



## **ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE**

**Amt/Eigenbetrieb:**

61 Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung Stadtentwicklung und Stadtplanung

**Beteiligt:**

23 Fachbereich Immobilien, Wohnen und Sonderprojekte

**Betreff:**

Bahnhofshinterfahrung

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

**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 Bahnhofshinterfahrung 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 Bahnhofshinterfahrung (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 leerzuräumenden 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 Bahnhofshinterfahrung 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.

<b>Begründung</b>	<b>Drucksachennummer:</b> 0884/2006
<b>Teil 2 Seite 2</b>	<b>Datum:</b> 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 Bahnhofshinterfahrung (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 Verkehrsknotenpunkt und eine neue Brücke über die Ennepe an die Bahnhofshinterfahrung 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 Bahnhofshinterfahrung vor, bei dem der Knoten K2 ergänzend zu den täglichen ca. 6.500 Kfz vom und zum Kuhlerkamp (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 Leistungsfähigkeit 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 Varta-Insel an die Bahnhofshinterfahrung – 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**

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

Die Berechnungen belegen, dass eine verkehrsintensive Nutzung der Varta-Insel gravierende Auswirkungen auf die Dimensionierung der Bahnhofshinterfahrung, insbesondere der Knoten hat. Ziel- und Quellverkehr der Varta-Insel werden unmittelbar und nahezu ausschließlich direkt in die Bahnhofshinterfahrung 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 Bahnhofshinterfahrung 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 Bahnhofshinterfahrung / 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 Bahnhofshinterfahrung 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 Blockrandabschließung mit Lärmschutzwirkung möglich und finanziertbar oder ob hier eine im weitesten Sinne Grünnutzung (privat/öffentliche) 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-

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

ringhauser Straße unmittelbar/zeitgleich mit der Umsetzung und Freigabe der Straßenbau-  
maßnahme zu erfolgen hat.

Ob eine Grünnutzung im Rahmen des Programms „Soziale Stadt“ und in Verbindung mit ei-  
ner 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 Bahnhofshinterfahrung für die Ennepe zwischen Weidestraße und der Firma Schenker auf einer Länge von rund 1,7 km eine wasserwirtschaftliche 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 Bauung 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 hochwasser-  
technischen und –rechtlichen Gesichtspunkten die Bahnhofshinterfahrung 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  
Bahnhofshinterfahrung im Bereich Wehringhausen geringfügig bessere Bedingungen erge-  
ben.

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

**Der 3. Bauabschnitt**  
**- Gleisanschluss der Firma Schmitz**

Bezüglich der in der Vorlage Drucksachen-Nr. 0527/2006 vom 13.06.2006 „Bahnhofshinterfahrung – 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

## VERFÜGUNG / UNTERSCHRIFTEN

Teil 5 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: