

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

60 Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

Beteiligt:

20 Fachbereich Finanzen und Controlling

32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Betreff:

Ausbau Radweg Bahnhofstraße

Beratungsfolge:

07.12.2022 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

07.12.2022 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Beschlussfassung:

Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität beschließt die Umsetzung der Maßnahme *Ausbau Radweg Bahnhofstraße* mit den hier vorgelegten finanziellen Auswirkungen.

Vorbemerkung

In der Sitzung der Bezirksvertretung-Mitte am 09.06.2021 und der Sitzung des Ausschusses für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität am 14.09.2021 wurden im Zusammenhang mit der Verwaltungsvorlage 0456/2021 zur Anlage eines Radweges in der Bahnhofstraße folgende Beschlüsse gefasst:

- 1.) Die Bezirksvertretung Hagen-Mitte beschließt die grundsätzliche Wegeführung des Radweges an der Bahnhofstraße gemäß dieser Vorlage.
- 2.) Des Weiteren beauftragt die Bezirksvertretung Hagen-Mitte die Verwaltung zu prüfen, ob zum Zwecke der Weiterführung des Radweges von der Bahnhofstraße in Richtung Innenstadt das Teilstück der Karl-Marx-Straße zwischen Körnerstraße und Bahnhofstraße ebenfalls als Einbahnstraße geführt werden kann, wobei der Bus- und Radverkehr weiterhin das Teilstück in beide Richtungen befahren können soll.
- 3.) Darüber hinaus beauftragt die Bezirksvertretung Hagen-Mitte die Verwaltung zu prüfen, ob eine radweggeeignete Anbindung der Bahnhofstraße zum Hauptbahnhof über den Graf-von-Galen-Ring hinweg möglich ist.

In Folge dieser Beschlüsse wurde vom Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen (FB 60) eine Ausbauplanung erarbeitet. Diese stellt nun die Grundlage für einen Förderantrag dar, der im Juni 2022 gestellt wurde.

Ausbau- und Gestaltungsplanung

Die vorhandene Querschnittsbreite der Bahnhofstraße beträgt 22,50 m und teilt sich wie folgt auf (s. Anlage 7):

Südlicher Gehweg (in Blickrichtung Bahnhof links) ca. 3,25 m
Längsparkstreifen (in Fahrtrichtung Bahnhof links) ca. 2,00 m
Fahrbahn ca. 6,00 m
Senkrechtparkstände (in Fahrtrichtung Bahnhof rechts) ca. 4,75 m
Nördlicher Gehweg (in Blickrichtung Bahnhof rechts) ca. 6,35 m

Da diese Breiten nicht an allen Stellen gleichmäßig vorhanden sind, wird von einer Planungsbreite von ca. 22,50 m ausgegangen. Nach der Umgestaltung stellt sich der Straßenraum folgendermaßen dar:

Südlicher Gehweg (in Blickrichtung Bahnhof links) ca. 3,25 m
Zweirichtungsradweg (in Blickrichtung Bahnhof links) ca. 3,50 m
Fahrbahn ca. 4,50 m
Senkrechtparkstände (in Fahrtrichtung Bahnhof rechts) ca. 4,75 m
Nördlicher Gehweg (in Blickrichtung Bahnhof rechts) ca. 6,35 m



Wie in der Vorlage 0456/2021 ausführlich dargelegt, wird für die Planung die Anordnung eines Zweirichtungsradweges auf der Seite des Längsparkstreifens (In Fahrtrichtung Bahnhof links) gewählt, wodurch ca. 40 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum entfallen. Unter Ausweisung der Bahnhofstraße als Einbahnstraße wird der Umbau auf einen Teil der Fahrbahn und den vorh. Längsparkstreifen begrenzt. Dadurch bleiben sowohl der nördliche, als auch der südliche Gehweg weitestgehend unangetastet, wodurch sich der Kostenaufwand minimiert. Die Bahnhofstraße stellt die fußläufige Hauptwegeverbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt dar. Aus diesem Grund werden in den Kreuzungsbereichen Hindenburgstraße, Grabenstraße und Neumarktstraße zusätzlich barrierefreie Querungsmöglichkeiten für Fußgänger geschaffen. Die Lichtsignalanlage (LSA) an der Kreuzung Hindenburgstraße wird zurückgebaut. Die Regelquerschnittsbetrachtung der Anlage 2 gibt die vorhandene und zukünftige Aufteilung des Straßenraums und die bauliche Ausgestaltung anschaulich wieder.

Da der Radweg Innenstadt- Hauptbahnhof von hoher Bedeutung ist, ist eine Dimensionierung mit ca. 3,50 m vorgesehen und erfüllt damit die Regelbreite nach dem RVR- Standard. Der Radweg soll an allen Kreuzungen auch Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr bekommen. Dies wird durch eine entsprechende Beschilderung sichergestellt und durch eine vollflächige rote Färbung des Radweges optisch hervorgehoben.

Die zukünftige Verkehrsführung/Fahrtrichtungsübersicht im Bahnhofsquartier lässt sich der Anlage 1 entnehmen. Gemäß dem unter Punkt 2) formulierten Beschluss zur Vorlage 0456/2021 (s.o.) wird zum Zwecke der Weiterführung des Radweges von der Bahnhofstraße in Richtung Innenstadt das Teilstück der Karl-Marx-Straße zwischen Körnerstraße und Bahnhofstraße für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nur noch in Richtung Bahnhofstraße befahrbar sein. Zudem wird in diesem Abschnitt eine Bus-, sowie eine separate Radspur, inkl. Aufstellfläche vor der LSA Körnerstraße/Karl-Marx-Straße, eingerichtet (s. Anlage 2). Die LSA wird im Zuge der Maßnahme überprüft und ggf. angepasst.

Eine radweggeeignete Anbindung der Bahnhofstraße zum Hauptbahnhof, über den Graf-von-Galen-Ring hinweg, ist, in Anlehnung an den Beschluss 3) zur Vorlage 0456/2021 (s.o.), ebenfalls vorgesehen (siehe Anlage 3). Zu diesem Zweck soll der Radverkehr zwischen Stresemannstraße und Graf-von-Galen-Ring durch den Bereich der Fußgängerzone geführt werden. Eine entsprechende Freigabe für den Radverkehr besteht bereits. Durch die Anlage von neuen Fahrradspuren auf dem Graf-von-Galen-Ring (s. Vorlage 0971/2021) ergibt sich für Fahrradfahrer nun eine direkte Verbindung zwischen Bahnhofstraße und dem signalisierten Fußgängerüberweg (FGÜ) am Ring, rüber zum Bahnhofsvorplatz. Der FGÜ ist vom Radverkehr zu nutzen, um schließlich den Bahnhofsvorplatz zu erreichen und linksseitig zur Mobilstation zu gelangen. Eine Aufstellfläche wird installiert. Radverkehr aus Haspe bzw. Altenhagen kommend, der die Mobilstation am Hagener Hbf bzw. die Hagener Innenstadt erreichen möchte, wird über eine neue Radverkehrsquerung auf Höhe der Hausnummer 31 geführt. Die Querung wird aus Haspe kommend durch ein Hinweisschild für den Radverkehr angedeutet, sodass ein Aufstellen des direkten Linksabbiegers möglich ist. Aus Altenhagen kommend findet ebenfalls eine Ankündigung durch ein Hinweisschild statt, sodass auch hier der

Radverkehr auf das direkte Linksabbiegen hingewiesen wird. Aus Altenhagen kommend befindet sich die Aufstellfläche für den direkten Linksabbieger über die Radverkehrsfurt auf dem derzeitigen Grünstreifen zwischen dem ZOB und dem MIV-Verkehr. Ein Rechtsabbiegen zur Mobilstation ist über die Aufstellfläche ebenfalls möglich. Zur Sicherung des Radverkehrs auf der Südseite des Graf-von-Galen-Rings sind zwischen der Radverkehrsquerung und der Fußgängerquerung Absperrpfosten vorgesehen. Auf dem aufgezeigten Bereich ist weder parken noch halten möglich.

Die Radverkehrsquerung steht ausschließlich dem Radverkehr zur Verfügung. Der Fußverkehr wird durch entsprechende Beschilderung zurückgehalten. Die Querung findet signalisiert statt und bedarf der Betätigung eines Anforderungstasters. Der querende Busverkehr wird durch die VZ 138-10 bzw. 138-20 und VZ 1000-32 auf den querenden Radverkehr hingewiesen. Aufgrund der direkten Lage am ZOB verkehrt der Busverkehr ohnehin mit angepasster Geschwindigkeit. Der Fahrgastwechsel wird durch den Radverkehr nicht beeinträchtigt.

Allgemein wird so eine direkte Verbindung zwischen der Hagener Innenstadt und dem Hagener Hauptbahnhof geschaffen. Der Radverkehr findet im Bereich des Graf-von-Galen-Rings ausschließlich im Einrichtungsverkehr statt. Dadurch resultierende Umwege und Teilabschnitte, auf denen ein Absteigen erforderlich ist, sind vertretbar (Gesamtstrecke rund 170 m). Die Mobilstation wird ebenfalls angebunden. Aufstellflächen und Querungsanlagen werden ausreichend markiert und geschützt ausgestaltet. Eine übermäßige Beeinträchtigung weiterer Verkehrsmodi liegt nicht vor.

Kosten

Die Kosten für die Umsetzung der Maßnahme wurden auf 1.534.000,- € vorgeschätzt. In den Haushaltsplanberatungen 2020/2021 wurde auch bereits ein Ansatz für die Jahre 2023 und 2024 vorgesehen. Ein entsprechender Zuschussantrag wurde im Juni dieses Jahres gestellt.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

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

sind betroffen (hierzu ist eine kurze Erläuterung abzugeben)

Kurzerläuterung:

Durch die Einrichtung der barrierefreien Fußgängerquerungen, sowie des taktilen Trennungsstreifen zwischen Rad- und Gehweg werden Verbesserungen für Menschen mit Behinderungen erreicht.

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

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

positive Auswirkungen (+)

Kurzerläuterung und ggf. Optimierungsmöglichkeiten:

(Optimierungsmöglichkeiten nur bei negativen Auswirkungen)

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

Finanzielle Auswirkungen

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

Es entstehen folgende Auswirkungen:

1. Auswirkungen auf den Haushalt

Kurzbeschreibung:

(Bitte eintragen)

Für den Umbau der Bahnhofstraße ist bereits 2021, im Rahmen der mittelfristigen Haushaltsplanung 2022 bis 2026, für die Jahre 2023 und 2024 eine Mitteleinplanung erfolgt. Vor dem Hintergrund der geänderten Rand- und Rahmenbedingungen (massive Preisseigerungen aufgrund der geopolitischen Lage und Corona) ist die Kostenkalkulation fortgeschrieben worden und der geplante Haushaltsansatz 2024 ist nach oben zu korrigieren.

1.1 Investive Maßnahme in Euro

Teilplan:	5410	Bezeichnung:	Öffentliche Infrastruktur			
Finanzstelle:	5000434	Bezeichnung:	Umgestaltung Bahnhofstr. (Fahrrad)			
Finanzposition:	681100	Bezeichnung:	Investitionszuschüsse vom Land			
	785200	Bezeichnung:	Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen			
Finanzposition (Bitte überschreiben)	Gesamt	2021	2022	2023	2024	2025
Einzahlung (-) 681100	1.259.200 €			-243.750 €	-1.015.450 €	
Auszahlung (+) 785200	1.534.000 €			325.000 €	1.209.000 €	
Eigenanteil	274.800 €			81.250 €	193.550 €	

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

Die Finanzierung für 2023 ist im laufenden Haushalt bereits eingeplant. Der Finanzierungsanteil 2024 wird im Rahmen der HH-Planung 2024/2025 angepasst.

2. Auswirkungen auf die Bilanz

(nach vorheriger Abstimmung mit der Finanzbuchhaltung)

Aktiva:

(Bitte eintragen)

Der Umbau eines Teils der Bahnhofstraße zu einem 3,00 m breiten Radweg auf gesamter Länge führt zu einem Abgang des Anlagenbestandes zum 31.12.2023 in Höhe von 183.696 €. Der daraus resultierende Aufwand wird mit der Allgemeinen Rücklage verrechnet. Weitere Vermögensgegenstände wie z.B. Beleuchtungsanlagen und Verkehrsschilder sind von der Maßnahme nicht betroffen. Falls erforderlich, werden diese Anlagen aufgenommen, gelagert und wieder eingebaut.
Der neu gebaute Radweg ist in der Bilanz in Höhe von 1.534.000 € zu aktivieren. Bei einer Nutzungsdauer von 45 Jahren ist mit einer Abschreibung in Höhe von jährlich 34.089 € zu rechnen.

Passiva:

(Bitte eintragen)

Für die Finanzierung des Neubaus des Radwegs Bahnhofstraße ist ein Zuschussantrag bei der Bezirksregierung Arnsberg gestellt worden. Es wird mit einer Zuschussbewilligung in Höhe von 1.259.200 € gerechnet. Dieser Betrag ist als Sonderposten zu passivieren. Die Auflösung des Sonderpostens parallel zur Abschreibung führt zu einem jährlichen Ertrag in Höhe von 27.983 €.

3. Folgekosten in Euro:

a) jährliche Kreditfinanzierungskosten für den Eigenfinanzierungsanteil (2%)	5.496 €
b) Gebäudeunterhaltsaufwand je Jahr	
c) sonstige Betriebskosten je Jahr (1,5% der Herstellungskosten)	23.010 €
d) Abschreibung je Jahr (nur bei investiven Maßnahmen)	34.089 €
e) personelle Folgekosten je Jahr	
Zwischensumme	62.595 €
abzüglich zusätzlicher Erlöse je Jahr (Auflösung SoPo)	27.983 €
Ergibt Nettofolgekosten im Jahr von insgesamt	34.612 €

4. Rechtscharakter

- Auftragsangelegenheit
- Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung
- Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung
- Freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe
- Vertragliche Bindung
- Beschluss RAT, HFA, BV, Ausschuss, sonstiges
- Ohne Bindung

gez.

Henning Keune
Technischer Beigeordneter

Bei finanziellen Auswirkungen:

gez.

Sebastian Arlt
Beigeordneter

gez.

Christoph Gerbersmann
Erster Beigeordneter und Stadtkämmerer

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

**Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer**

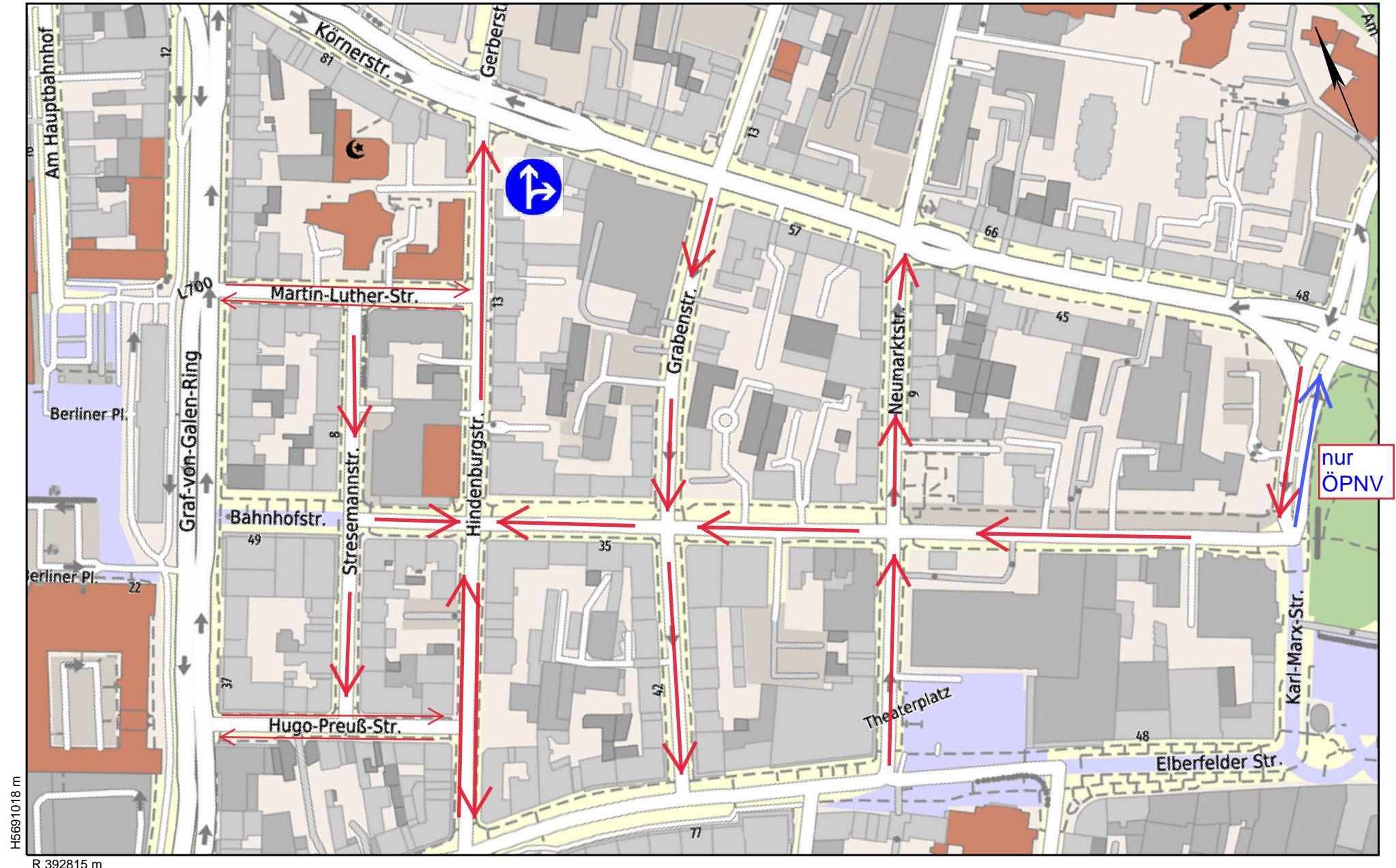
Amt/Eigenbetrieb:

Stadtsyndikus

**Beigeordnete/r
Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:**

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb: _____ **Anzahl:** _____



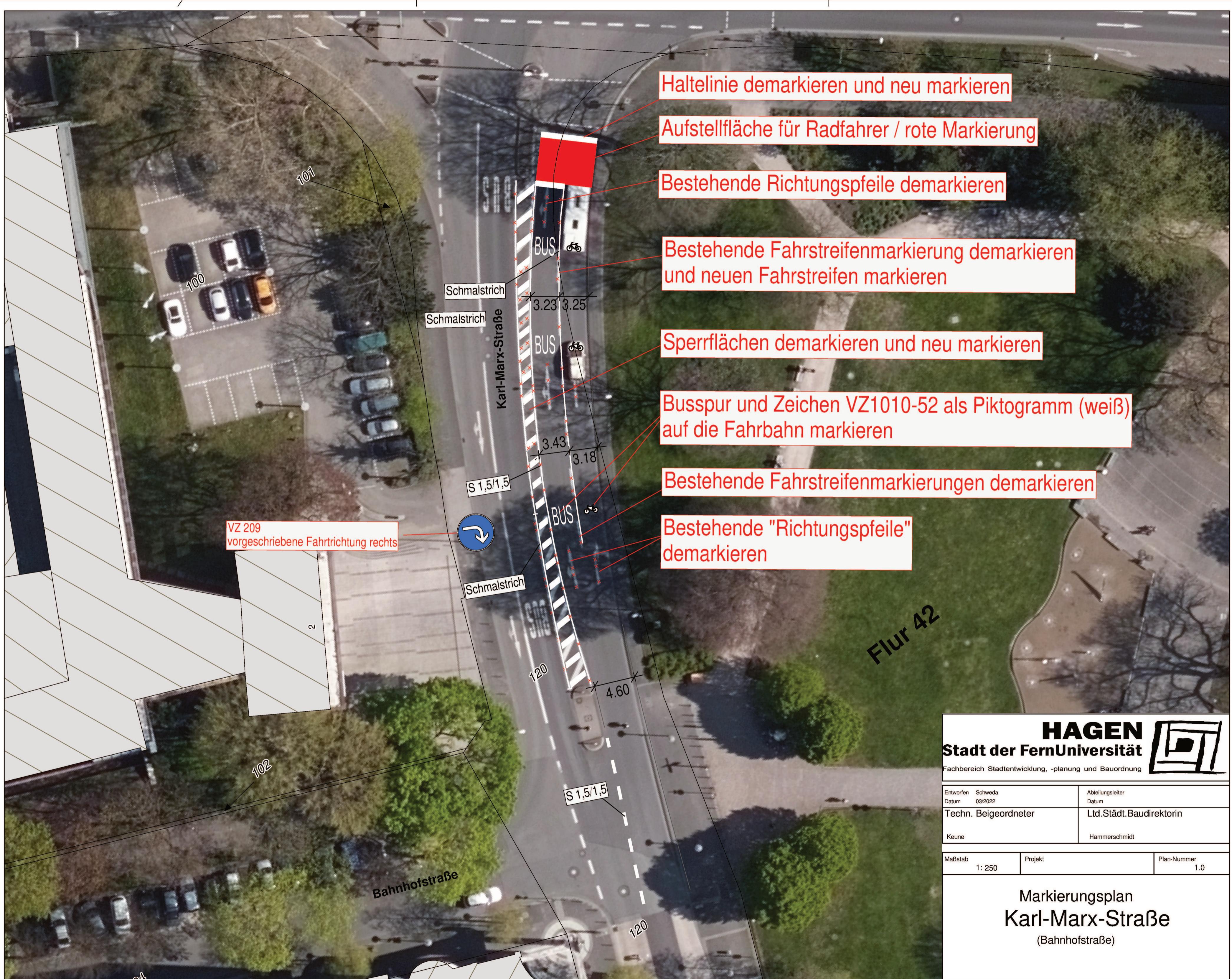
Auszug aus dem Geoinformationssystem

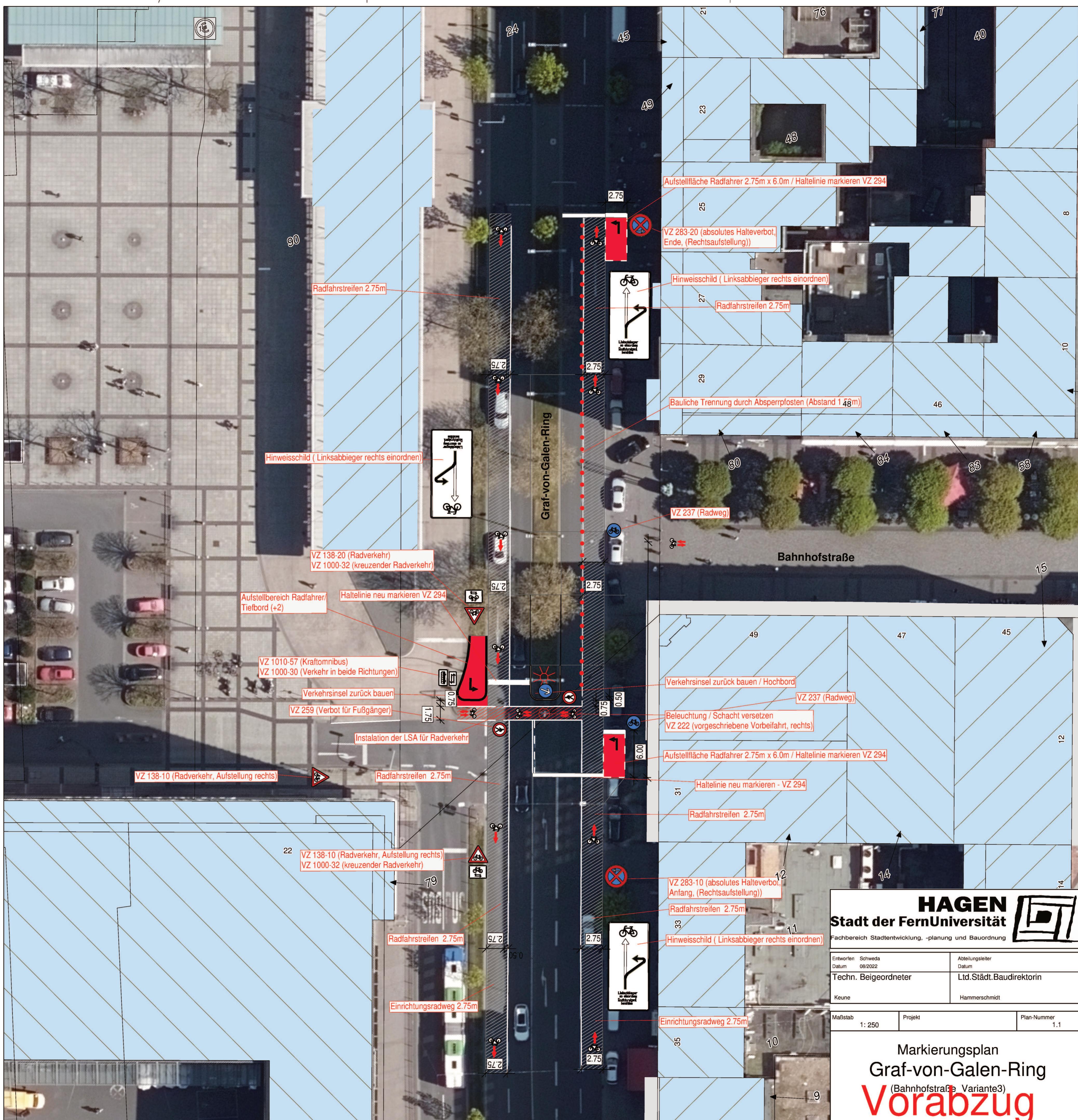
Maßstab : 1:2500

Erstellt am : 06.05.2021

0 30 60 90 120 150 Meter







HAGEN
Stadt der FernUniversität

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Entworfen	Schweba	Abteilungsleiter
Datum	08/2022	Datum

Techn. Beigeordneter Ltd. Städt. Baudirektorin

Keune Hammerschmidt

Maßstab	Projekt	Plan-Nummer
---------	---------	-------------

1.250 1.1

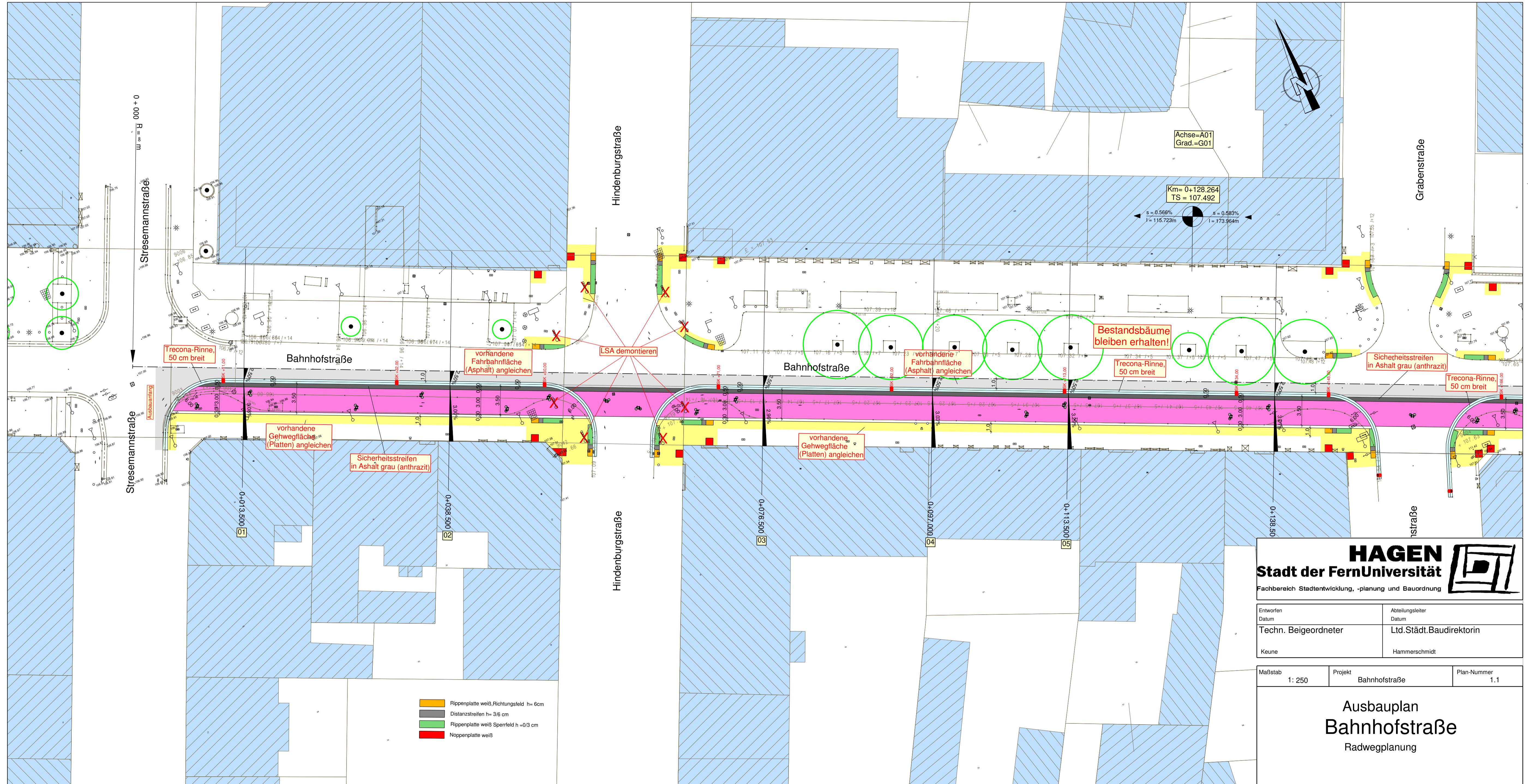
Markierungsplan

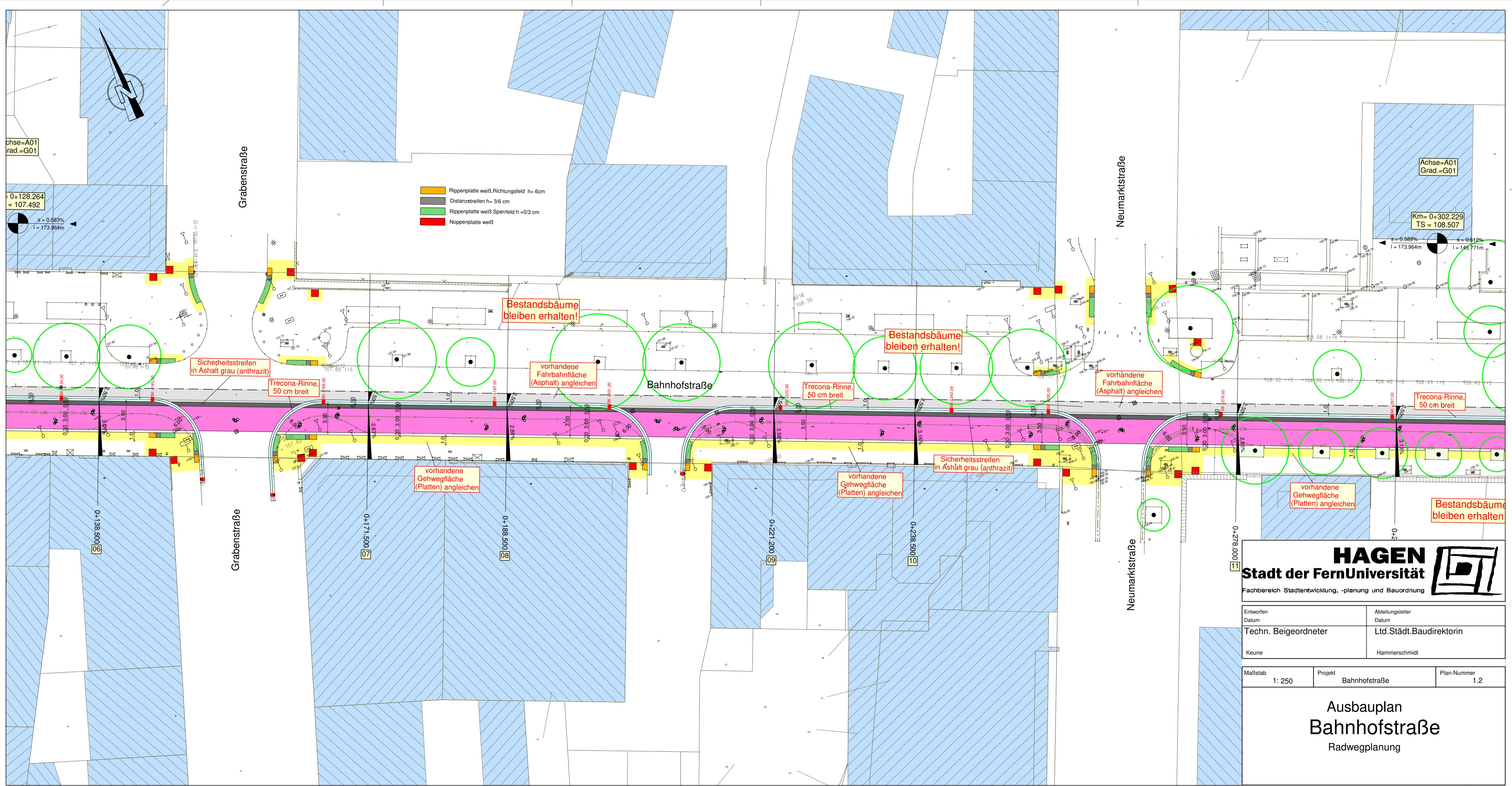
Graf-von-Galen-Ring

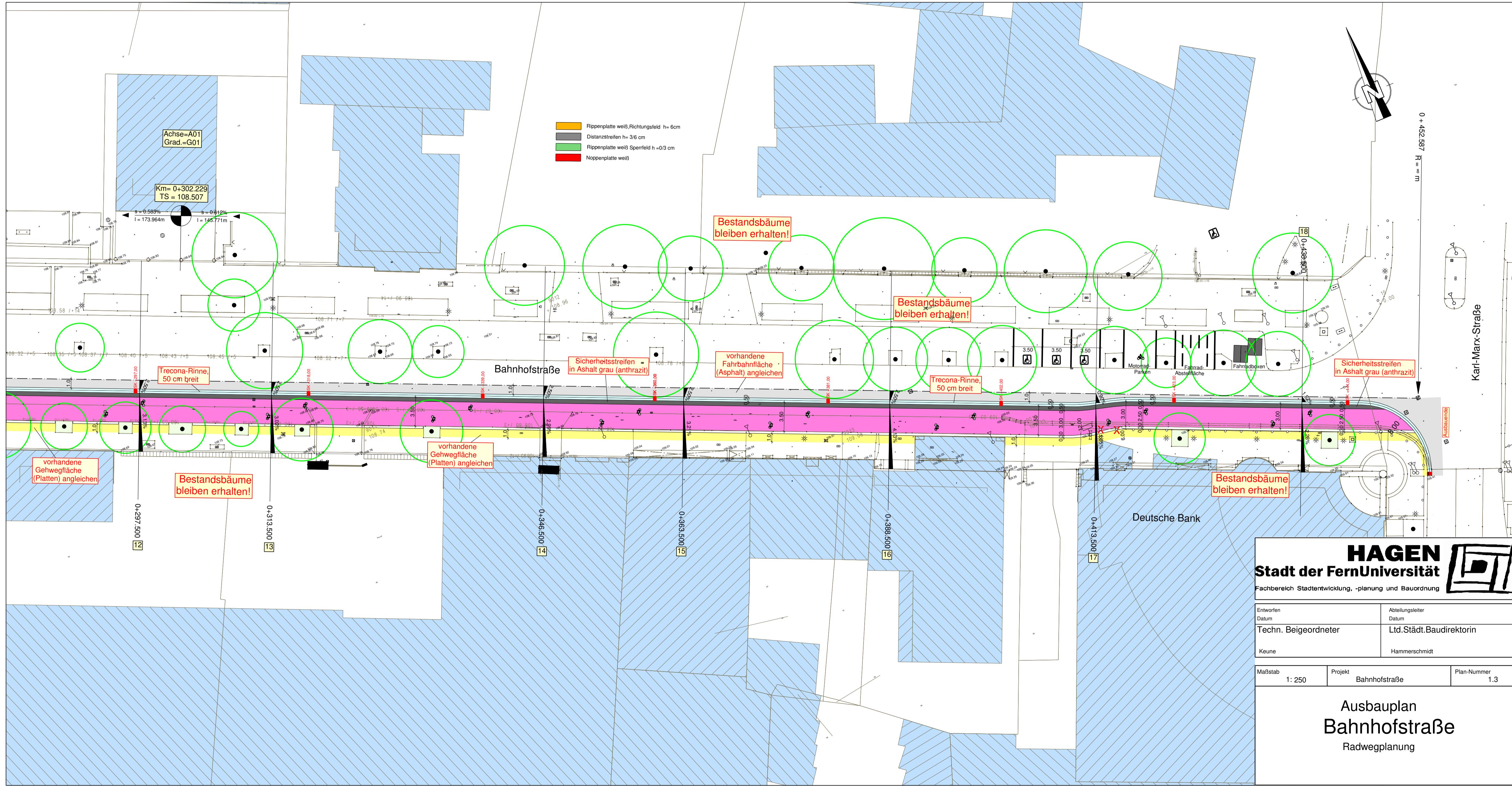
V (Bahnhofstraße Variante3)

vorabzug

Vorabzug

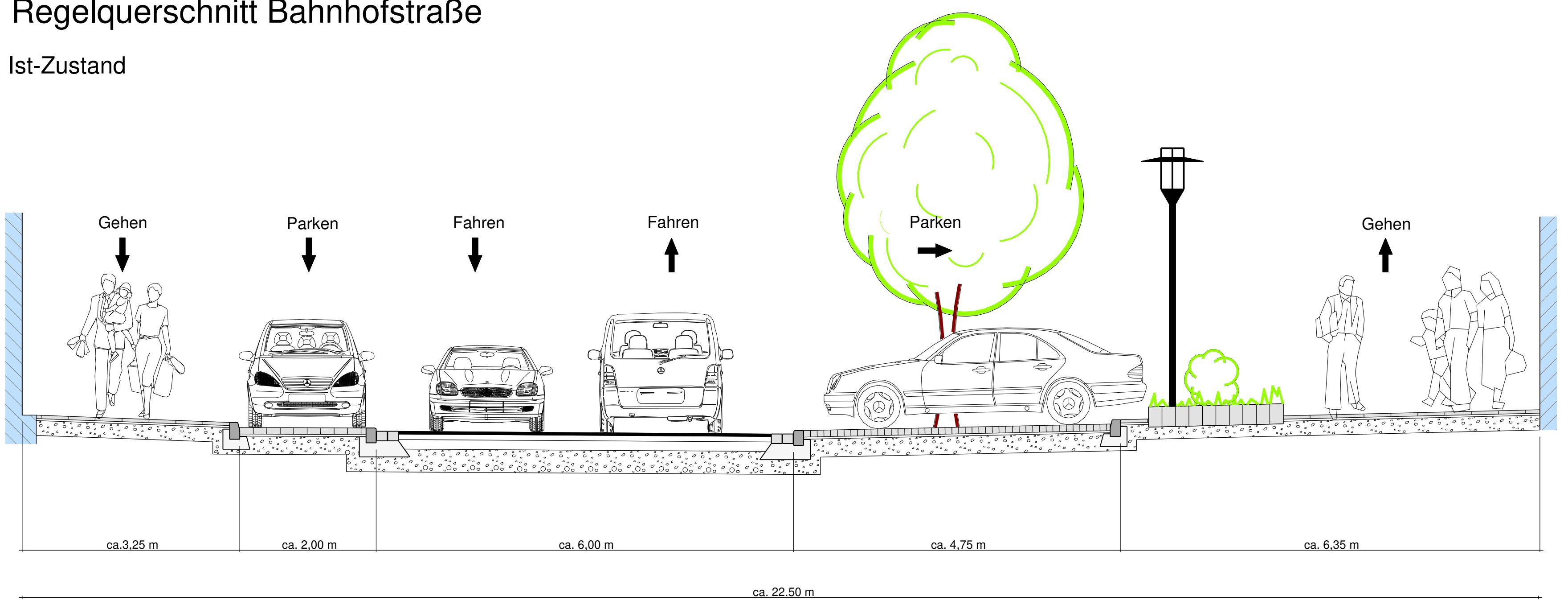




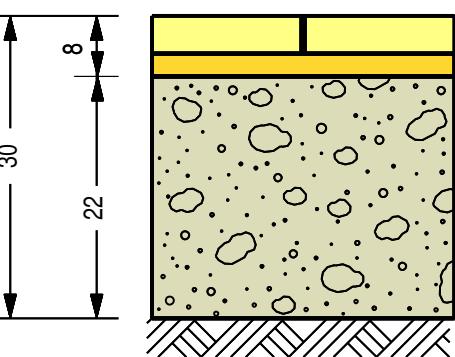


Regelquerschnitt Bahnhofstraße

Ist-Zustand



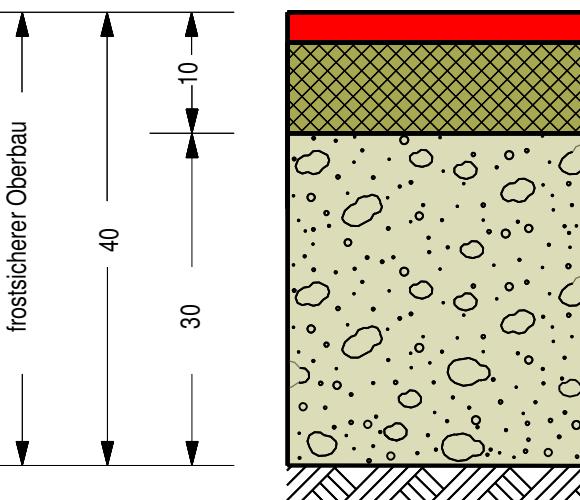
Detail 1



5cm Platten Basaltin bzw. Betonpflaster
3cm Plattenbett laut Leistungsverzeichnis
22cm MV-Schlacke ca. 560kg
bzw. gebr. Naturstein ca. 720kg

Unterbau evtl. verbessern

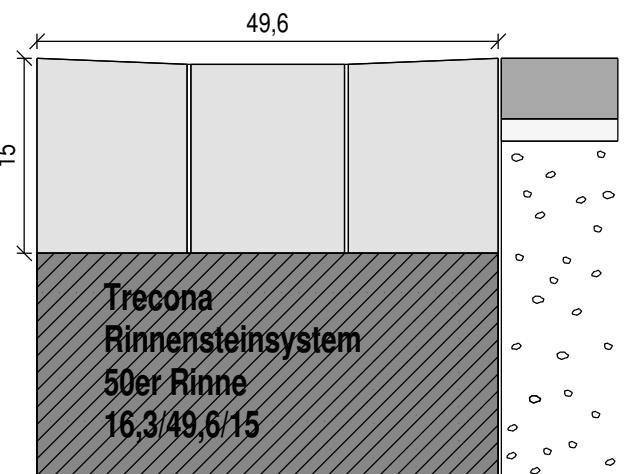
Detail 2



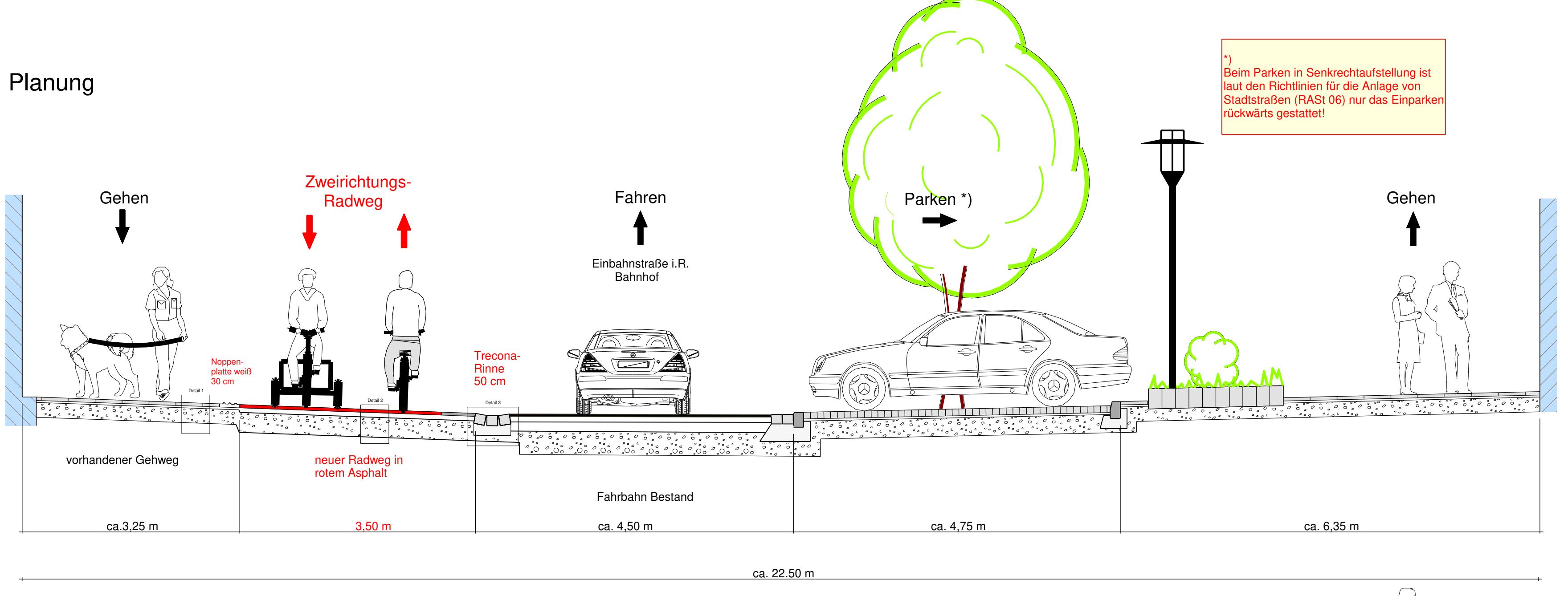
3 cm Asphaltbeton(rot) 75 kg - 0/11
7 cm bit. Tragschicht 240 kg - 0/22
30 cm Frostschutzschicht ca. 675 kg/m² - 0/45

Untergrund bzw. Unterbau

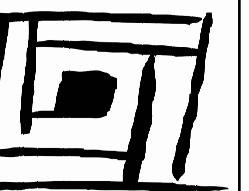
Detail 3



Planung



HAGEN
Stadt der FernUniversität
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung



Entworfen	Abteilungsleiter
Datum	Datum
Techn. Beigeordneter	Ltd. Städ. Baudirektorin
Keune	Hammerschmidt

Maßstab	Projekt	Plan-Nummer
1: 50	Bahnhofstraße	

Regelquerschnitt
Bahnhofstraße
Radwegplanung