

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

60 Fachbereich Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

Betreff:

Neubau der Marktbrücke

Beratungsfolge:

03.05.2018 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

08.05.2018 Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität

09.05.2018 Stadtentwicklungsausschuss

Beschlussfassung:

Stadtentwicklungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss stimmt der Planung zum Neubau der Marktbrücke in der vorgestellten Art und Weise zu..

Begründung:

1. Vorbemerkungen

Bereits im Jahre 2007 war die Baumaßnahme „Verbreiterung der Marktbrücke“ Gegenstand eines entsprechenden Zuschussantrages. Hierzu gab es eine vollständige Ausbauplanung einschließlich einer Bauphasenplanung.

Dieser Zuschussantrag wurde aber zu Gunsten der Genehmigung des Antrages für die Bahnhofshinterfahrung „ruhend“ gestellt.

Nachdem im Zuge der Spannungsrissskorrosions- Problematik (SRK) alle Hagener Brückenbauwerke kritisch untersucht wurden, wurde festgestellt, dass auch für die Marktbrücke eine Grunderneuerung erforderlich wird (auch wenn diese nicht von der SRK- Problematik selbst betroffen ist).

Für diese Maßnahme – jetzt Erneuerung der Marktbrücke am Märkischen Ring - soll der Zuschussantrag in diesem Jahr bei der Bezirksregierung eingereicht werden, die eine positive Bewertung für eine Bewilligung in 2019 signalisiert.

Da der geplante Umbau innerhalb der bestehenden Verkehrsfläche stattfindet ist eine Planfeststellung bzw. die Schaffung ähnlicher planungsrechtlicher Grundlagen nicht erforderlich.

2. Heutige Situation:

Die B 54 verläuft in nord-südlicher Richtung über Münster, Dortmund, Hagen und Siegen und die B 7 in ost-westlicher Richtung über Düsseldorf, Wuppertal, Hagen und Kassel.

Im Hagener Stadtgebiet treffen die beiden Bundesstraßen am Innenstadtring im Knoten Märkischer Ring (B 7) / Volmestraße (B 54) zusammen.

Hier geht die Volmestraße in den Märkischen Ring über und zwar in nördlicher und in westlicher Richtung.

Der gesamte Innenstadtring der Stadt Hagen ist mit Ausnahme des Engpasses an der Marktbrücke zweistreifig (4 spurig) ausgebaut. In nördlicher Richtung sind sowohl die Volmestraße, als Zubringer zum Innenstadtring, als auch der Märkische Ring zweispurig vorhanden.

In Richtung Westen führt jedoch nur eine Linksabbiegespur von der Volmestraße auf den Märkischen Ring und überquert hiernach die Volme über die Marktbrücke, ebenfalls nur einstreifig, während sie in östlicher Richtung bereits zweispurig ausgebaut ist.

Im Rahmen dieser Zuschussmaßnahme soll nun die Brücke erneuert und damit verbreitert werden, um auch das letzte Teilstück des Innenstadtringes zweistreifig herzustellen.

Die Querschnittsbelastung dieses Teilstückes des Märkischen Ringes kann mit ca. 27.500 Fz/24 Std angegeben werden.

Die Volmestraße zeigt eine Querschnittsbelastung von ca. 28.000 Fz/24 Std

Der nördliche Märkische Ring (ca. Höhe CVJM) zeigt eine Belastung von ca. 36.500 Fz/ 24Std.

Die Grenzbelastung für eine Zweispurigkeit wird mit ca. 20.000 Fz/24 Std angesetzt.

3. Künftiger Zustand

Die Marktbrücke soll um eine Fahrspur in Richtung Westen erweitert werden. Um den erforderlichen Raum für diese Fahrspur zu schaffen, muss der bestehende Parkplatz westlich der Einmündung Volmestraße / Märkischer Ring um einige Stellplätze verkleinert werden. Hier müssen drei Bäume entfernt werden, die aber durch vier neu ersetzt werden können.

Außerdem müssen wegen der neuen Spuraufteilung Verkehrsinseln und Fahrbahnteiler neu positioniert werden.

Durch die Anordnung einer zweiten Linksabbiegespur auf der Volmestraße muss auch der Radweg etwas in Richtung Volme verlegt werden.

Alle Fahrspuren erhalten das Breitenmaß von 3,25 m, das als Mindestmaß für Fahrspuren dieser Straßenkategorie angesehen werden muss.

Um auf den beiden Brückenkappen (Seitenbereiche der Brücke) einen Fuß- und Radweg zu ermöglichen, wird hier ein Breitenmaß von 3,75 m angesetzt.

Durch die wenig veränderbaren Anschluss Höhen in allen drei Ästen des Einmündungsbereiches stehen höhentechnisch nur geringe Spielräume zur Verfügung. Von daher ist bereits an der Einmündung der Potthofstraße wieder der Bestand zu erreichen - an der Volmestraße und am Märkischen Ring werden sich ca. 50 m Ausbaulänge ergeben. Aus Gründen der Hochwasserfreiheit wurde im Bereich der Potthofstraße eine längs-auslaufende Stufe eingeplant, die einerseits die tiefste Stelle der Brücke leicht aufhöht (und damit den Hochwasserabfluss begünstigt), andererseits keine Einschränkung hinsichtlich der barrierefreien Führung bedeutet.

Die Beleuchtungsanlage (Abspannungsanlage) muss entsprechend angepasst werden - hier ist ein Abspannmast neu zu positionieren.

Die Lichtsignalanlage muss im Zuge des Ausbaus einschließlich des Steuergerätes komplett erneuert werden, da die derzeitige Anlage veraltet ist.

Brückenbauwerk:

Die konkrete technische Planung des Brückenbauwerkes wird derzeit durchgeführt. Wegen des Hochwasserabflusses und der damit verbundenen festgelegten Höhe der Unterkante des Bauwerkes muss eine sehr „schlanke“ Konstruktion gewählt werden. Die Unterseite des Bauwerkes wird möglichst geschlossen ausgeführt.

4. Baudurchführung

Als Baubeginn der Maßnahme ist der Jahresanfang 2020 avisiert, da ab diesem

Zeitpunkt die Bahnhofshinterfahrung in Betrieb genommen wurde und damit eine leistungsfähige Entlastungs- bzw. Umleitungsstrecke zur Verfügung steht.

Im Zusammenhang mit noch näher zu planenden Umleitungsstrecken ermöglicht die Nutzung der Bahnhofshinterfahrung auch eine Vollsperrung der Markbrücke während der Bauzeit, die damit um ca. ein Jahr verkürzt werden kann, was sich nicht zuletzt auch auf die Baukosten auswirkt.

Wegen der sehr hohen Verkehrsbelastung kommen den Umleitungsplanungen hohe Bedeutung zu - hier wird noch ein Konzept zu erarbeiten sein.

Als Bauzeit werden ca. Monate angesetzt.

5. Schlussbemerkungen:

Im Vorfeld der Diskussionen wurde eine Kreisverkehrslösung thematisiert. Hierbei ist jedoch die Kapazitätsgrenze von Kreisverkehrsplanungen zu beachten.

Unter Beachtung des Bestandes könnte hier nur ein kleiner Kreisverkehrsplatz entstehen, der Außendurchmesser von 26,00 bis 35,00 m innerhalb bebauter Gebiete zeigen muss. Die Belastungsgrenze ist mittlerweile von ehemals ca. 15.000 Fz/24 Std auf ca. 20.000 Fz/24 Std angehoben worden, darüber hinaus wurden sogar schon Belastungen bis 25.000 Fz/24 Std „probiert“. Es ist an solchen Belastungsgrenzen immer ein gesonderter Nachweis zu führen, da nicht zuletzt die Fußgängermengen oftmals ausschlaggebend für die Leistungsfähigkeit sind.

Als Belastung eines Kreisverkehrsplatzes wird die Summe der zuführenden Äste angesetzt. Im vorliegenden Fall der Markbrücke werden hier ca. 46.000 Fz/24Std (!) anzusetzen sein. Diese extreme Fahrzeugmenge kann nicht über eine Kreisverkehrslösung abgewickelt werden.

Auch eine künftig angestrebte Verringerung der Fahrzeugmengen im Innenstadtbereich lässt hier keine Lösung zu, da diese quasi „halbiert“ werden müsste.

In diesem Zusammenhang soll ein weiterer Aspekt angesprochen werden:

Der Erweiterung der Marktbrücke bei der zwingend erforderlichen Erneuerung erscheint vordergründig unter Beachtung der o.g. angestrebten Entwicklung (Verringerung des Individualverkehrs in der Innenstadt) gegebenenfalls „kontraproduktiv“.

Hier bietet sich jedoch die Chance, den Innenstadtring auf durchgehend 4 Spuren zu „komplettieren“, um künftig die Möglichkeit einer separaten Nutzung einer oder mehrerer Spuren für ÖPNV, Radverkehr oder auch autonomer Nutzungsvarianten zu ermöglichen und damit mittelfristig den motorisierten Individualverkehr insbesondere in der Innenstadt und dem Innenstadtring auf ein stadtverträgliches Maß zu reduzieren.

Aus Sicht der Fachverwaltung wäre es fatal, diese Möglichkeit auszulassen, da sich hierdurch in den kommenden Jahren mit noch nicht konkret einzuschätzenden Verkehrsentwicklungen- und Lösungen immer der „Engpass Marktbrücke“ einstellen und dadurch manche sinnvolle Entwicklung verhindern würde.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

sind nicht betroffen

sind betroffen (hierzu ist eine kurze Erläuterung abzugeben)

Kurzerläuterung: Alle Querungsstellen werden barrierefrei ausgebaut.

Finanzielle Auswirkungen

Da wegen der noch nicht feststehenden Kosten für den Brückenneubau eine Bilanzierung derzeit nicht erfolgen kann, wird der Finanzteil in einer weiteren Vorlage nachgeliefert.

Von daher wird auch der förmliche Baubeschluss erst dann erfolgen und diese Vorlage dient zunächst nur der Planungszustimmung.

gez. Thomas Grothe
Technischer Beigeordneter

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich

Oberbürgermeister

Gesehen:

Erster Beigeordneter und Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Bejgeordnete/r

Die Betriebsleitung Gegenzeichen:

Amt/Eigenbetrieb:

Results and methods associated with the analysis

Beschlussaustertigungen sind zu überse Amt/Eigentümerlich

