

Vorlagennummer: 1204/2024
Vorlageart: Beschlussvorlage
Status: öffentlich

Neubau der Badstraßenbrücke – Grundsatzbeschluss

Datum: 13.11.2024
Freigabe durch: Erik O. Schulz (Oberbürgermeister), Henning Keune (Technischer Beigeordneter)
Federführung: FB60 - Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen
Beteiligt:

Beratungsfolge

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Bezirksvertretung Hagen-Mitte (Vorberatung)	26.11.2024	Ö
Ausschuss für Stadt-, Beschäftigungs- und Wirtschaftsentwicklung (Vorberatung)	05.12.2024	Ö
Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität (Vorberatung)	04.12.2024	Ö
Rat der Stadt Hagen (Entscheidung)	12.12.2024	Ö

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Hagen stimmt der Planung zum Neubau der Badstraßenbrücke grundsätzlich zu, Dabei soll insbesondere

- Der Querschnitt der Brücke wie in der Anlage 2 zugrunde gelegt werden.
- Eine einspurige Behelfsbrücke für den ÖPNV während der Bauphase vorgesehen werden.

Der Rat der Stadt Hagen beauftragt die Verwaltung, die weiteren Planungsschritte einzuleiten.

Sachverhalt

Kurzfassung:

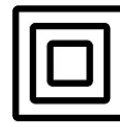
Die Badstraßenbrücke muss zeitnah erneuert werden. Die Planungen waren im Jahr 2021 bereits vorangeschritten, wurden aufgrund des anstehenden Gutachtens zum Ausbau des lokalen ÖPNV in Hagen (höherwertiger ÖPNV) zunächst gestoppt. Aufgrund des Zustands der Brücke soll die Erneuerung im Jahr 2026 zur Förderung angemeldet werden.

Begründung:

Die Badstraßenbrücke ist aufgrund ihres aktuellen Zustands zeitnah erneuerungsbedürftig. Zur Umsetzung soll in 2026 ein Antrag zur Förderung der Maßnahme eingereicht werden. In dieser Vorlage soll zunächst der Grundsatzbeschluss erwirkt werden.

1. Heutige Situation

Die Badstraßenbrücke bildet eine wichtige Verbindungsachse zwischen der Hagener



Innenstadt und dem Innenstadtring. Die Badstraße wird mit der Badstraßenbrücke über die Volme geführt und mündet nördlich im Kreuzungsbereich Emilienplatz (Kreuzung Märkischer Ring/ Heinitzstraße/ Badstraße). Der Märkische Ring als B 54 und die Heinitzstraße als Verbindung zum Autobahnzubringer der A 46 bilden dabei wichtige Verkehrsverbindungen. Im südlichen Bereich mündet die Badstraßenbrücke in einem Kreisverkehr, der außerdem Anschluss an die Holzmüllerstraße, die Sparkassenhinterfahung sowie die zentrale Haltestelle „Stadtmitte/Volme Galerie“ bietet. Die Haltestelle wird von nahezu allen Buslinien des regulären Liniennetzes angefahren und bildet somit den zentralen Punkt im Netz.

Derzeit ist die Badstraßenbrücke ca. 20 m breit. Sie besteht aus jeweils zwei Gehwegen (je 3,50 m) sowie einer Fahrbahn von etwa 13 m (aufgeteilt auf zwei Fahrspuren + Sperrfelder).

Direkt angebunden an das eigentliche Bauwerk der Badstraßenbrücke befindet sich unterstromig außerdem eine Versorgungsbrücke, durch die eine Vielzahl von Leitungen geführt wird. Die Fläche auf der Versorgungsbrücke ist ebenfalls für den Fußverkehr zugänglich und mit Sitzbänken ausgestattet. Sie hat eine Breite von 3,50 m.

2. Prüfung möglicher Alternativen

Besonders vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrswende und somit der Stärkung des Umweltverbundes (Fuß- u. Radverkehr, ÖPNV) wurden im Rahmen des Planungsprozesses zum Neubau der Badstraßenbrücke (analog zur Fuhrparkbrücke) mögliche Planungsvarianten untersucht. Geprüft wurde die Integration des ÖPNV (höherwertiger ÖPNV) sowie des Radverkehrs in die Planung. Geprüft wurde dabei nicht nur die Integration der Verkehrsart auf dem Brückenbauwerk, sondern auch die Möglichkeit, der Fortführung über den Kreuzungsbereich Emilienplatz hinaus. Eine isolierte Installation von Busspuren oder Radspuren lediglich auf dem Brückenbauwerk wird als nicht sinnvoll erachtet (s. unten).

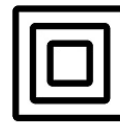
2.1 ÖPNV

Mit den Beschlüssen zum Nahverkehrsplan sowie zum Gutachten zum Ausbau des lokalen ÖPNV (Ds.Nr.: 0548/2020, 0661/2022, 0222/2023) wurden wichtige Grundlagen zur Stärkung des ÖPNV geschaffen. Ein Punkt war dabei die mögliche Einführung eines höherwertigen ÖPNV-Systems. Hierzu sollte ein weiterführendes Gutachten beauftragt werden (Ds.Nr.: 0222/2023). Aufgrund des Haushaltssicherungskonzeptes ist eine Umsetzung absehbar nicht weiter vorgesehen (Ds.Nr.: 0308-2/2024).

Der Zustand der Brücke wird mit der Note 3,4 bewertet. Ab einer Bewertung von 4,0 ist von einer Sperrung auszugehen. Aufgrund dieses Zustands der Brücke kann eine Entscheidung über den Querschnitt der Brücke nicht auf unbestimmte Zeit nach hinten verschoben werden. Aus diesem Grund wurde die Analyse einer möglichen Führung für den ÖPNV im Bereich der Badstraßenbrücke sowie der angrenzenden Straßen bereits frühzeitig intern durchgeführt.

Als Grundmaß für die Einrichtung einer Fahrspur für ein Bus- oder Straßenbahnsystem wurde eine Breite von 3,25 m angenommen. Dies entspricht der Angabe in der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06) sowohl für die Einrichtung einer Fahrspur von Linienbussen als auch Straßenbahnen (vgl. RAST 06, S. 15).

Für die Straßenführung nördlich der Brücke (Emilienplatz/ Heinitzstraße) ist die Einrichtung einer Busspur bis zum Landgericht bereits in der „Prioritätenliste mit Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV“ enthalten. Die Prioritätenliste wurde durch den Ausschuss für

**HAGEN**Stadt der FernUniversität
Der Oberbürgermeister

Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität am 03.05.2023 beschlossen. Die Maßnahme befindet sich auf Priorität 10 (von 10) und vor einer möglichen Umsetzung ist zunächst eine genaue Überprüfung der Verkehrsströme sowie notwendiger Umbaumaßnahmen durchzuführen. Eine Umsetzungsmöglichkeit für eine separate Busspur nördlich der Badstraßenbrücke ist nach Einschätzung der Verwaltung grundsätzlich gegeben. Ein politischer Beschluss zur Umsetzung muss zu gegebener Zeit eingeholt werden.

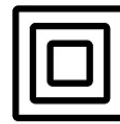
In der Badstraße zwischen Emilienplatz und Badstraßenbrücke wäre eine durchgängige Busspur (über die Badstraßenbrücke hinaus) mit einem Umbau und einer Wegnahme der Parkstreifen auf beiden Seiten verbunden. Da es zu einer Verbreiterung der Brücke (s. unten) kommen würde, müsste die Straßenführung entsprechend angepasst und umgestaltet werden (s. Abb. 1).

Südlich der Badstraßenbrücke ist eine separate Führung des ÖPNV nur unter einer dauerhaften Wegnahme des vorhandenen Kreisverkehrs möglich. Derzeit besteht hier noch eine Zweckbindung bis 2031. Ein Umbau im Zuge der Maßnahme Badstraßenbrücke ist dementsprechend mit der Rückzahlung von Fördermitteln verbunden. Statt eines Kreisverkehrs wäre im Kreuzungsbereich Sparkassenhinterfahung/ Badstraße/ Holzmüllerstraße zwangsweise eine signalisierte Kreuzung einzurichten. Hierbei sind sowohl Abbiegespuren als auch signalisierte Fußgängerfurten anzulegen. Es würde ein komplexer Knotenpunkt entstehen, dessen Leistungsfähigkeit aktuell schwer abschätzbar ist. Zudem wäre eine Wendemöglichkeit (v.a. für Busse) durch den Wegfall des Kreisverkehrs nicht mehr gegeben.

Eine separate Führung des ÖPNV auf der Badstraßenbrücke selbst würde zwangsläufig zu einer Verbreiterung der Brücke führen. Aufgrund der erforderlichen Abbiegespuren würde eine Breite von 28,50 m entstehen (also einer Verbreiterung von 8,50 m). Die zuvor beschriebene Versorgungsbrücke müsste vollständig verlegt werden. Eine Verbreiterung der Brücke ist aufgrund der Gebäudestrukturen nur stromabwärts möglich.

Abb. 1.: notwendige Verkehrsführung mit ÖPNV-Trasse





Nach Abwägung der Ergebnisse der Prüfung schlägt die Verwaltung vor, beim Neubau der Badstraßenbrücke keine separate ÖPNV-Spuren auf der Brücke anzulegen und die Brücke auch nicht für eine mögliche Last durch eine Straßenbahn auszulegen. Die Einführung einer ÖPNV-Spur nördlich der Brücke bis zum Landgericht wird jedoch langfristig als sinnvoll erachtet. In einem nachgelagerten Schritt sollte dies weiter untersucht und geplant werden. Eine bevorrechtigte Zufahrt auf die Brücke (vom Landgericht kommend) kann hierbei ebenfalls realisiert werden (durch Beschilderung oder Signalisierung).

2.2. Radverkehr

Ebenfalls untersucht wurde die Möglichkeit zur Einrichtung von Radspuren. Als Grundmaß wurde hierbei die Breite von 2 m für einen Radfahrstreifen (pro Richtung) angenommen. Dies entspricht der Angabe in der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) (vgl. ERA S. 16). Hinzu kommt ein Gehweg mit einer Breite von 3 m.

Bereits heute führt das Regionale Radwegenetz über die Badstraßenbrücke. Aus Richtung Marktbrücke kommend erfolgt die Führung durch die Potthof- und Holzmüllerstraße über den Kreisverkehr auf die Badstraßenbrücke und dann weiterführend über die Mittelinsel in den Volmepark. Im Anschluss führt das regionale Radwegenetz über die Springmann- und Gerberstraße. Die Gehwege in der Holzmüllerstraße sowie auf der Brücke sind nicht für den Radverkehr freigegeben. Dementsprechend müssen Radfahrende die Trasse derzeit vollständig im Mischverkehr befahren.

Im Bereich des Kreisverkehrs ist eine getrennte Radverkehrsführung nicht möglich, da eine Aufweitung der Seitenbereiche aufgrund der vorhandenen Bebauung nicht realisiert werden kann.

Auf der Badstraßenbrücke ist die Einrichtung von separaten Radspuren insgesamt möglich und sinnvoll (vgl. Lageplan Anhang). In Fahrtrichtung Emilienplatz kann die Radspur direkt außerhalb des Fahrbahnkreises an der Einmündung zur Holzmüllerstraße beginnen, wodurch Radfahrende aus der Holzmüllerstraße kommend ohne eine Einfädelung in den Kreisverkehr rechts abbiegen können. Nach der Brücke erfolgt die Führung in den Seitenraum, um die bestehende Mittelinsel zum Überqueren der Fahrbahn nutzen zu können. In Gegenrichtung wird der Radverkehr mit einem separat geführten Radweg auf die Fahrbahn geführt, um im weiteren Verlauf vor Einfahrt in den Kreisverkehr in den Mischverkehr eingefädelt zu werden. Diese Führung entspricht der Vorgabe der ERA (vgl. ERA, Kap. 4.5.3).

Insgesamt ist festzuhalten, dass eine deutliche Verbesserung der Radwegeführung möglich und umsetzbar ist. Die zuvor beschriebenen Radspuren auf der Brücke würden sich insgesamt gut in die bestehende Radwegeführung einfügen.

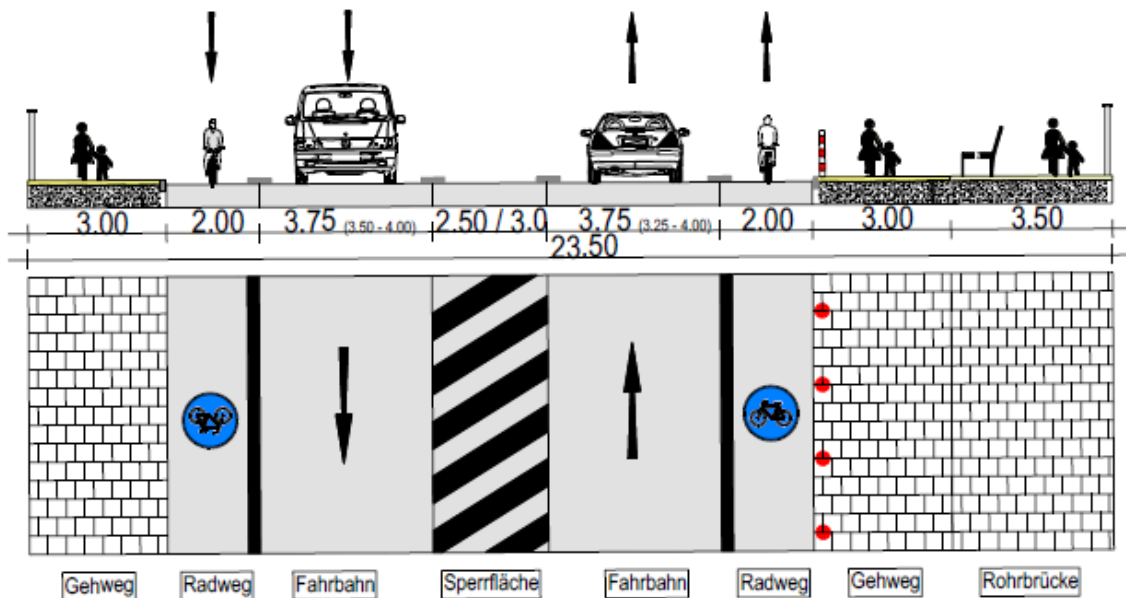
2.3. Fazit der Prüfung

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile der geprüften ÖPNV- sowie Radwegeführung schlägt die Verwaltung vor im Bereich des Brückenbauwerks auf die Einrichtung von ÖPNV-Spuren zu verzichten und stattdessen Radspuren anzulegen. Eine Realisierung von ÖPNV-Spuren im nördlichen Anschluss des Brückenbauwerks, sowohl in Fahrtrichtung Landgericht als auch vom Landgericht kommend, sollte zu einem späteren Zeitpunkt weiterverfolgt werden. Die derzeit bereits gute Situation für den Fußverkehr bleibt bestehen.

3. Geplanter Brückenquerschnitt

Wie unter 2.3. beschrieben schlägt die Verwaltung den unter Abbildung 2 dargestellten Querschnitt auf der Badstraßenbrücke vor.

Abb. 2: Geplanter Querschnitt Badstraßenbrücke



Die Gesamtbreite entspricht dabei dem Istzustand. Die Aufteilung der Spuren wurde angepasst. Ein Lageplan ist der Anlage 1 zu entnehmen.

4. Verkehrsführung während der Bauphase im direkten Umfeld – Behelfsbrücke

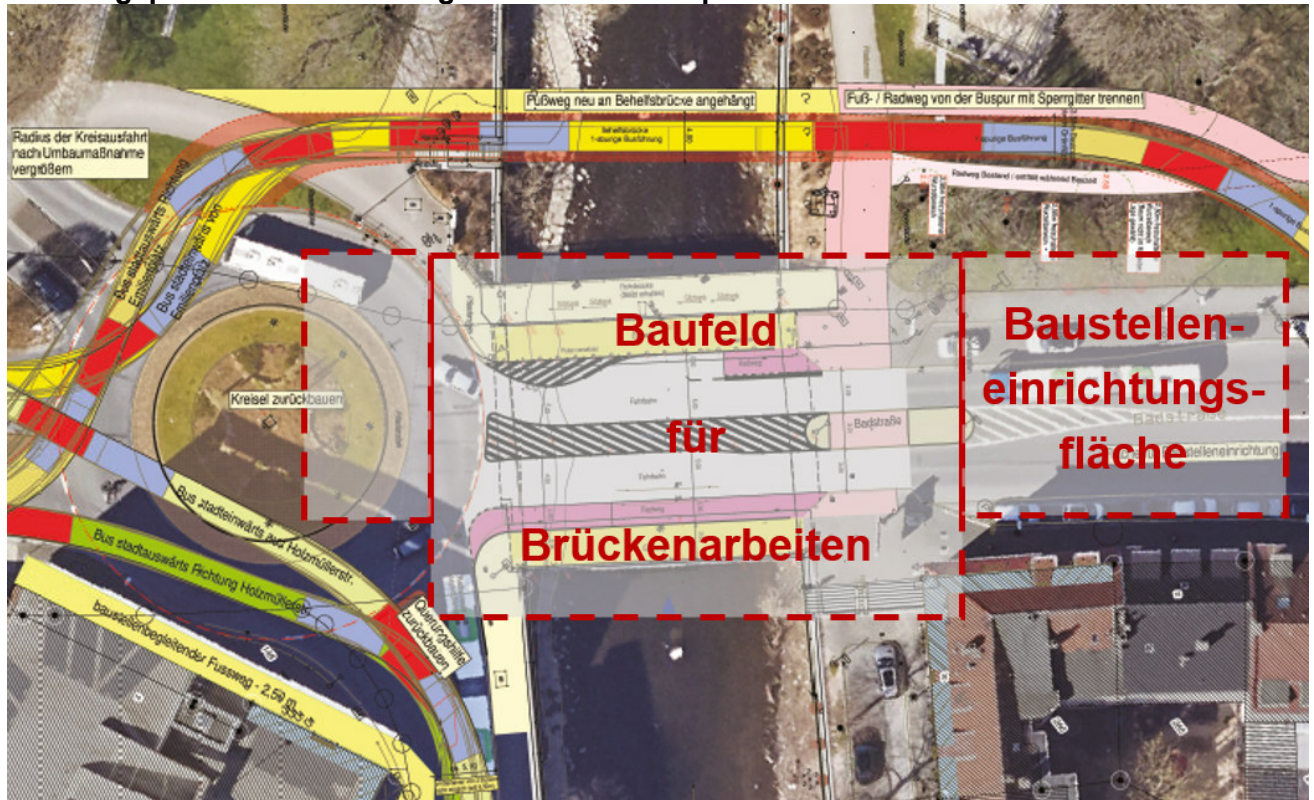
Bei einem Wegfall der Verbindung über die Brücke während der Bauphase, wird es zwangsläufig zu Herausforderungen und Einschränkungen für den Gesamtverkehr kommen. Analog zur Sperrung der Marktbrücke ist eine umfangreiche Umleitungsplanung zu erstellen. Diese ist noch nicht Bestandteil dieser Vorlage und kann erst zu einem späteren Zeitpunkt in den politischen Gremien beraten werden.

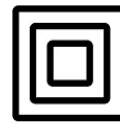
Dennoch hat die Verwaltung bereits im Planungsprozess die kleinräumige Verkehrsführung im direkten Umfeld der Brücke analysiert und bewertet. Aufgrund der zentralen Haltestelle im direkten Umfeld, bildet die Badstraßenbrücke eine zentrale Achse im Liniennetz des ÖPNV. Derzeit wird die Brücke insgesamt von 56 Bussen pro Stunde genutzt. Über die Verbindung Holzmüllerstraße fahren weitere 52 Busse pro Stunde.

Aufgrund dieser besonderen Bedeutung des Bereichs für den ÖPNV, steht eine Lösung für den ÖPNV im Fokus der Planung. Ergänzend wurde auch geprüft, ob eine Lösung für den weiteren Durchgangsverkehr (v.a. Individualverkehr (IV)) gefunden werden kann. Insgesamt wurden mehrere Varianten auf Umsetzbarkeit geprüft. Diese waren zum Teil baulich nicht umsetzbar oder führen zu deutlichen Zeitverlusten und Mehrkilometern für den ÖPNV, die insgesamt Kosten >1 Millionen Euro hervorrufen würden. Nach Rücksprache mit der Hagerer Straßenbahn wird daher favorisiert, während der Bauphase eine Behelfsbrücke zu errichten.

Wie in den Abbildungen 3 und 4 ersichtlich soll die Behelfsbrücke einspurig für den ÖPNV befahrbar, sowie für den Fuß- und Radverkehr nutzbar sein. Eine Regulierung des ÖPNV durch eine Signalisierung ist dabei erforderlich.

Abb. 3: geplante ÖPNV-Führung während der Bauphase

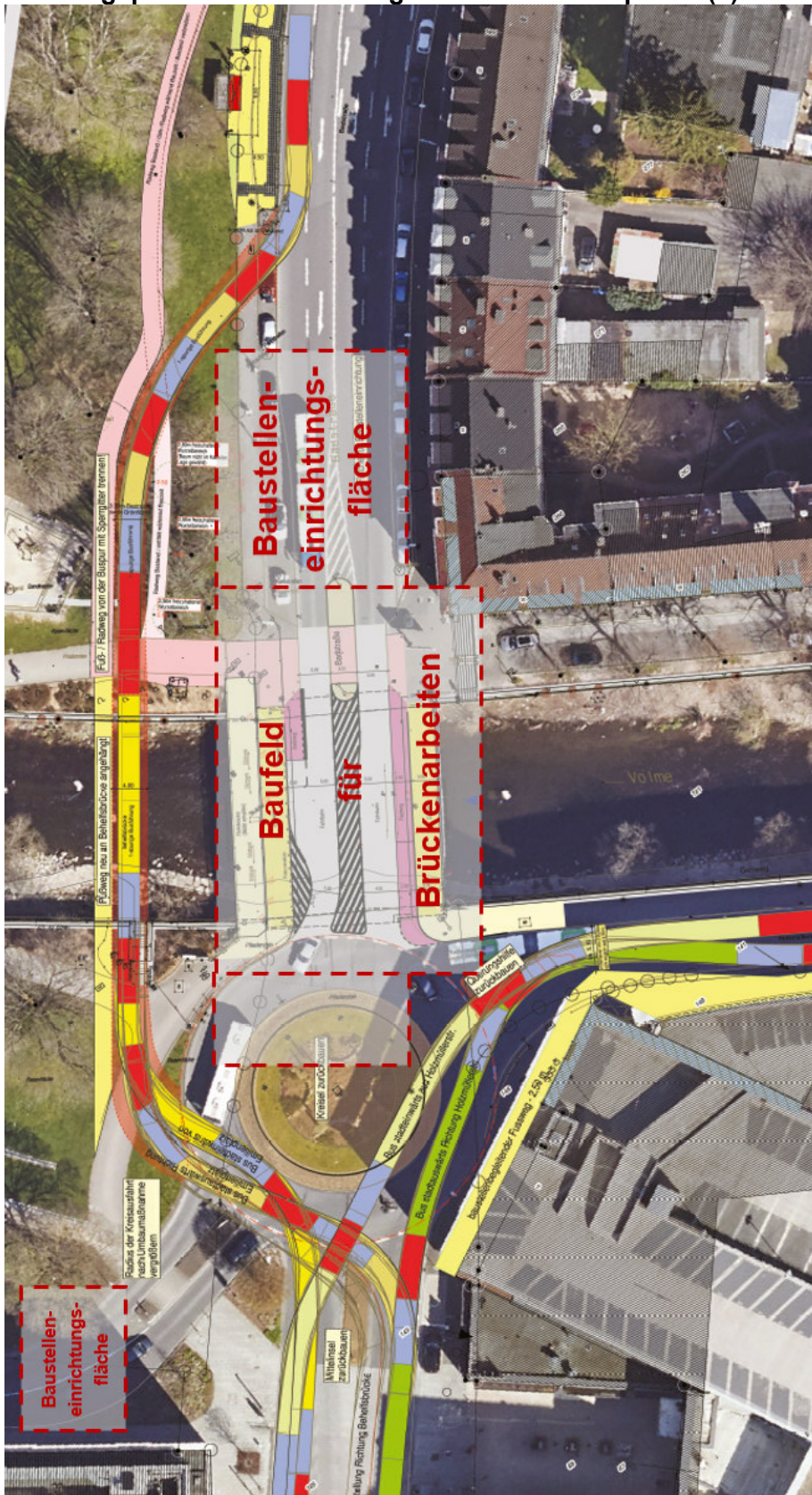




HAGEN

Stadt der FernUniversität
Der Oberbürgermeister

Abb. 4: geplante ÖPNV-Führung während der Bauphase (2)



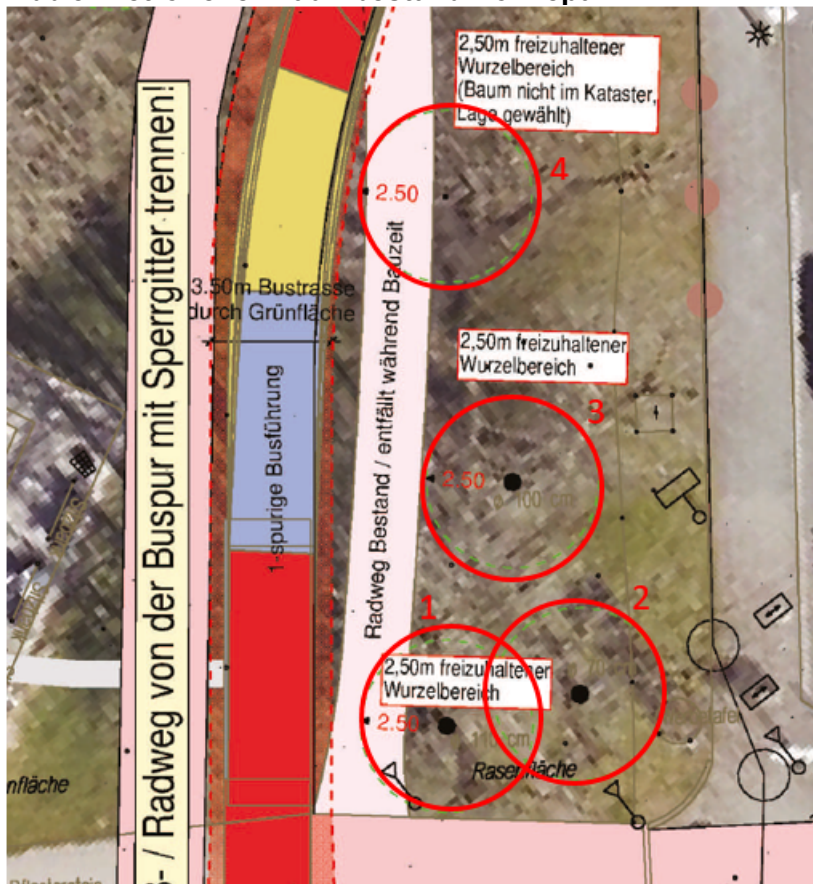
Die genaue Lage und Dimensionierung des Baufeldes und der zwingend erforderlichen Baustelleneinrichtungsflächen kann sich noch verändern und ist daher hier schematisch dargestellt.

Die Führung des Fußverkehrs soll getrennt flussabwärts realisiert werden. Auch im weiteren Verlauf soll die Führung der verschiedenen Verkehrsarten aus Sicherheitsgründen durch Absperrgitter voneinander getrennt werden. Die Nutzung der Fußverkehrsquerung für den Radverkehr ist nur schiebend zuzulassen. Aufgrund der hohen Fußverkehrsfrequenz kann eine Befahrbarkeit voraussichtlich nicht zugelassen werden.

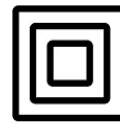
Aufgrund des erforderlichen Baufeldes und den benötigten Bereichen für Baustelleneinrichtungen muss der vorhandene Kreisverkehr während der Bauphase zurückgebaut werden. Ebenfalls ist nur eine einspurige Befahrbarkeit der Engstelle in die Holzmüllerstraße möglich.

Die Behelfsbrücke selbst kann ebenfalls nicht breiter gestaltet und somit für eine zweispurige Befahrbarkeit (unabhängig der Nutzung nur durch ÖPNV bzw. weitere Kraftfahrzeuge) nutzbar gemacht werden. Dies liegt vor allem an den örtlichen Rahmenbedingungen (v.a. Spielplatz, Haltestelle Emilienplatz, Baumbestand). Die vorhandenen Bäume sind aufgrund ihrer Größe und Art als besonders schützenswert anzusehen, weshalb eine Schädigung oder gar eine Rodung der Bäume ausgeschlossen wird. Dementsprechend muss die Lage der Brücke und der sich anschließenden provisorischen Wegeführung mindestens 2,50 m von den Baumstämmen entfernt liegen. Direkt betroffen sind hier vier Bäume (s. Abb. 5). Aufgrund der Restriktionen und der untersuchten Schleppkurven ist daher nur eine einspurige Behelfsbrücke umsetzbar.

Abb.5: Betroffener Baumbestand Volmepark



Aufgrund der zuvor beschriebenen hohen Frequentierung durch den ÖPNV und der notwendigen Signalisierung wegen der maximal einspurig möglichen Behelfsbrücke, kann eine zusätzliche Freigabe für den IV nicht ermöglicht werden. Ob die Behelfsbrücke für Rettungswagen und/ oder Taxen freigeben werden kann, wird noch geprüft. Eine Freigabe



für Rettungswagen im Einsatzfall sollte jedoch forciert werden. Es ist davon auszugehen, dass es durch die Länge der einspurigen Behelfsbrücke (und der sich daraus resultierenden Räumzeiten) auch zu längeren Rotphasen kommen kann, weshalb auch nur ein Minimum an Verkehr (v.a. ÖPNV und Rettungswagen) zugelassen werden sollte.

Aufgrund des beengten Platzverhältnisses im gesamten Bereich und der benötigten Kapazität für den ÖPNV, sieht die Verwaltung außerdem keine Möglichkeit eine Führung des Durchgangsverkehrs über die Holzmüllerstraße zuzulassen. Eine generelle Fahrspur für den IV erachtet die Verwaltung als nicht zielführend, da diese auf jeden Fall an einer Stelle die ÖPNV-Spur kreuzen müsste. Dieser Kreuzungspunkt müsste auf jeden Fall zusätzlich signalisiert werden, was die Leistungsfähigkeit sowohl für den ÖPNV, als auch den IV erheblich herabsetzen würde. Wie zuvor beschrieben wird die Engstelle zu Beginn der Holzmüllerstraße ebenfalls nur einspurig befahrbar sein. Auch im Bereich der Sparkassenhinterfahung werden zudem noch Baustelleneinrichtungsflächen benötigt, wodurch eine Sperrung notwendig wird.

Eine Führung des IV durch den Bereich der zentralen Haltestelle vor der Sparkasse (Stadtmitte/Volme Galerie) würde zu massiven Beeinträchtigungen im ÖPNV führen. Dies gilt unabhängig von der Weiterführung durch die Fußgängerzone oder in Richtung Kreisverkehr Badstraße. Sämtliche Haltesteige würden faktisch zu Busbuchten umfunktioniert, sodass sich alle Busse aus und wieder in den zu erwartend zäh- fließenden Verkehr einfädeln müssten. Zudem ist vor allem zwischen dem Eingang der Sparkasse und der Kampstraße/ Hohenzollernstraße eine hohe Frequenz an Fußgängerquerungen vorhanden, die ohne Signalisierung mitten im Haltestellenbereich auch nicht mehr verkehrssicher zugelassen werden könnte. Von daher wird diese Variante von der Verwaltung ebenfalls negativ bewertet. Insgesamt kann daher der Durchgangsverkehr während der Baumaßnahme im direkten Umfeld der Brücke nicht zugelassen werden.

Die Erreichbarkeit des Parkhauses „Volme-Galerie“ sowie die Anlieferung der Galerie können während der Bauphase daher über die Holzmüllerstr./ Rathausstr. erfolgen. Ob eine temporäre Öffnung der Potthofstraße sinnvoll und umsetzbar ist, muss in der großräumigen Umleitungsplanung näher untersucht werden. Die Erreichbarkeit des Parkhauses „Sparkasse“ kann während der Bauphase weiterhin über die Körnerstraße und Sparkassenhinterfahung erfolgen.

Die zuvor beschriebenen Inhalte der Vorlage wurden in der Brückenkommission am 24.10.2024 bereits in Form einer Präsentation vorgestellt. Als Reaktion wurde gefragt, ob eine mehrspurige Behelfsbrücke realisiert werden kann, um auch dem IV eine Durchfahrt zu ermöglichen. Wie bereits zuvor ausgeführt, ist dies nicht möglich. Insgesamt ist es aus Sicht der Verwaltung (vor allem im Kontext der Diskussion um die Roteiche am Hengsteysee) zudem unverhältnismäßig für eine provisorische Wegeführung über die Rodung des alten Baumbestandes nachzudenken, weshalb dies ausgeschlossen wird. Ebenfalls oben beschrieben sind die Gründe, weshalb eine Befahrbarkeit für den Durchgangsverkehr im direkten Umfeld der Brücke nicht möglich ist. Die Idee einer Einbahnstraßenlösung für den Gesamtverkehr (eine Fahrtrichtung über die Behelfsbrücke und die andere über die Holzmüllerstraße) wird aufgrund der verlängerten Wege für den ÖPNV und der damit verbundenen Verlustzeiten und hohen Kosten ebenfalls als nicht realisierbar eingestuft. Zudem muss auch hier eine Kreuzung der Einbahnströme abgewickelt werden. Die Konfliktpunkte hierbei sind zuvor beschrieben.

Fazit:

Insgesamt kann im direkten Umfeld der Baumaßnahme eine Ersatzführung für den ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr ermöglicht werden. Da es sich um eine wichtige ÖPNV-Achse

handelt und das Nachhaltige Mobilitätskonzept die Bedeutung des Umweltverbunds betont, sollte dies im Fokus stehen.

Eine Erreichbarkeit der Innenstadt und deren Parkhäuser bzw. Anlieferzonen wird ebenfalls gewährleistet, je nach Standort weiterhin über die Körnerstraße oder die temporäre Freigabe der Holzmüllerstraße. Hierbei kann unterstellt werden, dass die Erreichbarkeit über die Körnerstraße sich verbessert, da Durchgangsverkehre (v.a. IV) für die Dauer der Bauzeit nicht möglich sind.

Die großräumige Umleitung für den Gesamtverkehr muss in einem nächsten Schritt näher betrachtet und geplant werden. Die Politik wird hierzu gesondert informiert.

5. Weiteres Vorgehen/ Zeitplan

Nach erfasstem Grundsatzbeschluss können die Planungen des Neubaus weiter vorangetrieben werden. Ziel ist es, im Frühjahr 2026 den entsprechenden Förderantrag zu stellen. Hierfür ist bis Anfang 2026 die Brückenplanung bis Leistungsphase 6 (HOAI) durch den WBH abzuschließen. Der Förderantrag beinhaltet auch den Abbruch der bestehenden Brücke sowie die Erstellung der Behelfsbrücke.

Mit einem Maßnahmenbeginn (zunächst Bau der Behelfsbrücke) ist ab dem 3. Quartal 2027 zu rechnen. Der Abriss und Neubau der Brücke beginnen ab 2028. Mit einem Abschluss der Baumaßnahme ist Anfang 2029 zu rechnen.

Die politischen Gremien werden laufend über das weitere Vorgehen informiert und bei den Entscheidungsprozessen (z. B. Beschluss der Ausbauplanung) selbstverständlich eingebunden.

Auswirkungen

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.

Es handelt sich zunächst um den Grundsatzbeschluss. Die Kosten für den Neubau können erst nach Fertigstellung der Planung ermittelt werden. Die Kosten werden in einer folgenden Vorlage beim Baubeschluss dargestellt

Anlage/n

1 - Anlage 1- Lageplan (öffentlich)

2 - Anlage 2- Brückenquerschnitt (öffentlich)