



## ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

**Amt/Eigenbetrieb:**

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

**Beteiligt:**

60 Fachbereich Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

20 Fachbereich Finanzen und Controlling

**Betreff:**

Neubau der Marktbrücke

**Beratungsfolge:**

22.11.2018 Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität

04.12.2018 Stadtentwicklungsausschuss

12.12.2018 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

13.12.2018 Rat der Stadt Hagen

**Beschlussfassung:**

Rat der Stadt Hagen

**Beschlussvorschlag:**

Der Rat der Stadt Hagen 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 Bahnhofshinterfahung „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 Anschlusshöhen in allen drei Ästen des Einmündungsbereiches stehen höhenteknisch 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 Bahnhofshinterfahung 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 Bahnhofshinterfahung 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 kommt den Umleitungsplanungen hohe Bedeutung zu - hier wird noch ein Konzept zu erarbeiten sein.

Als Bauzeit werden aus heutiger Sicht ca. 30 Monate angesetzt.

#### 5. Finanzierung

Für die Maßnahme sind Gesamtkosten in Höhe von 7.231.000,00 Euro kalkuliert. Ein entsprechender Zuschussantrag liegt der Bezirksregierung Arnsberg zur Bewilligung vor. Die zuwendungsfähigen Kosten belaufen sich, lt. Baukostenvoranschlag, auf 7.081.000,00 Euro, sodass mit Landeszuschüssen in Höhe von 4.602.700,00 Euro (= 65%) gerechnet wird.

Die Förderzusage zu dieser Maßnahme wurde im Einplanungsgespräch zum Förderprogramm 2019 – 2023 bei der Bezirksregierung Arnsberg am 22.10.2018 seitens des Landesministeriums und der Bezirksregierung nochmals bestätigt. Mit einem Bewilligungsbescheid ist in 2019, nach Genehmigung des Landeshaushaltes, zu rechnen.

Im städtischen Haushalt ist die Maßnahme seit dem Haushaltsjahr 2017 enthalten (Planungskosten). Der Baubeginn wird voraussichtlich im Frühjahr 2020 erfolgen.

#### 6. 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 Innenstadtbe-



reich lässt hier keine Lösung zu, da diese quasi „halbiert“ werden müsste.

In diesem Zusammenhang soll ein weiterer Aspekt angesprochen werden:

Die Verbreiterung der Marktbrücke im Zuge 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. Weitere Überlegungen dazu werden im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Mobilität konkretisiert und sind zum heutigen Zeitpunkt noch nicht erarbeitet.

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

☒ sind betroffen (hierzu ist eine kurze Erläuterung abzugeben)

Kurzerläuterung: Alle Querungsstellen werden barrierefrei ausgebaut.

## Finanzielle Auswirkungen

☒ Es entstehen folgende finanzielle und personelle Auswirkungen

☒ Es entstehen folgende bilanzielle Auswirkungen

## Maßnahme

☒ investive Maßnahme

## Rechtscharakter

☒ Beschluss RAT, HFA, BV, Ausschuss, sonstiges

### 1. Investive Maßnahme

Teilplan:	5440	Bezeichnung:	Bundesstraßen
Finanzstelle:	5.000065	Bezeichnung:	Neubau Marktbrücke



	Finanz- pos.	Gesamt	2018	2019	2020	2021 ff
Einzahlung(-)	681100	4.602.700,00 €	€	€	1.170.000,00 €	3.432.700,00 €
Auszahlung (+)	785200	7.231.000,00 €	175.000,00 €	100.000,00 €	1.800.000,00 €	5.156.000,00 €
Eigenanteil		2.628.300,00 €	175.000,00 €	100.000,00 €	630.000,00 €	1.523.300,00 €

### Kurzbegründung:

☒

Finanzierung ist im lfd. Haushalt bereits eingeplant bzw. wird ab 2020 entsprechend eingeplant.  
(Doppelhaushalt 2020/2021 und mittelfristige Planung bis 2024)

## 2. Auswirkungen auf die Bilanz

(nach vorheriger Abstimmung mit der Finanzbuchhaltung)

### Aktiva:

(Bitte eintragen)

Für Straße und Brücke entsteht eine außerplan- mäßige Abschreibung in Höhe von	232.400 €
Für den Neubau der Straße, Beschilderung, Lichtsignalanlagen sowie Brücke entsteht eine laufende Abschreibung in Höhe von	203.300 €
Die öffentliche Straßenbeleuchtung ist bilanziell Bestandteil eines Festwertes.	

### Passiva:

(Bitte eintragen)

Für die Straße entsteht eine außerplan- mäßige Auflösung des Sonderpostens in Höhe von	5.950 €
Für den Neubau der Straße, Beschilderung, Lichtsignalanlagen sowie Brücke entsteht eine laufende Auflösung des Sonderpostens in Höhe von	113.400 €

## 3. Folgekosten:

a) jährliche Kreditfinanzierungskosten für den Eigenfinanzierungsanteil (1,5%)	39.425,00 €
b) Gebäudeunterhaltsaufwand je Jahr	€
c) sonstige Betriebskosten je Jahr (1,5% der Herstellungskosten)	108.465,00 €
d) Abschreibung je Jahr (nur bei investiven Maßnahmen)	203.300,00 €
e) personelle Folgekosten je Jahr	€
Zwischensumme	351.190,00 €
abzüglich zusätzlicher Erlöse je Jahr	-113.400,00 €
<b>Ergibt Nettofolgekosten im Jahr von insgesamt</b>	<b>237.790,00 €</b>

gez. erik O. Schulz  
Oberbürgermeister

gez. Thomas Grothe  
Technischer Beigeordneter

Bei finanziellen Auswirkungen:

gez. Christoph Gerbersmann  
Erster Beigeordneter und Stadtkämmerer



## Verfügung / Unterschriften

### Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Oberbürgermeister

Gesehen:

\_\_\_\_\_  
Erster Beigeordneter  
und Stadtkämmerer

\_\_\_\_\_  
Stadtsyndikus

\_\_\_\_\_  
Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

Die Betriebsleitung  
Gegenzeichen:

---

---

---

---

---

---

---

---

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---