



Vorlagenummer: 1240/2024
Vorlageart: Beschlussvorlage
Status: öffentlich

Neubau der Fuhrparkbrücke

Datum: 20.11.2024
Freigabe durch: Erik O. Schulz (Oberbürgermeister), Henning Keune (Technischer Beigeordneter), Martina Sodemann (Erste Beigeordnete und Stadtkämmerin)
Federführung: FB60 - Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen
Beteilt: FB20 - Finanzen und Controlling

Beratungsfolge

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

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Hagen beschließt, die Variante 2 (Vorzugsvariante) der in Frage kommenden Varianten zum Neubau der Fuhrparkbrücke weiterzuverfolgen und auszuplanen, da bei dieser Variante die kürzeste zu erwartende Gesamtbauzeit zu erwarten ist und Synergieeffekte zwischen Rückbau und Neubau am besten verknüpft werden können.

Sachverhalt

Die Fuhrparkbrücke stellt eine wichtige direkte Verkehrsverbindung für den motorisierten Individualverkehr, den ÖPNV, das Fahrrad und zu Fuß dar. Eine Sanierung der Brücke ist nicht mehr möglich. Aktuelle Untersuchungen gehen davon aus, dass ab dem Jahr 2028 ein Neubau erforderlich ist. Ein dauerhafter Verzicht auf diese Brücke ist nicht möglich. Für die Planung sowie die Anmeldung der Sperrzeiten bei der Deutschen Bahn ist es zwingend erforderlich, eine weitgehende Ausarbeitung der Vorzugsvariante vorzunehmen. Daher benötigt der WBH das größtmögliche Zeitfenster, um diese Planung und die Anmeldung der Sperrzeiten entsprechend vorbereiten zu können.

Sachverhaltsdarstellung:

Für den Neubau der Fuhrparkbrücke wurden zahlreiche Varianten durch das Ingenieurbüro Schüßler-Plan im Auftrag des WBH untersucht. Für diese Vorplanungen sind bis auf eine Variante immer Stützen im Gleisbereich erforderlich. Eine Wiedernutzung der bestehenden Stützen scheidet aus, weil einerseits die Lage der Brücke und damit die Lage der notwendigen Stützen geringfügig verändert wird und weil ein Nachweis der Unterbauten mit den gegenüber dem Baujahr 1962 geänderten Lastannahmen erfahrungsgemäß nicht



gelingen wird.

Aus der Rückmeldung der Deutschen Bahn kommen vier Varianten mit Stützen (Nr. 1 bis 4) und die Varianten ohne Stützen (Nr. 5) in Frage (vgl. Anlage). Der Neubau der Brücke in der heutigen Form scheidet aus. Die Brücke soll ohne die heutige leichte Kurve neu gebaut werden, um eine größere Freiheit hinsichtlich der Bauverfahren zu erreichen. Insbesondere ermöglicht die Geradlinigkeit das hinsichtlich der Eingriffe in den Bahnbetrieb sehr vorteilhafte Vorschubverfahren. Damit verschiebt sich die heutige östlicher Stütze, die bereits heute nach aktuellen technischen Vorschriften einen zu geringen Gleisabstand aufweist, in den Gleisbereich und ist damit nicht mehr realisierbar.

Alle fünf grundsätzlich in Frage kommenden Varianten wurden mit mehreren Kriterien bewertet. Dies erfolgte durch eine Vergabe von Punkten und einer ergänzenden Gewichtung. Die Gewichtung ist erforderlich, da grundsätzlich für den Neubau einer Brücke angenommen werden kann, dass nicht alle Aspekte mit den Rahmenbedingungen der Stadt Hagen gleich wichtig sein können.

Die Matrix basiert auf dem Vorgehen zur Bewertung von Brücken bei der Autobahn GmbH bzw. DEGES. Diese Basis wurde zwischen dem Ingenieurbüro und der WBH auf die lokalen Rahmenbedingungen vor Ort angepasst; v. a. Querung einer größeren Anzahl an Gleisen.

Übersicht der Kategorien mit Kriterien:

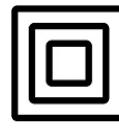
- Konstruktion mit Gestaltung/städtebauliche Einbindung und Bauart
- verkehrliche Qualität
- Herstellung mit Montage, Abschätzung der Bauzeit
- Betroffenheit der Bahn mit Bauaktivität im Gleisbereich, Synergie mit Rückbau und Bewertung der Bahnkosten
- Baukostenschätzung (insgesamt)
- Erhaltung mit theoretischer Nutzungsdauer und Bauwerksprüfung
- Umwelt mit Nachhaltigkeit und CO2-Bilanz

Kosten können derzeit noch nicht benannt werden. Die in der Wertungsmatrix angegebenen Kosten sind Schätzwerte, die lediglich dem Vergleich der verschiedenen Varianten dienen sollen. Sie umfassen lediglich die reinen Baukosten für die Brücke ohne Bahn-, Planungs-, Voruntersuchungs- und sonstige Kosten. Die unterschiedliche Höhe der Bahnkosten in verschiedenen Varianten geht in der Wertungsmatrix über eine qualitative Abschätzung des Aufwands ein (gering / mittel / hoch), da eine Bezifferung derzeit noch nicht möglich ist.

Abschätzung der reinen Baukosten nach Varianten:

	parallelgurtige Deckbrücke Variante 1	Fachwerkbrücke Variante 2	Bogenbrücke Vorland- u. Hauptbereich Variante 3	einhüftige Schrägseilbrücke Variante 4	Bogenbrücke ohne Zwischenpfeiler Variante 5
Ca. Kosten in Mio €	16,50	18,00	19,50	21,00	21,50
Ca. Bauzeit in Jahren	4,5	4,0	4,25	4,25	4,5

Die gewichtete Bewertung zeigt, dass die Fachwerkbrücke im Vergleich am besten abschneidet (Auswertung 1). Dies ändert sich nicht, wenn die Gewichtung mit wesentlichen



HAGEN

Stadt der FernUniversität

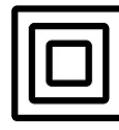
Der Oberbürgermeister

Prioritäten verändert wird (Auswertung 2 und 3); vgl. Anlage. Die Auswertung 2 setzte den Schwerpunkt auf möglichst geringe Unterhaltungskosten; Auswertung 3 auf eine minimale Interaktion mit der Deutschen Bahn. Zusätzlich wird bei diesen beiden Auswertungen keine Priorität auch auf die Gestaltung gewichtet.

Für den Neubau der Fuhrparkbrücke im Jahr 2028 müssen die Mittel im Haushalt 2028/2029 investiv eingeplant werden und werden bei der mittelfristigen Haushaltsplanung berücksichtigt.

Grundsätzlich wird bei jeder Maßnahme die Förderfähigkeit geprüft. Die Prüfung hat ergeben, dass die Inanspruchnahme von Fördermitteln über die Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra) möglich ist.

Bei der Fuhrparkstraße handelt es sich um eine verkehrswichtige und klassifizierte Straße (K2). Laut der FöRi-kom-Stra ist für den Neubau der Brücke eine Bauart zu wählen, die den gültigen, technischen Richtlinien entspricht und wirtschaftlich ist. Eine künstlerische Ausgestaltung ist nicht förderfähig.



Auswirkungen

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

sind nicht betroffen

Auswirkungen auf den Klimaschutz

keine Auswirkungen (o)

Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen können derzeit noch nicht benannt werden.

1. Steuerliche Auswirkungen

Es entstehen keine steuerlichen Auswirkungen.

2. Rechtscharakter

Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung

Anlage/n

1 - Fuhrparkbrücke_Ubersicht der Varianten (öffentlich)

2 - Fuhrparkbrücke_Vergleich von Wichtungen (öffentlich)