die Risiken wurden und werden bis dato gänzlich vorenthalten.

Die langfristigen Kosten und Folgen für die Stadt Hagen und deren Bewohner werden in allen Berechnungen nicht ausreichend berücksichtigt und dokumentiert. Dies liegt vor allem darin begründet, dass das in 2010 aufgestellte und verabschiedete Haushaltssicherungskonzept lediglich bis in das Jahr 2014 hineinreicht. Der Bau der Bahnhofshinterfahung – vor allem deren Folgekosten – ist folglich gar nicht erfasst und somit auch die steigende Neuverschuldung und Mehrbelastung für die Bürgerinnen und Bürger nicht erkennbar.

Mit Interesse verfolgen wir deshalb die Neufassung des § 76 GO NRW. Dieser wird den Kommunen zukünftig die Möglichkeit geben, den Zeitraum des Haushaltssicherungskonzepts auf 10 (in Worten zehn) bis maximal 15 (fünfzehn) Jahre zu verlängern. Allerdings ist die Fristverlängerung zukünftig mit einem vollständigen Haushaltsausgleich verbunden. Dies hat zur Folge, dass die Verwaltung bei der Erstellung des nächsten Haushaltssicherungskonzepts nicht nur die Investitionskosten, sondern auch die Unterhaltungskosten der Bahnhofshinterfahung sowie Kostensteigerungen und Zinszahlungen einbeziehen muss.

Wir unterstützen die Idee der Verwaltungsspitze, dass man für die Jahre 2012/13 mit einem Doppel-Haushalt beginnen möchte, um dann nachhaltig ein neues, fundiertes Haushaltssicherungskonzept gemäß Neufassung § 76 GO NRW aufzustellen. Unserer Überzeugung nach muss in diesem Fall die Bürgerschaft jedoch über die langfristigen Chancen und Risiken der Bahnhofshinterfahung aufgeklärt werden und selbst bestimmen können, ob man eine derartige städtebauliche Maßnahme wünscht.

Und zwar VOR Beginn und Aufnahme der Baumaßnahme.

Im Folgenden möchten wir kurz das bereits in der Werbekampagne dargestellte PRO und hier zum Ausgleich etwas ausführlicher das CONTRA einer Bahnhofshinterfahung zusammenfassen.

PRO Bahnhofshinterfahung

- Aktive Stadtentwicklung.
 - Verbesserung der Lebensqualität an den entlasteten Straßen.
 - Luftreinhaltung und Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger.
 - Begrünung im Bereich des ehemaligen Varta-Firmengeländes in Wehringhausen.
 - Teil-Renaturierung der Ennepe.
- Wirtschaft
 - Erschließung von Gewerbeflächen, damit einhergehend Mehreinnahmen (Steuern).
 - Schaffung von Arbeitsplätzen.
 - Erhalt von Fördermitteln aus der EU, Bund und Land NRW.
- Verkehr
 - Optimale Anbindung an die Autobahnen für die in der Umgebung angesiedelten Unternehmen.
 - Verbesserung des Verkehrsflusses.
 - Fahrzeitverkürzung.
 - Anlage und Förderung von Radwegen.

CONTRA Bahnhofshinterfahung

Vom Grundsatz her ist eine Bahnhofshinterfahung in Hagen zu begrüßen, vorausgesetzt die Finanzsituation der Stadt Hagen würde sich aktuell wesentlich positiver darstellen. Das Gegenteil ist jedoch der Fall.

Die Stadt Hagen steckt in ihrer schwersten Finanzkrise, in Kürze tritt die bilanzielle Überschuldung der Stadt ein. Unserer Auffassung nach widerspricht es kaufmännischen und sozialen Grundsätzen, ausgerechnet in dieser finanziell schwierigen Lage bei sinkenden Einwohnerzahlen und damit einhergehend sinkenden Einnahmen ein derart teures Projekt in Angriff zu nehmen.

Finanziell

- Der Eigenanteil dieser Investition und die damit einhergehenden Folgekosten übersteigen die Finanzkraft unserer Stadt bei weitem. Zusätzliche Schulden von mehr als 20 Mio. EUR (Investitionssumme) und weitere 2 Mio. EUR pro Jahr (Laufende Kosten) belasten vor allem zukünftige Generationen der Hagener Bürgerschaft.
- Die Neufassung des § 76 GO NRW sieht binnen 10-15 Jahren einen vollständigen Haushaltsausgleich vor. Die zusätzliche Schuldenaufnahme sowie die laufenden Kosten, die bisher in keiner Kalkulation eingerechnet worden sind, werden die Bemühungen der bisherigen Haushaltskonsolidierung konterkarieren. Der zukünftige Haushaltsausgleich wird deutlich erschwert und zeitlich nach hinten verschoben, sodass weitere Einsparungen oder Steuererhöhungen zur Kostenkompensation zukünftig zwingend erforderlich sein werden.
- Es liegt keine Kosten-Nutzen-Analyse bzw. keine Prognose vor, in welcher Höhe Mehreinnahmen, vornehmlich durch Gewerbesteuern, seitens der Verwaltung erwartet werden. Weder in einem Best-Case- noch in einem Worst-Case-Szenario.
- Unsere Stadt ist bereits heute nicht in der Lage, die bestehenden Straßen adäquat zu unterhalten. Aufgrund des strengen Winters sind die im Haushalt 2011 eingestellten Straßensanierungsmittel bereits im ersten Halbjahr dieses Jahres aufgebraucht. Eine rückläufige Bevölkerung und damit einhergehend geringere Steuereinnahmen führen ohnehin zu einer Mittelverknappung. Mit der Folge, dass eine weitere hochdimensionierte Trasse wie die Bahnhofshinterfahung voraussichtlich den Sanierungsanteil für alle anderen Straßen

deutlich verkleinern und somit den allgemeinen Straßenzustand in Hagen zusätzlich verschlechtern wird.

- Trotz immenser Baukostensteigerungen der vergangenen Jahre und der allseits geäußerten schwierigen Erschließungsbedingungen der Straßentrasse inklusive seiner fünf Brückenbauwerke wird nach wie vor von der Bauverwaltung kommuniziert, dass die Baukosten in Höhe von 65 Mio. EUR nicht überschritten werden. Aus den Erfahrungen bisheriger Hagener Fehlplanungen und massiver Baukostenüberschreitungen in anderen Städten ist mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die voran genannten Kosten ebenfalls überschritten werden.
- Eine Bezuschussung durch Fördermittel in Höhe von 70 % begünstigt die Situation in unserer Stadt keineswegs, weil der zu leistende Eigenanteil in Höhe von 30 % und vor allem die daraus resultierenden Folgekosten unsere Stadt finanziell überfordern werden.
- Mit Förderung der Bahnhofshinterfahung verliert die Stadt (bis auf wenige Ausnahmen) auf lange Sicht die Möglichkeit, weitere Zuschüsse von EU, Bund und / oder Land NRW für eine aktive Stadtentwicklung zu erlangen. Dringend erforderliche Stadtentwicklungsmaßnahmen im gesamten Stadtgebiet, die von EU, Bund und / oder Land NRW mit einer Fördersumme von bis zu 90 % gefördert werden könnten, stehen für die Stadt Hagen nicht mehr zur Verfügung. Alle investiven Maßnahmen werden dem Projekt Bahnhofshinterfahung untergeordnet, sodass Hagen langfristig von den wichtigsten „Einnahmequellen“ (hier Fördermittel) für eine - gerade in Zeiten abnehmender Bevölkerungszahlen - dringend erforderliche Stadtentwicklung abgeschnitten ist.
- Es läuft den Förderzwecken im Straßenbau zuwider, wenn in öffentlichen Sitzungen als Hauptmotiv der Bahnhofshinterfahung die Schaffung von Gewerbeflächen genannt wird. Sollten hier Fördergelder unter falschen Voraussetzungen ausgezahlt werden, besteht unter Umständen die Gefahr, dass diese Mittel (insgesamt 40 Mio. Euro) bei strengerer Betrachtung zurückgezahlt werden müssen.

Infrastruktur

- Durch Unternehmensbündelung und Umzug von Enervie auf die Haßleyer Insel wurde die Chance für eine aktive, zukunftssträchtige Stadtentwicklung am Bahnhof vertan.
- Im Rahmen der bisherigen öffentlichen Diskussion wird vorenthalten, dass durch eine Verlängerung der Sedanstraße die Schaffung von Gewerbeflächen hinter dem Bahnhof wesentlich kostengünstiger möglich ist. Die Trassenführung der Bahnhofshinterfahung verbraucht mehr Gewerbefläche als durch eine Erschließung an anderer Stelle (v.a. die sog. Varta-Insel) geschaffen wird. Durch die Bahnhofshinterfahung wird somit in Wirklichkeit kein qm Gewerbefläche hinzugewonnen, sondern vielmehr Gewerbefläche in sehr großem Umfang vernichtet.
- Eine Verbindung der Phillipshöhe ist durch eine Verbindung zur Sedanstraße notfalls auch ohne Eisenbahnbrücke Plessenstraße möglich. Die von der Verwaltung kommunizierte, voraussichtlich millionenschwere Sanierung der Eisenbahnbrücke Plessenstraße, die durch eine Bahnhofshinterfahung entfallen würde, wäre somit vermeidbar.
- Städtische Erschließungskosten für das am Rande der Bahnhofshinterfahung neu geplante Gewerbegebiet sind nicht in das Gesamtbudget eingerechnet. Aktuell existiert kein Konzept, kein Geld und keine Einigung mit der Deutsche Bahn AG, wie mit der „Schmuddelecke“ Werderstraße als innerstädtische Verbindung zur Bahnhofshinterfahung verfahren werden

soll. Die Ansiedlung hochwertiger Büroflächen erscheint vor diesem Hintergrund u.E. unrealistisch.

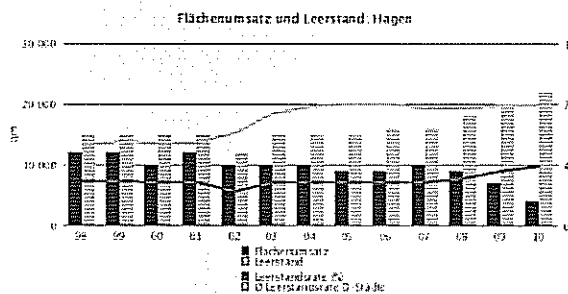
- Obwohl weder konkrete Gespräche mit der Deutsche Bahn AG geführt wurden noch die Planung im Bereich der Bahnhofshinterfahung in irgendeiner Form eine sinnvolle Planung für dieses Unterfangen hergibt, wird mit einer geplanten Öffnung des Bahnsteigzugangs in Richtung Bahnhofshinterfahung argumentiert. Dies erscheint uns widersprüchlich, da selbst von der Schaffung eines Parkhauses jenseits des Bahnhofs aus Sicherheitsgründen (Bahnunterführung Werdestr.) wieder Abstand genommen worden ist. Unter den voran genannten Aspekten erscheint eine rückwärtige Öffnung des Bahnsteigzugangs u.E. sinnlos und sogar gefährlich.
- Die Risiken eines möglichen Steinschlags auf der alten, an z.T. felsigen Steilhängen gelegenen Bahntrasse werden unterschätzt. Es wird auf das jahrelange Bestehen der Gleisstrasse verwiesen, obwohl diese seit 2003 als offizielle Strecke still gelegt ist und sich neuerdings wegen der sehr kalten und nassen Winter die Gefahr von Frostsprengungen an Felshängen im Allgemeinen erhöht hat.

Wirtschaft

- Obwohl unsere Stadt derzeit einen hohen Büroflächenleerstand aufweist, sollen die „neuen“ Gewerbeflächen laut Stadtverwaltung mit hochwertigen Büroflächen erschlossen werden. Aktuell beträgt der Leerstand an Büroflächen in Hagen 22.000 qm. Insgesamt ist die Entwicklung auf dem Hagener Büroflächenmarkt negativ, seit 2004 geht die Schere kontinuierlich auseinander (siehe Abb.)

RIWIS Online

BulwienGesa AG



Büroflächenumsatz und Leerstand, Hagen								
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	05-10
Büroflächenbestand (MFG) in 1.000 qm	574	576	607	609	611	612	613	6.5 %
Büroflächenumsatz in 1.000 qm	10,0	9,0	9,0	10,0	9,0	7,0	4,0	8,0
Leerstand (1.000 qm)	15,0	15,0	16,0	16,0	18,0	20,0	22,0	17,8
Leerstandsrate	2,6 %	2,6 %	2,6 %	2,6 %	3,0 %	3,3 %	3,6 %	
Verhältnis Leerstand zu Umsatz	150,0 %	166,7 %	177,8 %	160,0 %	200,0 %	285,7 %	550,0 %	

(Quelle: www.hagenagentur.de)

- Stattdessen benötigt Hagen Flächen für gewerbliche Betriebe. Diese könnten durch eine Verlängerung der Sedanstraße und in einem Straßenring an der Plessenstraße umgehend angesiedelt werden. Die Finanzierung kann über Erschließungsbeiträge und ohne einen Bau

der Bahnhofshinterfahung durch zur Verfügung stehende Fördermittel zur Altlastensanierung erfolgen.

- Bei einem Bauverzicht der Bahnhofshinterfahung kann die Stadt Hagen die bereits erworbenen Flächen umgehend an investitionswillige Unternehmen veräußern.
- Die Planung eines neuen Gewerbegebiets an der Bahnhofshinterfahung setzt die Vergabe weiterer Fördermittel für die Re-Vitalisierung kontaminierter Flächen voraus. Derzeit ist aber ungewiss, ob diese bewilligt werden. Somit ist auch die Realisierung „hochwertiger“ Flächen ungewiss.

Verkehr

- Aufgrund der topographischen Lage Hagens (Tallage) und der dann verbesserten Abkürzungsmöglichkeiten zwischen A1 und A45 wird der Bau der Bahnhofshinterfahung das Verkehrsaufkommen und somit auch die Luftverschmutzung im Tal voraussichtlich erhöhen.
- Der Bau der Bahnhofshinterfahung wird nahezu 10 Jahre in Anspruch nehmen. Bis dahin, wird sich die Schadstoffbelastung durch verbesserte Fahrzeugtechnik sowie zunehmenden Einsatz von Elektromobilen ggf. verringern.
- Die Entlastungswirkung der Bahnhofshinterfahung wird u.E. im Wesentlichen nur für den Nord-West-Verkehr (Eckesey-Haspe) eintreten. Für den West-Süd-Verkehr (Haspe-Eilpe) und den West-Ost-Verkehr (Haspe-Altenhagen) ist die Streckenführung nach unserer Einschätzung unattraktiv, weil Navigationssysteme wie auch Ortskundige stets die kürzeste Strecke wählen. Die Entlastungsprognosen für diese Fahrrichtungen sowie Verkehrsflussprognosen erscheinen demnach unplausibel.
- Die Wehringhauser Straße ist durch Abrisse leer stehender Häuser sowie einer Verbreiterung und Verlagerung der Straße oder durch eine Häuser-Hinterfahung u.E. wesentlich kostengünstiger zu entlasten, zumal diese Maßnahmen aus dem Projekt Soziale Stadt mit 90%iger Förderung finanzierbar sind. Also deutlich höher als die 70%ige Förderung der Bahnhofshinterfahung bei wesentlich geringeren Kosten.
- Offensichtliche Planungsmängel bei der Bahnhofshinterfahung, insbesondere am Knotenpunkt Eckeseyer Straße / Plessenstraße, werden seitens der Verwaltung negiert. Eine fundierte Untersuchung der Problematik vor Ort wird nicht betrieben und somit erhebliche Nachteile für die Bewohner am Rande der Altenhagener Hochbrücke in Kauf genommen. Eine dauerhafte Schadstoff- und Sichtbelastung durch auf der Altenhagener Hochbrücke im Stau stehende Fahrzeuge könnte für die Anrainer die Folge sein.

Umwelt

- Die Stadt Hagen beabsichtigt zum 01.01.2012 eine Umweltzone einzurichten, voraussichtlich wird diese die Verschmutzungswerte bereits maßgeblich reduzieren und dies mit einem wesentlich geringeren Mitteleinsatz.
- Die Luftschadstoffwerte und Belastungsspitzen lassen sich ferner durch eine geänderte Fahrspurenführung im Bereich Graf-von-Galen-Ring, die zu einer Entzerrung der im Stau stehenden Fahrzeuge führt, verringern.
- Durch die Entsiegelung der alten hochgradig kontaminierten Varta-Flächen und dem zukünftigen Unterbau der bislang nicht identifizierbaren Giftstoffe unter einem sog. „Landschaftsbauwerk“ werden vor allem zukünftige Generationen einem erheblichen

Gefährdungspotenzial ausgesetzt, weil nicht davon auszugehen ist, dass die Versiegelung des Landschaftsbauwerks ewig dicht hält. Damit wird in Zukunft auch die Trinkwasserversorgung aus der Ruhr durch eine mögliche Einleitung von Giften in die Ennepe, u.U. aber auch schon in der Abrissphase, massiv gefährdet.

- Die Kosten der Giftbehandlung sind – wie die Bauverwaltung selbst eingesteht – absolut nicht planbar, ein Mehrkostenrisiko wird trotzdem von der Verwaltung verneint. Die Haltung der Bauverwaltung lässt vermuten, dass eine zu befürchtende Kostenüberschreitung nur deshalb verneint wird, um eine Realisierung des Projekts nicht zu gefährden.

All dies sind Aspekte, die den Bürgerinnen und Bürgern vor Baubeginn zumindest transparent dargelegt werden sollten, sodass diese selbst über den Bau einer Bahnhofshinterfahung beschließen können. Egal, wie das Votum im Ratsbürgerentscheid ausfallen wird, durch eine aktive Einbindung wird sich die Akzeptanz einer möglichen / nichtrealisierten Bahnhofshinterfahung in der Bürgerschaft massiv erhöhen.

Nicht nur Hager Bauprojekte, wie z.B. das Tierheim und das Emil-Schumacher-Museum, zeigen deutlich, dass Kommunen mit Projektplanungen in einer derartigen Größenordnung überfordert sind. Die Kosten für den Umbau des „U-Turms“ in Dortmund sind von ursprünglich 50 auf mittlerweile über 80 Millionen Euro angestiegen (+60%!). Der Rat und somit auch die Dortmunder Bürgerinnen und Bürger wurden ab dem Jahr 2008 über eine derart gravierende Fehlentwicklung nicht mehr informiert. Die Begründung der Dortmunder Stadtverwaltung war, dass „es für die Stadt Dortmund durch die im Rahmen des Förderprojektes eingegangenen Verpflichtungen nicht ohne einen erheblichen Imageschaden und finanzielle Verluste möglich gewesen wäre, die Baumaßnahme in den Jahren 2009/10 zu stoppen.“

Derartige Fehlentwicklungen und –entscheidungen können wir uns in Hagen nicht leisten, so dass die Bürgerschaft über die Sinnhaftigkeit und somit auch die finanziellen Auswirkungen der Bahnhofshinterfahung selbst beschließen soll.

Beispiel für einen Ratsbürgerentscheid.

Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Hamm haben eine Mehrbelastung für den geplanten Bau des Lippesees in Höhe von 60 Mio. Euro trotz einer Fördermittelzusage von EU, Bund und Land NRW abgelehnt. Und dies, obwohl Hamm mit einem Schuldenstand von gut 300 Mio. Euro im Vergleich zu Hagen finanziell wesentlich geringer verschuldet ist. Die Bürgerinnen und Bürger haben erkannt, dass der Lippesee keine neuen Einnahmen generieren wird, sondern die Kreditaufnahmen für den zu leistenden Eigenanteil der Stadt Hamm sowie für die Unterhaltungskosten die Leistungsfähigkeit der eigenen Kommune übersteigen und die Bürgerschaft wirtschaftlich noch mehr belasten werden.

Kosten des Ratsbürgerentscheids.

Die Stadt Hamm hat eine Einwohneranzahl von 181.783 Personen (Stand: 31.12.2010). Am 18. Juni 2006 hat die Stadt Hamm einen „freiwilligen Ratsbürgerentscheid“ zum Bau des Lippesees durchgeführt. Die Durchführungskosten wurden von der Stadtverwaltung auf 95.700,- Euro beziffert.

Rechnet man Preissteigerungen ein, so gehen wir davon aus, dass der Stadt Hagen **105. bis 110.000,- Euro** an Kosten entstehen werden.

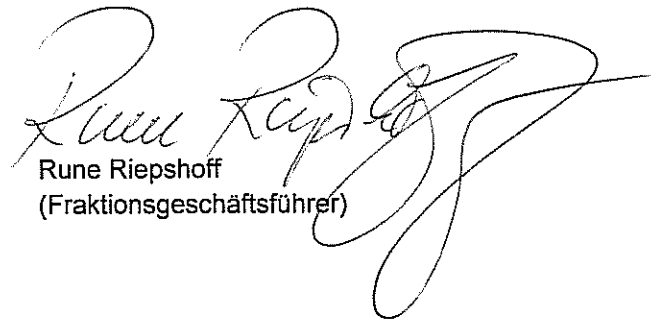
Als Gegenfinanzierung schlagen wir eine erhebliche Reduzierung bei der Erstellung von externen Gutachten in allen Fachbereichen und Ämtern vor. Die Bürgerinnen und Bürger finanzieren über ihre Steuerzahlungen bereits das Fachpersonal in den Fachbereichen und Ämtern, so dass nicht erkennbar ist, warum die Bürgerinnen und Bürger zusätzlich externe Gutachten finanzieren sollen.

Hierdurch erfolgt eine Doppelbelastung der Bürgerinnen und Bürger, die aus unserer Sicht nicht hinnehmbar ist.

Bei einer derart einschneidenden Maßnahme wie der Bahnhofshinterfahrung, die auch noch Folgegenerationen belasten wird, muss aus unserer Sicht die Bürgerschaft umfassend über Chancen **UND** Risiken aufgeklärt und somit aktiv eingebunden werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Dr. Josef Bücker
(Fraktionsvorsitzender HAGEN AKTIV)


Rune Riepshoff
(Fraktionsgeschäftsführer)