

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung und StadtplanungStadtentwicklung und Stadtplanung

Beteiligt:

23 Fachbereich Immobilien, Wohnen und Sonderprojekte

Betreff:

Bahnhofshinterfahung

Bericht über den Sachstand / 2-Knoten-Lösung im Bereich des 1. Baubchnitts

Beratungsfolge:

07.11.2006 Stadtentwicklungsausschuss
05.12.2006 Bezirksvertretung Hagen-Mitte
12.12.2006 Stadtentwicklungsausschuss

Beschlussfassung:

Stadtentwicklungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt der weiteren Planung der Bahnhofshinterfahung im 1. Bauabschnitt (Ortsumgehung Wehringhausen) die im 1. Entwurf beschriebene 2-Knoten-Lösung zugrunde zu legen. Für die Varta-Insel wird dabei die Verkehrsmenge aus der Dimensionierung des Knotens K2 mit max. 1300 Kfz. je Tag / Richtung akzeptiert.



Im Zuge der Planung des 1. Bauabschnittes der Bahnhofshinterfahung (Ortsumgehung Wehringhausen) wird statt einer 3-Knoten-Lösung eine 2-Knoten-Lösung mit einer zusätzlichen Leistungsfähigkeit bezüglich der Verkehre der Varta-Insel von 1300 Kfz. je Tag / Richtung vorgeschlagen.

Hinsichtlich der städtebaulichen Möglichkeiten zur Entwicklung der im Zuge der Baumaßnahme leerräumenden Flächen zwischen der neuen Trasse und der bestehenden Straßenrandbebauung an der Wehringhauser Straße werden die Alternativen Blockrandbebauung mit Lärmschutz oder begrünter Lärmschutzwand diskutiert.

Der 1. Bauabschnitt der Bahnhofshinterfahung ist bei entsprechenden Rückbaumaßnahmen im Flusslauf der Ennepe mit Blick auf die möglichen Restriktionen durch Hochwasser realisierbar.

Bezüglich der bestehenden Problematik beim 3. Bauabschnitt – Gleisanschluss Firma Schmitz – wird mit Unterstützung der WFG und der BEG nach Lösungsmöglichkeiten gesucht.

Begründung	Drucksachennummer: 0884/2006
Teil 2 Seite 2	Datum: 27.10.2006

Der 1. Bauabschnitt (Ortsumgehung Wehringhausen)
- Verkehrsplanung / Städtebauliche Entwicklung / Hochwasserschutz

Verkehrsplanung

1. Anzahl der Knoten

Im Zuge der Konkretisierung der Planung des ersten Bauabschnitts der Bahnhofshinterfah-
 rung (Ortsumgehung Wehringhausen) wurde vom beauftragten Ingenieurbüro ein Vorschlag
 entwickelt, statt einer sog. **3-Knoten-Lösung** mit den Knoten

K1: Dieckstraße

K2: Anbindung Varta-Insel

K3: Anbindung Weidestraße

aus Kostengründen und wegen besserer Förderaussichten eine **2-Knoten-Lösung** mit den
 Knoten K1 und K2 anzustreben (s. Anlage 1).

Bei dieser Lösung werden der Kuhlerkamp und die Varta-Insel über einen Verkehrsknoten-
 punkt und eine neue Brücke über die Ennepe an die Bahnhofshinterfahung angebunden.
 Die Anbindung des Kuhlerkamp über die Kuhle-/Weidestraße entfällt und bleibt lediglich als
 Fußgängerverbindung bestehen.

Für diesen Planungsfall war zu ermitteln, welche zusätzlichen Verkehrsmengen durch die
 Erschließung der Varta-Insel am Knoten K2 verkraftet werden können.

2. Leistungsfähigkeit und Dimensionierungen

1. Entwurf

Im Ergebnis liegt ein funktionaler Entwurf für den 1. Bauabschnitt der Bahnhofshinterfahung
 vor, bei dem der Knoten K2 ergänzend zu den täglichen ca. 6.500 Kfz vom und zum Kuhler-
 kamp (im Querschnitt) eine zusätzliche Leistungsfähigkeit von weiteren **1.300 Kfz** am Tag
 und **je Richtung** von und zur Varta-Insel aufweist (s. Anlage 2).

2. Entwurf

Für eine intensivere Nutzung der Varta-Insel muss der Knoten K2 gegenüber dem 1. Entwurf
 deutlich erweitert werden. Der Ast zur Varta-Insel / Kuhlerkamp muss von 4 auf 6 Spuren,
 der südliche und östliche Ast um jeweils eine Spur erweitert werden. Die zusätzliche Lei-
 stungsfähigkeit für eine Erschließung der Varta-Insel lässt sich damit auf ca. **3.900 Kfz** am
 Tag und **je Richtung** deutlich steigern. Damit ist allerdings die Grenze der Leistungsfähigkeit
 des Knotens 2 erreicht.

*Bei einer 3-Knoten-Lösung – also einer vom Kuhlerkamp unabhängigen Anbindung der Var-
 ta-Insel an die Bahnhofshinterfahung – lassen sich die Verkehrsmengen von und zur Varta-
 Insel nochmals um ca. 200 Kfz / 24Std. / Richtung gegenüber dem 2. Entwurf steigern.*

3. Bewertung aus verkehrsplanerischer Sicht

Begründung	Drucksachennummer: 0884/2006
Teil 2 Seite 3	Datum: 27.10.2006

Die Berechnungen belegen, dass eine verkehrsintensive Nutzung der Varta-Insel gravierende Auswirkungen auf die Dimensionierung der Bahnhofshinterfahung, insbesondere der Knoten hat. Ziel- und Quellverkehr der Varta-Insel werden unmittelbar und nahezu ausschließlich direkt in die Bahnhofshinterfahung eingespeist und potenzieren insbesondere beim 2. Entwurf die Verkehrsmengen vom/zum Kuhlerkamp deutlich.

Eine maximale Ausnutzung (Entwicklung) der Varta-Insel würde die Verkehrsbelastung auf der Bahnhofshinterfahung um weitere ca. 2.000 Kfz/24 Std. erhöhen. Dies könnte dazu führen, dass der z.Zt. mit zwei Fahrspuren geplante mittlere Bauabschnitt in Spitzenstunden überlastet würde.

Schlussfolgerung:

Im Ergebnis wird empfohlen, einerseits die Vorteile einer 2-Knoten-Lösung zu nutzen, nicht aber den Knoten K2 entsprechend dem 2. Entwurf bis zur maximalen Größe auszubauen. Dies hat zur Konsequenz, dass die für die Varta- Insel die Restriktionen aus der Dimensionierung des Knoten K2 akzeptiert werden. Die städtebauliche Nutzung der Varta-Insel ist dementsprechend zu steuern und eine maßvolle Entwicklung anzustreben, so dass die erzeugten Verkehrsmengen den Tageswert von 1.300 Kfz je Richtung nicht überschreiten.

Städtebauliche Entwicklung Wehringhausens

Das Straßenbauprojekt Bahnhofshinterfahung / Ortsumgehung Wehringhausen ist auch danach zu bewerten, wie sich dieses in den Städtebau integrieren lässt. Für diese Bewertung sind

- Flächenverbrauch der Straße,
- Höhenlage der Straße,
- erforderliche aktive Schallschutzmaßnahmen (Flächenbedarf und Höhe),
- Querungsmöglichkeiten und Erreichbarkeiten und schließlich
- städtebauliches Entwicklungspotenzial sowie reale Entwicklungschancen

heranzuziehen.

Für die zukünftig zur Durchführung der Verkehrsbaumaßnahme leerzuräumenden Flächen zwischen der neuen Trasse der Bahnhofshinterfahung und der bestehenden Straßenrandbebauung entlang der Wehringhauser Straße wird alternativ zu prüfen sein - auch in Abhängigkeit möglicher Investoren - ob hier städtebaulich eine bauliche Nutzung als Blockrandschließung mit Lärmschutzwirkung möglich und finanzierbar oder ob hier eine im weitesten Sinne Grünnutzung (privat/öffentlich) unter Einschluss der erforderlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (begrünter Lärmschutzwall/-mauer) die verbleibende „Restnutzung“ sein wird (Querprofile: s. Anlage 3).

Entscheidend wird sein, dass unabhängig von einer auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgenden baulichen Nutzung der Lärmschutz zu den bestehenden Nutzungen an der Weh-

Begründung	Drucksachennummer: 0884/2006
Teil 2 Seite 4	Datum: 27.10.2006

ringhauser Straße unmittelbar/zeitgleich mit der Umsetzung und Freigabe der Straßenbaumaßnahme zu erfolgen hat.

Ob eine Grünnutzung im Rahmen des Programms „Soziale Stadt“ und in Verbindung mit einer geplanten Aufwertung des Bodelschwinghplatzes förderfähig ist, ist zu prüfen.

Hochwasserschutz

Hochwassertechnische Berechnung der Ennepe

Von dem beauftragten Ingenieurbüro wurde für den 1. Bauabschnitt der geplanten Bahnhofshinterfahung für die Ennepe zwischen Weidestraße und der Firma Schenker auf einer Länge von rund 1,7 km eine wassertechnische Berechnung für verschiedene Hochwasserereignisse durchgeführt. In dem Streckenabschnitt liegen zwei Wehre und 10 Brücken.

In einem 1. Arbeitsschritt wurden die Auswirkungen aufgezeigt, die sich bei der Entfernung von vier Brücken einschließlich verschiedener Einbauten ausgehend von der Weidestraße ergeben. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass es in diesem Fall oberhalb des Wehres Weidestraße insbesondere auf dem linksseitigen Gelände weiterhin zu Überflutungen wie im Ist-Zustand kommt. Zwischen dem Wehr Weidestraße und dem Unterwasser des Varta-Wehres kommt es nicht mehr zu Ausuferungen in das Werksgelände. Oberhalb des Varta-Wehres bleibt die beiderseitige Überflutung bestehen.

Die geltenden gesetzlichen Regelungen untersagen eine Bbauung in Überschwemmungsgebieten. Selbst für den Fall, dass der Bereich bereits bebaut ist, darf kein Abbruch und eine Wiederbebauung erfolgen. Dies gilt für Bauwerke, Verkehrsanlagen und Bodenauftrag.

In einem 2. Arbeitsschritt wurde daher ergänzend untersucht, wie sich die Entfernung aller Brücken sowie die Auflösung der Wehre Varta und Weidestraße unter Berücksichtigung der für den Straßenbau neu geplanten linken Ufermauer im Bereich Weidestraße auf die Hochwasserspiegellagen auswirken.

Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ergeben sich insgesamt sinkende Hochwasserspiegellagen. Im Unterwasser der Weidestraße stellen sich keine Veränderungen ein. Durch das Schleifen der Wehre befinden sich einige Brücken nicht mehr im Rückstau. Es kommt nicht mehr zu Überflutungen, die Bereiche am Wehr Weidestraße und Varta sind hochwasserfrei. Sofern die mit den Wehren verbundenen Wassernutzungen weiterhin bestehen bleiben, wären für diese alternative Lösungen zu finden.

Schlussfolgerung:

Bei entsprechenden Rückbaumaßnahmen im Flusslauf der Ennepe ist unter hochwassertechnischen und –rechtlichen Gesichtspunkten die Bahnhofshinterfahung in der geplanten Form problemlos zu realisieren. Die bisher vorgesehene Höhenlage der Straße kann sogar leicht abgesenkt werden, so dass sich insbesondere für die städtebauliche Integration der Bahnhofshinterfahung im Bereich Wehringhausen geringfügig bessere Bedingungen ergeben.

Begründung	Drucksachennummer: 0884/2006
Teil 3 Seite 1	Datum: 27.10.2006

Der 3. Bauabschnitt
- Gleisanschluss der Firma Schmitz

Bezüglich der in der Vorlage Drucksachen-Nr. 0527/2006 vom 13.06.2006 „Bahnhofshinterfahung – Bericht über den Sachstand“ dargestellten Problematik betreffend Firma Schmitz ist die Wirtschaftsförderung Hagen GmbH beauftragt, einen alternativen Standort für das Unternehmen aufzuzeigen. Weiterhin besteht das Angebot der Bahn-Entwicklungs-Gesellschaft (BEG), die Machbarkeit und finanziellen Auswirkungen der in der Vorlage vorgestellten Lösungsmöglichkeiten zu prüfen.

Voraussetzung dafür ist die Unterzeichnung der Konsensvereinbarung bezüglich der Bahnbrachenentwicklung zwischen der Stadt Hagen und der BEG. Eine entsprechende Vorlage, die die Verwaltung mit dem Abschluss dieser Vereinbarung beauftragt, befindet sich derzeit im Sitzungsdurchlauf (Bezirksvertretungen, Stadtentwicklungsausschuss, abschließend Haupt- und Finanzausschuss am 30.11.2006). Der zu erwartende Beschluss ist bis zum 31.12.2006 umzusetzen. Die Prüfung durch die BEG kann somit Anfang 2007 gestartet werden, es ist mit einer Prüfungsdauer von 9 – 10 Monaten zu rechnen.

**FINANZIELLE
AUSWIRKUNGEN**

Teil 4 Seite 1

Drucksachennummer:

0884/2006

Datum:

27.10.2006

Veröffentlichung:

Ja
Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

- 61 Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung
- 23 Fachbereich Immobilien, Wohnen und Sonderprojekte

Gegenzeichen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:

