



ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit und Ordnung
60 Fachbereich Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen
20 Fachbereich Finanzen und Controlling

Betreff:

Verkehrsführung nach Wiederöffnung der Marktbrücke

Beratungsfolge:

02.02.2022 Bezirksvertretung Hagen-Mitte
09.02.2022 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Beschlussfassung:

Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität beschließt die Verkehrsführungsmaßnahmen gemäß dieser Vorlage.
Insbesondere wird für die Radverkehrsführung in der Hochstraße die Variante „Schutzstreifen in FR Süden“ beschlossen.



Kurzfassung

Auch nach Wiedereröffnung der Marktbrücke soll die Verkehrsführung teilweise so beibehalten werden, wie sie sich derzeit darstellt.

Insbesondere hat sich die Einbahnstraßenregelung der Hochstraße/ Frankfurter Straße bewährt.

Für die Hochstraße muss eine neue Straßenquerschnittsaufteilung gefunden werden, da hier künftig der Radverkehr eine höhere Beachtung finden soll.

Begründung

Die Marktbrücke wird voraussichtlich im April 2022 wieder für den Verkehr freigegeben. Damit kann der Märkische Ring wieder seine volle Funktion im Straßennetz erfüllen.

In der Bauphase konnten durch die Umleitungsnotwendigkeiten wertvolle Erkenntnisse über Möglichkeiten von neuen Verkehrsführungen gewonnen werden. Insbesondere können für den Radverkehr verbesserte Führungen zur Anbindung der Innenstadt und für die Erreichbarkeit von Zielen im Hagener Süden erzielt werden.

Hier ist die Einbahnstraßenlösung über die Hochstraße und die untere Frankfurter Straße zu nennen. Mit den Querverbindungen über die Böhmerstraße (Einbahnstraße in Fahrtrichtung (FR) Frankfurter Straße ab Parkplatz) und Schulstraße (in beiden FR) hat sich diese Einrichtung als sehr positiv herausgestellt. Daher soll diese Regelung so weiterhin bestehen bleiben.

Das heißt, dass die Frankfurter Straße zwischen Böhmerstraße und Ring nur in FR Ring für den IV zur Verfügung steht. Hier ist auch- anders als teilweise in der Bauphase zu beobachten- mit nur einer Fahrspur eine ausreichende Kapazität gegeben, da die Frankfurter Straße durch die Marktbrückenöffnung wieder stark entlastet wird.

Daneben wird es weiterhin jeweils eine Busspur pro FR geben.

Die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Frankfurter Straße/ Ring/ Mittelstraße wird den neuen Verkehrsbelastungszahlen angepasst.

Die Hochstraße soll ab Böhmerstraße weiterhin als Einbahnstraße ausgewiesen werden.

Hier soll künftig auch entsprechend der Straßenquerschnitt gestaltet werden, so dass besonders der Radverkehr durch diese Einrichtung profitieren kann.

Die Möglichkeiten der Straßenraumgestaltung sind in Anlage 1 dargestellt.

Grundsätzlich ist zu überlegen und zu entscheiden, ob der Radverkehr für beide Fahrtrichtungen oder nur in FR Süden vorgesehen werden soll. Für den Radverkehr ist sicherlich die Führung in beiden FR wünschenswert, da hier eine sehr gute Möglichkeit der Erreichbarkeit der Innenstadt aus den Stadtteilen Eilpe und Oberhagen gegeben ist. Allerdings muss für die Anlage eines Zweirichtungsradweges das Parken auf einer Seite (in FR Innenstadt rechts) untersagt werden. Dadurch entfallen ca. 50 Parkplätze.

Eine andere -für Radfahrende nicht optimale- Möglichkeit ist die Anordnung eines Schutzstreifens in FR Süden. Verbunden mit der Freigabe der Einbahnstraße im Gegenverkehr für Radfahrende muss auch das Parken auf der in FR Innenstadt



rechten Seite als „aufgeschultert“ ausgewiesen werden.

Bei der Führung des Radverkehrs nur in FR Süden gibt es die Möglichkeit der Anlage eines Schutzstreifens oder die Anlage eines Radstreifens. Beim letzteren muss aus Platzgründen auch das Parken in FR Süden als „aufgeschultert“ ausgewiesen werden.

An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass im heutigen Zustand das aufgeschulterte Parken nicht angeordnet werden kann, da die Bordsteinhöhe ca. 12 cm beträgt. Entsprechend müsste hier eine Bordsteinabsenkung auf ganzer Länge erfolgen mit entspr. hohen Finanzbedarf.

Die Aufteilung des Straßenabschnittes der Hochstraße zwischen Ring und Böhmerstraße kann entsprechend angepasst werden, da hier eine Ausfahrtsspur in FR Ring ausreicht und somit eine Spur „übrig“ ist (Anlage 2).

Die zweite Verkehrsführung, die beibehalten werden soll, ist die Sperrung der Potthofstraße zwischen Dahlenkampstraße und Ring für den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Neben der Führung für den ÖPNV, die wieder wie vormals eingerichtet werden soll, ergeben sich Vorteile für den Radverkehr, der so besonders die Achse Marktbrücke/Volmestraße besser erreicht, da die ehemalige Trasse über den „Hohen Graben“ wegen des Fortfalls der Kragplatte über die Volme nicht mehr zur Verfügung steht. Zusätzlich ist die gefahrlose Möglichkeit gegeben, eine gesonderte Radspur auf dem Märkischen Ring zwischen Potthof- und Mittelstraße zu erreichen, von der dann im Weiteren die Linksabbiegespur in die Hochstraße erreicht werden kann. Auf dem Märkischen Ring ist ja künftig keine Linksabbiegespur in die Frankfurter Straße mehr erforderlich.

Die Lichtsignalanlagen werden entsprechend überplant.

Diese Situation ist in der Anlage 3 dargestellt.

Finanzielle Situation:

Die o.g. Maßnahmen sind zwar alle im Zusammenhang mit dem Neubau der Marktbrücke zu sehen, können aber größtenteils nicht als direkte und zwingende Folge der Maßnahme angesehen werden. Damit ist auch eine Finanzierung aus der Zuschussmaßnahme „Neubau der Marktbrücke“ nicht möglich.

Von daher werden die Ummarkierungsarbeiten in der Hochstraße (ca. 28.000,- €) erst mit Genehmigung des Haushaltes 2022/2023 erfolgen können (HH-Stellenansatz 50 T€ für den Radverkehr).

Die Markierungsarbeiten am Märkischen Ring (ca. 17.000,- €) können aus der laufenden Stellplatzabläse finanziert werden.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

☒ sind nicht betroffen



Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

☒ positive Auswirkungen (+)

Kurzerläuterung:

Alle Maßnahmen zur Stärkung des sogenannten Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) tragen zur Klimaverbesserung bei.

Finanzielle Auswirkungen

☒ Es entstehen folgende Auswirkungen:

1. Auswirkungen auf den Haushalt

1.2 Investive Maßnahme in Euro

Teilplan:	5410	Bezeichnung:	Öffentliche Infrastruktur			
Finanzstelle:	5000022	Bezeichnung:	Neuanlage von Radwegen/Förderung ÖPNV			
Finanzstelle:	5000241	Bezeichnung:	Verwendung Stellplatzablösebeträge			
Finanzposition:	785200	Bezeichnung:	Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen			
	Gesamt	2020	2021	2022	2023	2024
Finanzstelle:	5000022	Neuanlage Radwege / Förderung ÖPNV				
Auszahlung (+) 785200	28.000 €			28.000 €		
Eigenanteil	28.000 €			28.000 €		
Finanzstelle:	5000241	Verwendung Stellplatzablösebeträge				
Auszahlung (+) 785200	17.000 €			17.000 €		
Eigenanteil	17.000 €			17.000 €		

Bei steuerlichen Auswirkungen sind die Einzahlungen und Auszahlungen unter Abzug von Vor-/Umsatzsteuer angegeben.

☒ Die Finanzierung ist durch Maßnahmen im Rahmen der zurzeit in der Beratung befindlichen Haushaltsplanung 2022/23 berücksichtigt.

2. Auswirkungen auf die Bilanz

(nach vorheriger Abstimmung mit der Finanzbuchhaltung)

Aktiva:

(Bitte eintragen)

Die Maßnahmen in der Hochstraße und auf dem Märkischen Ring stellen, vor dem Hintergrund der grundsätzlichen Neuaufteilung der Nutzungsarten, Investitionen dar. Die Markierungskosten sind als Anschaffungs- und Herstellungskosten in der Bilanz zu aktivieren und über die Restnutzungsdauern des Abschnittes Märkischer Ring zwischen Marktbrücke und Mittelstraße und der Hochstraße abzuschreiben. Für die Hochstraße beträgt die Restnutzungsdauer im Schnitt 11 Jahre und für den Märkischen Ring in diesem Abschnitt im Schnitt 22 Jahre. Daraus ergibt sich eine jährliche Abschreibung in Höhe von $2.546 \text{ €} + 773 \text{ €} = 3.316 \text{ €}$ ($28.000/11 \text{ Jahre} +$



17.000/22 Jahre)

Passiva:

(Bitte eintragen)

Da die Markierungsarbeiten am Märkischen Ring (ca. 17.000 €) aus der Stellplatzablöse finanziert werden, ist in der Höhe ein Sonderposten zu bilden, der im Schnitt über 22 Jahre aufgelöst wird. Dadurch entsteht ein Ertrag von 773 € in der Ergebnisrechnung.

3. Folgekosten in Euro:

a) jährliche Kreditfinanzierungskosten für den Eigenfinanzierungsanteil (1,5%)	675 €
b) Gebäudeunterhaltsaufwand je Jahr	
c) sonstige Betriebskosten je Jahr (1,5% der Herstellungskosten)	675 €
d) Abschreibung je Jahr (nur bei investiven Maßnahmen)	3.316 €
e) personelle Folgekosten je Jahr	
Zwischensumme	4.666 €
abzüglich zusätzlicher Erlöse je Jahr	-773 €
Ergibt Nettofolgekosten im Jahr von insgesamt	3.893 €

4. Rechtscharakter

☒ Beschluss RAT, HFA, BV, Ausschuss, sonstiges

gez.

Henning Keune, Technischer Beigeordneter

gez.

Christoph Gerbersmann

Erster Beigeordneter und Stadtkämmerer

Bei finanziellen Auswirkungen:



Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

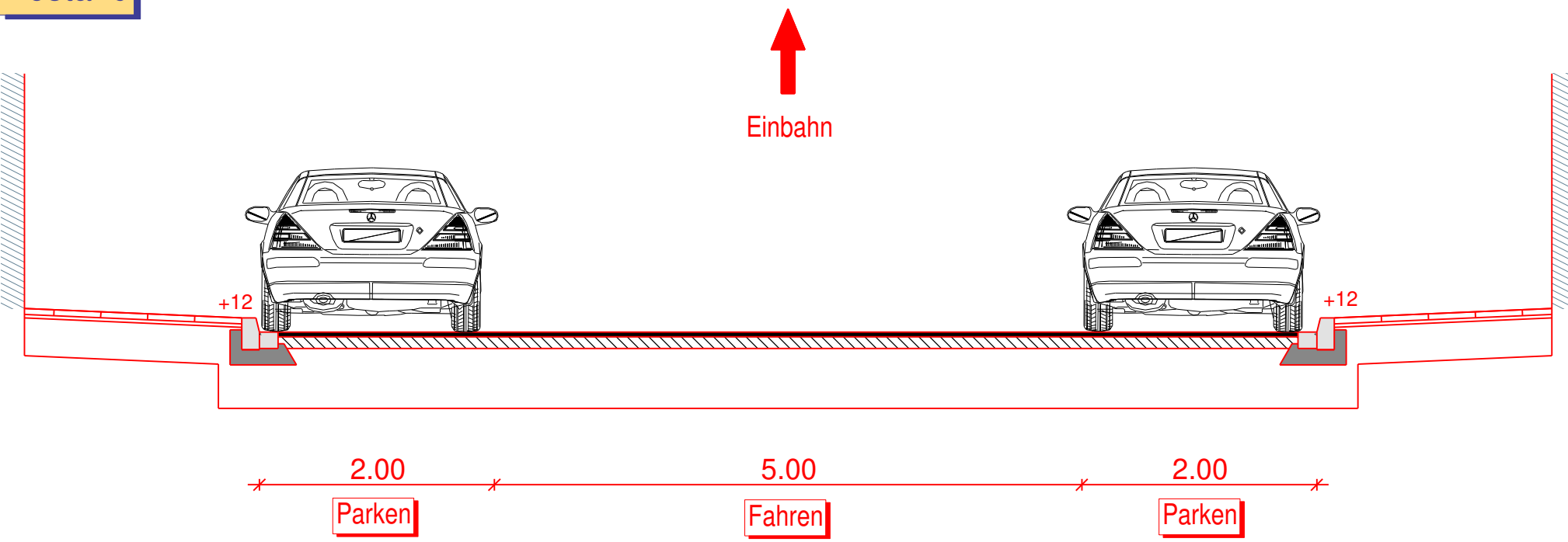
Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

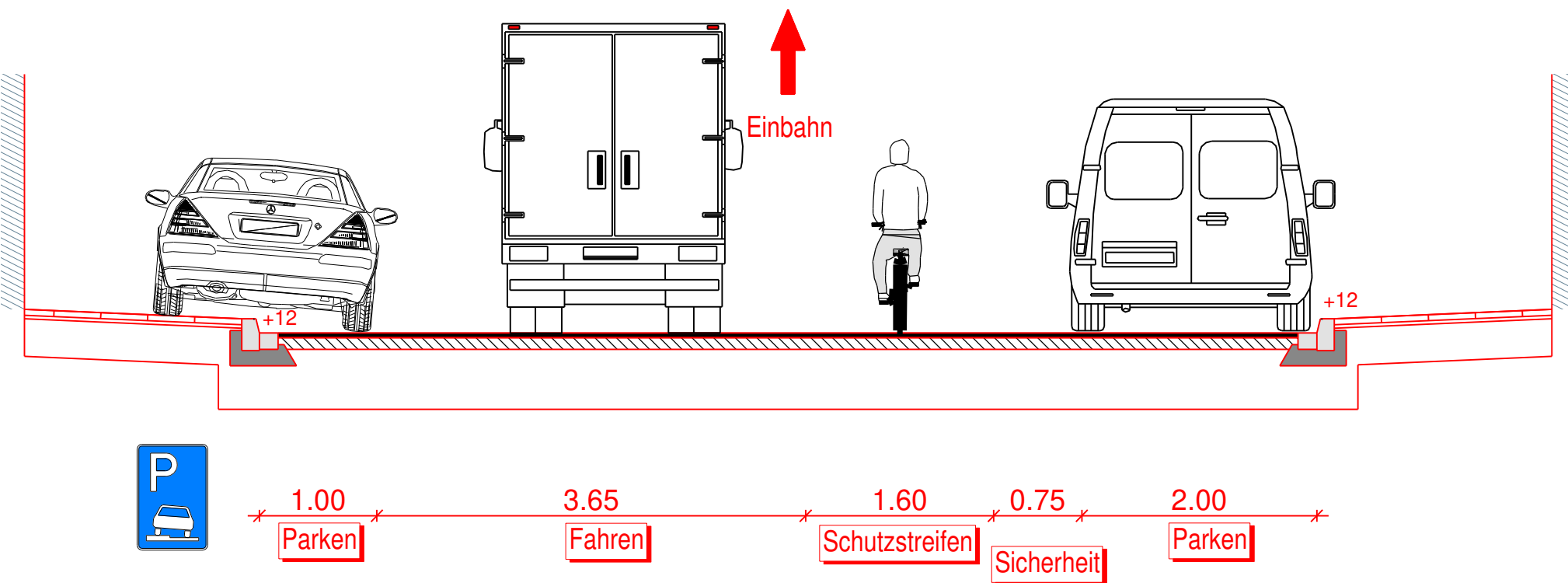
Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:

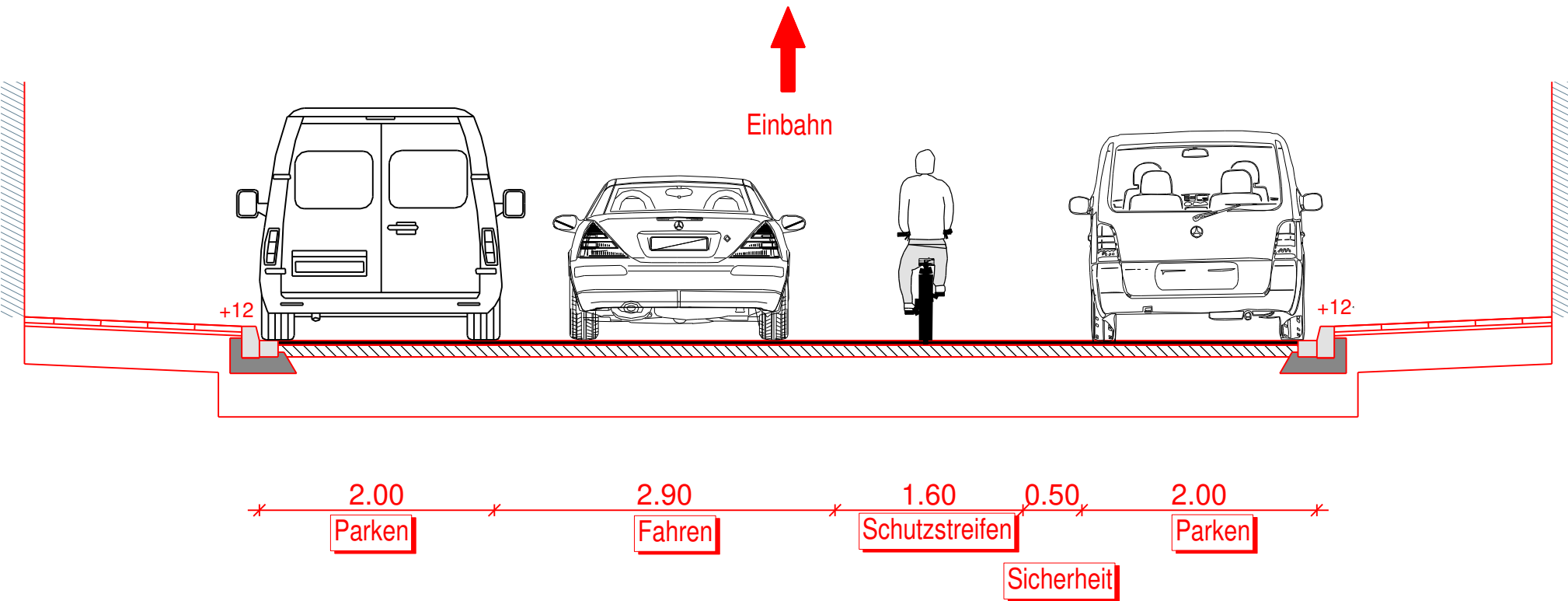
Bestand



Radverkehr gegen die Einbahnstraße möglich

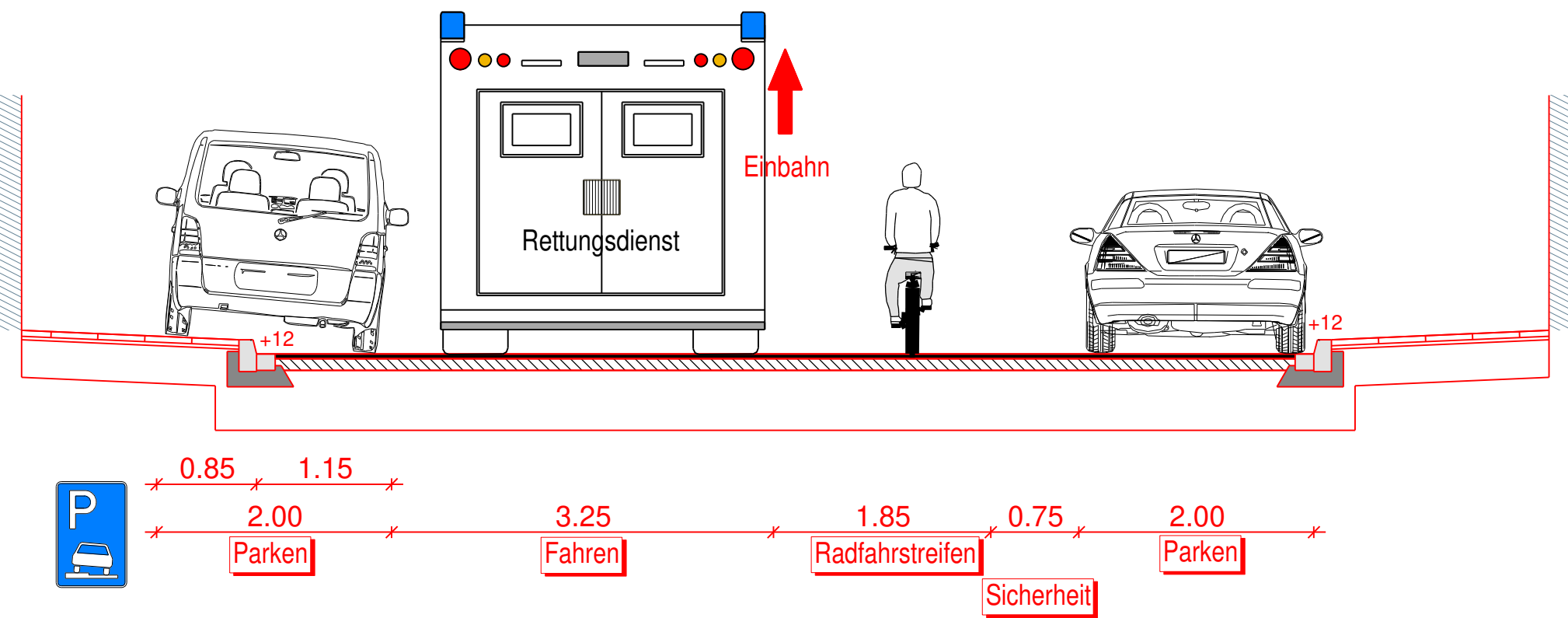


Parken links komplett auf der Fahrbahn

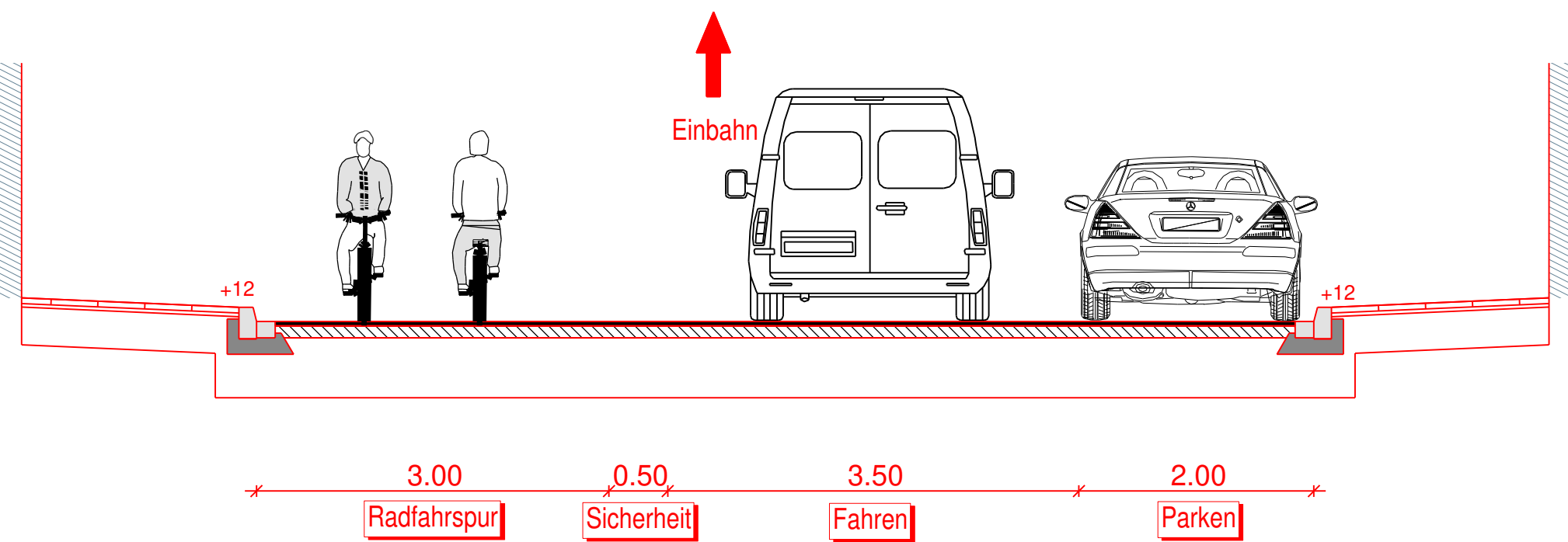


Entwurfsquerschnitte Hochstraße

Anordnung Radfahrstreifen



Zweirichtungsradweg



HAGEN
Stadt der FernUniversität

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Entworfen Schweda
Datum 09.11.2021

Techn. Beigeordneter
Keune

Abteilungsleiter
Datum

Ltd.Städt.Baudirektorin
Hammerschmidt

Maßstab
1: 50

Projekt

Plan-Nummer

Entwurfsquerschnitte
Hochstraße

Prinzipdarstellungen

