



ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

60 Fachbereich Verkehr, Immobilien, Bauverwaltung und Wohnen

Beteiligt:

Betreff:

Neubau der Fuhrparkbrücke - Grundsatzbeschluss

Beratungsfolge:

24.01.2024 Bezirksvertretung Hagen-Nord

25.01.2024 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

06.02.2024 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

15.02.2024 Rat der Stadt Hagen

Beschlussfassung:

Rat der Stadt Hagen

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Hagen stimmt der Planung zum Neubau der Fuhrparkbrücke in der vorgestellten Art und Weise zu. Der Rat der Stadt Hagen beauftragt die Verwaltung die weiteren Planungsschritte einzuleiten.



Kurzfassung

Die Fuhrparkbrücke muss zeitnah erneuert werden. Seit einiger Zeit beschäftigt sich die Verwaltung mit der Vorplanung. Eine Grundsatzentscheidung ist in einem ersten Schritt nun erforderlich, um in die weiteren Gespräche mit der Deutschen Bahn einsteigen und die Planung weiter vorantreiben zu können.

Begründung

Im Zuge der Untersuchung der Hagener Brückenbauwerke hinsichtlich der Spannungsrißkorrosion wurde festgestellt, dass bei der Fuhrparkbrücke eine Grunderneuerung erforderlich ist. Sofortmaßnahmen wurden bereits umgesetzt (Stützbauwerk unter dem Teilbauwerk 3). Gemäß dem Gutachten von 2018 wird ein zeitnäher Ersatzneubau empfohlen.

Mit Beschluss des Haupt- und Finanzausschusses vom 14.05.2020 (DS.Nr.: 0302/2020) wurde die Verwaltung beauftragt die weiteren Maßnahmenschritte für die Erneuerung der Fuhrparkbrücke durchzuführen.

1. Heutige Situation

Die Fuhrparkstraße bildet eine Verbindung zwischen den Stadtteilen Eckesey im Westen und (in Verlängerung mit der Alexanderstraße) Altenhagen im Osten. Die Fuhrparkstraße mündet im Kreuzungsbereich Becheltestraße / Eckeseyer Straße und bietet somit eine Verbindung zur B 54. Die Alexanderstraße kreuzt im weiteren Verlauf die Boeler Straße und führt weiter bis zum Autobahnzubringer (Saarlandstraße). Die Wegeverbindung über die Fuhrparkbrücke ist als Kreisstraße eingestuft (K2). Westlich des Knotenpunktes Fuhrparkstraße / Freiligrathstraße / Alexanderstraße / Brinkstraße führt die Fuhrparkstraße mittels der Fuhrparkbrücke über ca. 30 Gleise der Deutschen Bahn. Aufgrund der vorhandenen Schäden am Bauwerk wurde die Fuhrparkbrücke 2018 für Fahrzeuge über 3,5 t gesperrt.

Derzeit besteht die Brücke aus zwei Fahrspuren je 5,00 m, bzw. 3,35 m im Bereich der Abbiegespuren, sowie einen Seitenbereich für Fuß- und Radverkehr von ca. 2,00 m. Obwohl derzeit anders ausgeschildert, ist der Seitenbereich für einen getrennten Geh- und Radweg gemäß den aktuellen Richtlinien deutlich zu schmal. Hinzu kommen auf beiden Seiten noch die ca. 1,00 m breiten konstruktiven Tragwerksbögen mit den dazugehörigen Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn hin von ca. 0,50 m.

2. Prüfung möglicher Alternativen

Besonders vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrswende und somit der Stärkung des Umweltverbundes (Fuß- u. Radverkehr, ÖPNV) wurde im Rahmen des Planungsprozesses zum Neubau der Fuhrparkbrücke mögliche Planungsvarianten untersucht. Geprüft wurde die Integration des ÖPNV (höherwertiger ÖPNV) sowie des Radverkehrs in die Planung. Geprüft wurde dabei nicht nur die Integration der Verkehrsart auf dem Brückenbauwerk, sondern auch die Möglichkeit der Fortführung in der Alexanderstraße (bis zum Kreuzungsbereich Boeler Straße) und



Fuhrparkstraße (bis zum Kreuzungsbereich Eckeseyer Straße). Eine isolierte Installation von Busspuren oder Radspuren lediglich auf dem Brückenbauwerk wird als nicht sinnvoll erachtet.

2.1 ÖPNV

Mit den Beschlüssen zum Nahverkehrsplan sowie zum Gutachten zum Ausbau des lokalen ÖPNV (DS.Nr.: 0548/2020, 0661/2022, 0222/2023) wurden wichtige Grundlagen zur Stärkung des ÖPNV geschaffen. Ein wichtiger Punkt ist dabei die mögliche Einführung eines höherwertigen ÖPNV-Systems. Zum aktuellen Zeitpunkt ist hierbei noch keine Entscheidung für ein System (höherwertiges Bussystem oder Straßenbahn) getroffen worden, da zunächst weitere Gutachten (u. a. für eine mögliche Trassenführung) in Auftrag gegeben werden sollen. Ein genauer Zeitpunkt wann mit Ergebnissen zu rechnen ist, kann derzeit noch nicht aufgezeigt werden. Aufgrund des zuvor beschriebenen Zustands der Fuhrparkbrücke, kann die Entscheidung für den Querschnitt der Brücke (und einer möglichen Integration einer Straßenbahn oder eines höherwertigen Bussystems) jedoch nicht auf unbestimmte Zeit nach hinten verschoben werden. Für die Fuhrparkbrücke ist es daher erforderlich, bereits heute ohne weitere Gutachten zur Trassenuntersuchung abzuwarten, eine Entscheidung zu treffen. Aus diesem Grund wurde eine Analyse einer möglichen Führung für den ÖPNV im Bereich der Fuhrparkbrücke sowie der angrenzenden Straßen bereits intern durchgeführt.

Als Grundmaß für die Einrichtung einer Fahrspur für ein Bus- oder Straßenbahnsystem wurde eine Breite von 3,25 m angenommen. Dies entspricht der Angabe in der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06) sowohl für die Einrichtung einer Fahrspur von Linienbussen als auch Straßenbahnen (vgl. RAST 06, S. 15).

Betrachtet man zunächst die Alexanderstraße ist festzuhalten, dass als Grundvoraussetzung für eine ÖPNV-Spur der komplette Parkstreifen sowie teilweise Grünflächen entfallen müssten. Problematisch sind dennoch Einmündungsbereiche, bei denen durch eine Abbiegespur der Straßenraum verbreitert werden muss, sowie die Kreuzungsbereiche. Teilweise ist die nutzbare Breite des Straßenraums dennoch so gering, dass auch der Bereich für den Fuß- und Radverkehr nur unter dem Mindestmaß angelegt werden könnte.

Betrachtet man außerdem die Fuhrparkstraße (bis zur Kreuzung Eckeseyer Straße) ist festzuhalten, dass aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Bebauungsstruktur, vorhandene Verkehrsfläche) die separate Führung des ÖPNV auf eigenen Spuren nicht realisiert werden kann. Hierfür wäre eine Breite von 20 m erforderlich. In der Örtlichkeit stehen jedoch lediglich 17,50 m zur Verfügung (s. Abb. 1 + 2).



Abb. 1 Fuhrparkstraße Bestand

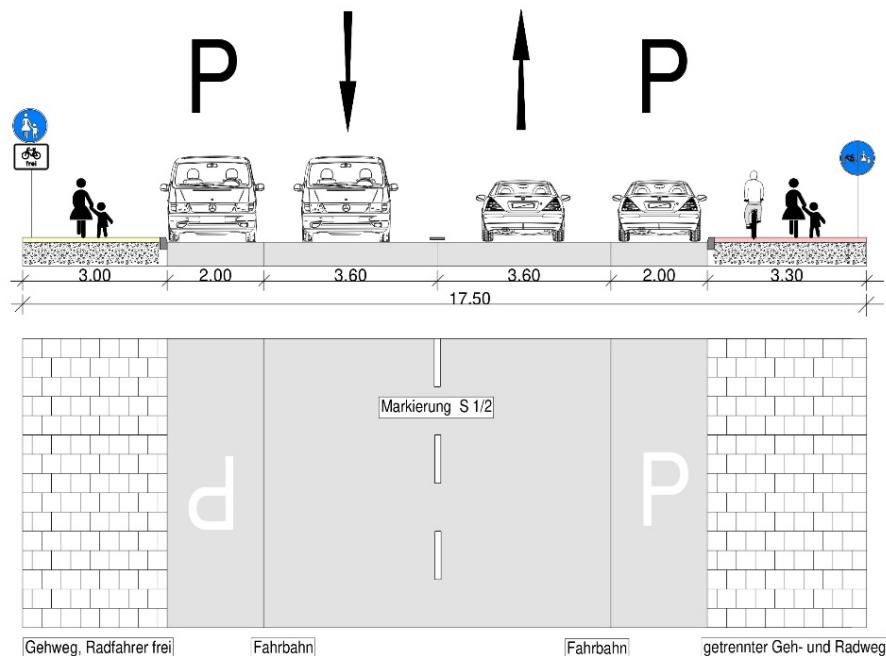
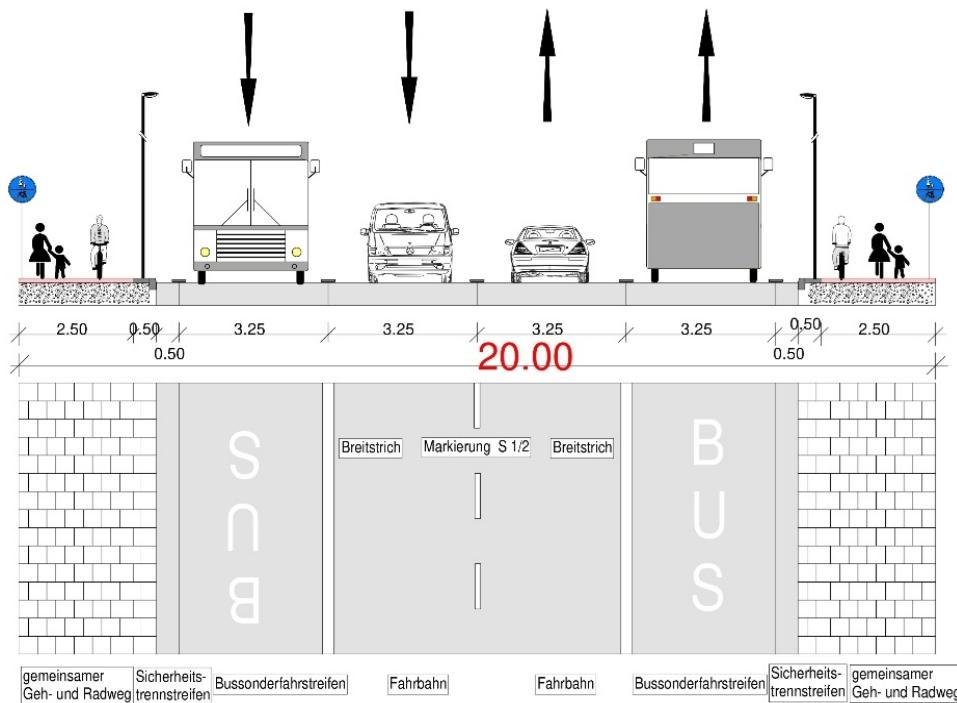


Abb. 2 Fuhrparkstraße notwendiger Querschnitt mit ÖPNV-Trasse





Sogar unter Einziehung der Parkstreifen und Verkleinerung des gemeinsamen Geh- und Radwegs auf ein Mindestmaß können separat geführte ÖPNV-Trassen im Bereich der Fuhrparkstraße nicht realisiert werden.

Insgesamt ist festzuhalten, dass eine separate Führung des ÖPNV lediglich auf der Alexanderstraße auf eigenen Spuren nur unter Verzicht auf den Parkstreifen sowie teilweise mit Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr realisiert werden kann. Im Bereich der Fuhrparkstraße ist eine separate Führung nicht möglich. Hierdurch stellt sich die Frage, ob eine separate Führung des ÖPNV auf der Fuhrparkbrücke selbst unter Abwägung der Kosten und Nutzen grundsätzlich sinnvoll ist.

Die Fuhrparkbrücke liegt laut Gutachten zum Ausbau des lokalen ÖPNV zwischen den Korridoren Nord-West und Nord. Eine direkte Verbindung zwischen den Korridoren ist nicht ersichtlich. Der Korridor Nord verbindet die Innenstadt mit dem Stadtteil Boele. Der Korridor Nord-West verbindet die Innenstadt mit dem Stadtteil Vorhalle. Im aktuellen ÖPNV-Netz ist die Verbindung über die Fuhrparkbrücke und Alexanderstraße nicht durch hohe Fahrgastzahlen geprägt. Dies ist vor allem darin zu begründen, dass entlang der Trasse weder ein Siedlungsschwerpunkt noch eine Vielzahl an ÖPNV-relevanten Zielen vorhanden ist. Zudem sind derzeit keine nennenswerten Behinderungen des ÖPNV zu erkennen, die eine Beschleunigung durch eine eigene Spurführung erforderlich machen.

Nach Abwägung der Ergebnisse der Prüfung schlägt die Verwaltung vor, beim Neubau der Fuhrparkbrücke keine separate ÖPNV-Spuren auf der Brücke anzulegen und die Brücke auch nicht für eine mögliche Last durch eine Straßenbahn auszulegen. Für die Gestaltung der Alexanderstraße (welche unabhängig von der Baumaßnahme Fuhrparkbrücke zu sehen ist) besteht im Nachgang weiterhin die Möglichkeit, separate ÖPNV-Spuren einzuführen. Dies müsste in einem nachgelagerten Schritt weiter untersucht und geplant werden. Eine ÖPNV-Bevorrechtigung im Kreuzungsbereich kann dabei ebenfalls umgesetzt werden, sodass der ÖPNV jeweils Vorfahrt auf die Brücke gewährleistet wird.

2.2. Radverkehr

Ebenfalls untersucht wurde die Möglichkeit zur Einrichtung von Radspuren. Als Grundmaß wurde hierbei die Breite von 2,00 m für einen Radfahrstreifen (pro Richtung) angenommen. Dies entspricht der Angabe in der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) (vgl. ERA S. 16). Hinzu kommt ein Gehweg mit einer Breite von 2,50 m.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Realisierung einer Radwegverbindung möglich und umsetzbar ist. Die Umsetzung kann dabei durchaus in Teilschritten umgesetzt werden, da teilweise auf vorhandene Infrastruktur zurückgegriffen werden kann.

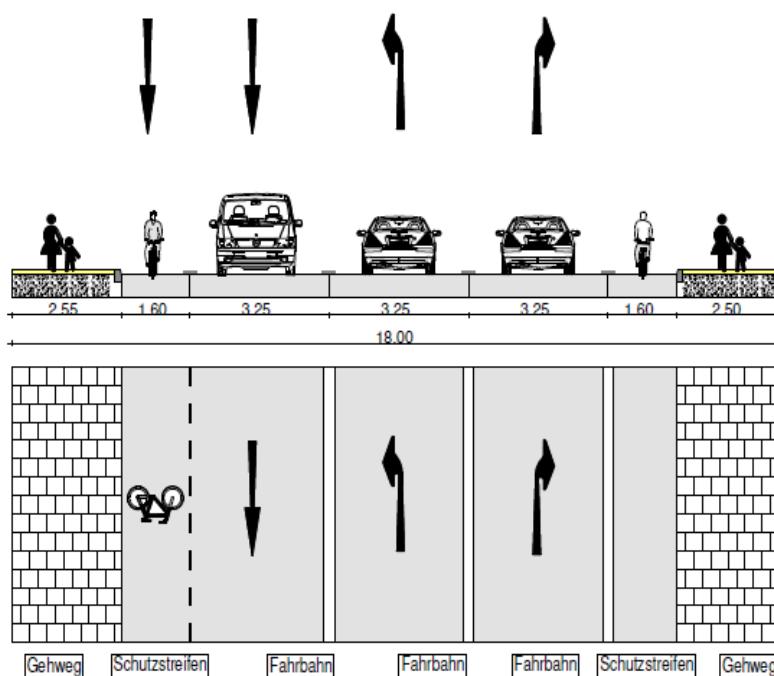
Im Bereich der Fuhrparkbrücke selbst, würde die vorhandene Aufteilung übernommen (getrennter Fuß- und Radweg auf beiden Seiten sowie zwei Fahrspuren in der Mitte) und an die aktuellen Vorgaben bezüglich der Breiten angepasst werden. Hierdurch wird der Bereich für den Fuß- und Radverkehr im



Vergleich zum Ist-Zustand deutlich verbreitert. Die Fahrspuren hingegen werden verkleinert (s. Abb. 4).

Im Bereich der Fuhrparkstraße besteht ähnlich wie bei der Untersuchung zum ÖPNV ein „Platzproblem“. Unter Wegnahme des Parkstreifens wäre es jedoch möglich, die Fahrspuren beizubehalten (drei Fahrspuren insgesamt, eine FR. Brücke + zwei Abbiegespuren) und beidseitig Schutzstreifen mit einer Breite von 1,60 m zu installieren (s. Abb. 3).

Abb. 3 Querschnitt Fuhrparkstr. mit Schutzstreifen



* 1 Blickrichtung Eckeseyer Straße

Im Bereich der Alexanderstraße ist die Anlage von beidseitigen Radwegen (genau wie beim ÖPNV) nur unter Wegnahme des Parkstreifens möglich. Unter dieser Annahme ist jedoch eine durchgehende Verbindung bis zur Boeler Straße möglich. Die weitere Gestaltung der Alexanderstr. ist unabhängig von dem Bau der Fuhrparkbrücke zu sehen und muss im Nachgang unter Abwägung der Belange untersucht und geplant werden. Ob hierbei der ÖPNV oder der Radverkehr im Fokus steht, ist noch zu entscheiden. Nach dem Bau der Fuhrparkbrücke kann im Bereich des Radverkehrs sowohl auf der Alexanderstraße als auch der Fuhrparkstraße zunächst auf den Bestand (gemeinsamer Geh- und Radweg) zurückgegriffen werden.

2.3. Fazit der Prüfung

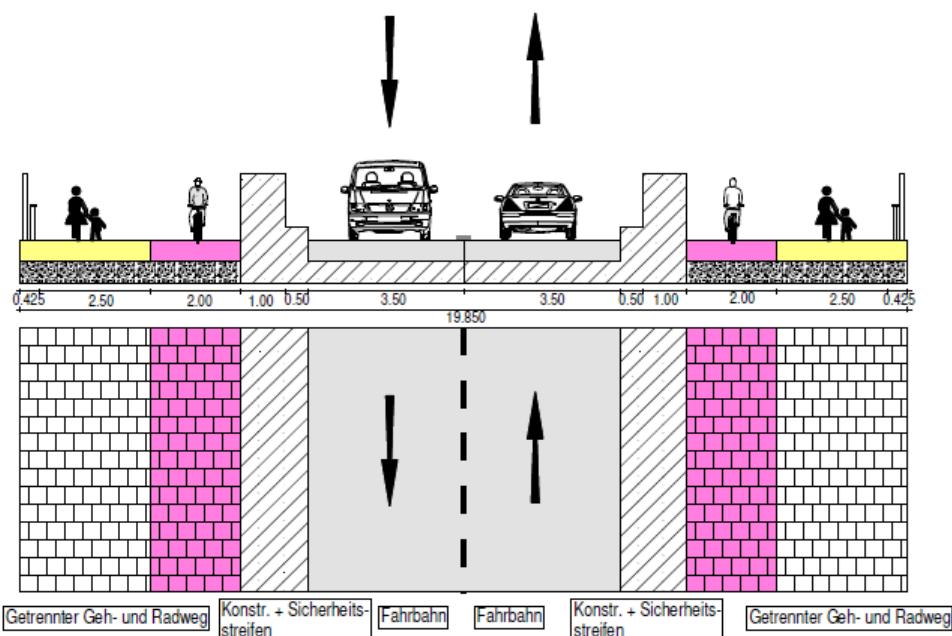
Insgesamt sieht die Verwaltung die Realisierung einer ÖPNV-Trasse im Bereich der Fuhrparkbrücke als nicht sinnvoll an. Es wird vorgeschlagen stattdessen angemessen breite Fuß- und Radwege auf der Brücke anzulegen. Ob eine ÖPNV-

Trasse im Anschluss an die Brücke im Bereich der Alexanderstraße realisiert werden sollte muss in einem nachgelagerten Schritt näher untersucht werden.

3. Künftiger Zustand und weiteres Vorgehen

Nach Abwägung der zuvor beschriebenen Belange, schlägt die Verwaltung den unter Abbildung 4 (sowie Anlage 1) dargestellten Querschnitt auf der Fuhrparkbrücke vor.

Abb. 4 geplanter Querschnitt Fuhrparkbrücke



* 2 Ob tatsächlich ein Konstruktions- und Sicherheitsstreifen notwendig ist ergibt sich im Laufe der Planung.

3.1. Brückenbauwerk

Die konkrete technische Planung des Brückenbauwerkes befindet sich derzeit in der Vorplanungsphase. Aus konstruktiven Gründen wäre es besser, wenn im Bereich des westlichen Wiederlagers auf den derzeitigen Kurvenradius in Längsrichtung verzichtet werden könnte. Für eine geradlinige Brückenkonstruktion ist es allerdings notwendig das östliche Wiederlager und damit auch den Knotenpunkt Fuhrparkstraße / Freiligrathstraße / Alexanderstraße / Brinkstraße um einige Meter in nördliche Richtung zu verschieben.

Diese Verschiebung ist mit dem derzeitigen, signalisierten Kreuzungspunkt aus Platzgründen nicht möglich. Aus diesem Grund wurde von der Verwaltung die alternative Anlage eines Kreisverkehrsplatzes untersucht. Diese Variante hat den Vorteil, dass im Kreuzungsbereich und damit auch auf der zukünftigen Fuhrparkbrücke auf sämtliche Abbiegespuren verzichtet werden kann. Ein Lageplan ist als Anlage 2 beigefügt.



3.2. Kreisverkehr

Zurzeit wird die Kreuzung östlich der Fuhrparkbrücke über eine Lichtsignalanlage geregelt. Die Kreuzung regelt die Verkehrsströme der vier hier einmündenden Straßen „Alexanderstraße“ im Osten, „Brinkstraße“ im Süden, „Fuhrparkstraße“ mit der direkt angrenzenden Fuhrparkbrücke im Westen sowie die „Freiligrathstraße“ im Norden. Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten (genannte Straßeneinmündungen, vorhandene Bebauung) sowie dem Anschluss an das geplante Brückenbauwerk wird ein einspuriger Kreisverkehr mit einer Größe von 30,00 m Durchmesser gewählt, mit einer Kreisringbreite von 8,00 m. Die Planung wird unter Beachtung der RAST 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) sowie auf Grundlage des „Merkblattes für die Anlage von Kreisverkehren“ erstellt.

Aufgrund der vorhandenen Gesamtverkehrsstärke von ca. 22.000 Kfz/24h kann das Verkehrsaufkommen hier durch einen Kreisverkehr mit der gewählten Größe abgewickelt werden.

Der Ausbau ist unter Berücksichtigung der Eckradien sowohl für die einspurigen Zufahrten in den Kreisverkehr als auch für die einspurigen Ausfahrten gemäß RAST 06 so in den öffentlichen Verkehrsraum geplant, dass ein möglichst rechtwinkliges Heranführen der Knotenpunkte an den Kreisverkehr erfüllt wird. Eine deutliche Umlenkung geradeausfahrender Fahrzeuge wird durch die Kreisinsel erzeugt, wobei die Kreisgeometrie so gewählt ist, dass Fahrzeuge aller Art mit mäßiger Geschwindigkeit ungehindert durchfahren können. Die Kreisringbreite von 8,00 m gliedert sich in einen 5,50 m breiten Außen- und einen 2,50 m breiten Innenring. Dieser kann im Bedarfsfall von großen Fahrzeugen überfahren werden.

Die Fahrbahnbreiten an den Zu- und Ausfahrten zum Knotenpunkt betragen unter Berücksichtigung der notwendigen Radien gemäß Richtlinie zwischen 3,50 m und 3,75 m. Alle Knotenpunktzufahrten werden gemäß Straßenverkehrsordnung beschildert.

Mit der baulichen Anlage des Kreisverkehrs und um die geplante Verkehrsführung zu erzielen, müssen die angrenzenden Gehwegbereiche und Parkstreifen ebenfalls baulich verändert und angepasst werden. Im Zuge dessen wird der Radverkehr gestärkt, indem gehwegbegleitende Einrichtungsradwege mit einer Breite von 2,00 m und 0,5 m breitem Sicherheitsstreifen zum Fahrbahnrand um den Kreisverkehr geführt werden. Eine Querung der einzelnen Knotenpunktarme erfolgt jeweils über Querungsstellen.

Im Zuge der Umgestaltung der Kreuzung zu einem Kreisverkehr muss die Bushaltestelle „Alexanderstraße“ stadteinwärts Fahrtrichtung Hauptbahnhof neu positioniert werden. Um möglichst weit vom Ausfahrtsbereich aus dem Kreisverkehr und dem Fußgängerüberweg zu rücken, wird diese geringfügig weiter Richtung Hauptbahnhof gelegt. Der Ausbau der Haltestelle erfolgt barrierefrei gemäß Musterblatt der Stadt Hagen weiterhin als Fahrbahnrandhaltestelle.



Mit der baulichen Anlage und Positionierung des Kreisverkehrs etwas nördlicher als die jetzige Kreuzung gelegen, wird der Grunderwerb von Teilbereichen von Grundstückflächen erforderlich, die nicht im städtischen Besitz sind. Von der Alexanderstraße kommend und in den Kreisverkehr einfahrend rückt der neue Kreisverkehr mit seinem begleitenden Geh- und Radweg in den Böschungsbereich des angrenzenden Parkplatzes von dem Vollsortimenter „Kaufland“. Hier ist eine ca. 135 qm große Fläche zu erwerben, um den 2,00 m breiten Radweg zzgl. 2,50 m breiten Gehweg und Sicherheitsabstand zur Fahrbahn umlaufend um den Kreisverkehr ausbilden zu können und so eine lückenlose Anbindung für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Entsprechend ist von der Brinkstraße kommend auf Höhe der Zufahrt in den Kreisverkehr ebenfalls ein Erwerb einer geringen Teilfläche eines Fremdgrundstückes in der Größe von ca. 5 qm erforderlich. Ein Gespräch zur Verkaufsbereitschaft mit den jeweiligen Eigentümern ist bisher bei beiden Flächen noch nicht erfolgt und wird nach Beschlussfassung aufgenommen.

3.3. Weiteres Vorgehen

Der Planungsvorlauf für die Sanierung der Fuhrparkbrücke wird eine erhebliche Zeitspanne in Anspruch nehmen, da die Maßnahme nur in enger Abstimmung mit der Deutschen Bahn umzusetzen ist. Zur Koordinierung der Gespräche wurde die Firma Schüßler Plan mit der Projektsteuerung beauftragt. Ein Grundsatzbeschluss über den Querschnitt (und somit der Breite) der Brücke ist Voraussetzung um in die konkreten Gespräche mit der DB einsteigen zu können.

Nach erfasstem Grundsatzbeschluss können die Planungen des Neubaus weiter vorangetrieben werden. Zudem ist für den Abbruch der alten Brücke eine Planung zu erstellen. Beide Planungen sind Grundlage für den Abschluss einer Planungsvereinbarung mit der DB AG. Der darauf aufbauende weitergehende Planungs- und Abstimmungsprozess ist dann wiederum Grundlage für den Abschluss der Vereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz.

Die politischen Gremien werden laufend über das weitere Vorgehen informiert und bei den Entscheidungsprozessen (z. B. Beschluss der Ausbauplanung) selbstverständlich eingebunden.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

sind nicht betroffen

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

keine Auswirkungen (o)



Finanzielle Auswirkungen

Es entstehen weder finanzielle noch personelle Auswirkungen.

Es handelt sich zunächst um den Grundsatzbeschluss. Die Kosten für den Neubau können erst nach Fertigstellung der Planung sowie Abstimmung mit der DB ermittelt werden. Die Kosten werden in einer folgenden Vorlage beim Baubeschluss dargestellt.

gez. Erik O. Schulz
Oberbürgermeister

gez. Henning Keune
Technischer Beigeordneter

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich

Oberbürgermeister

Gesehen:

Erster Beigeordneter und Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

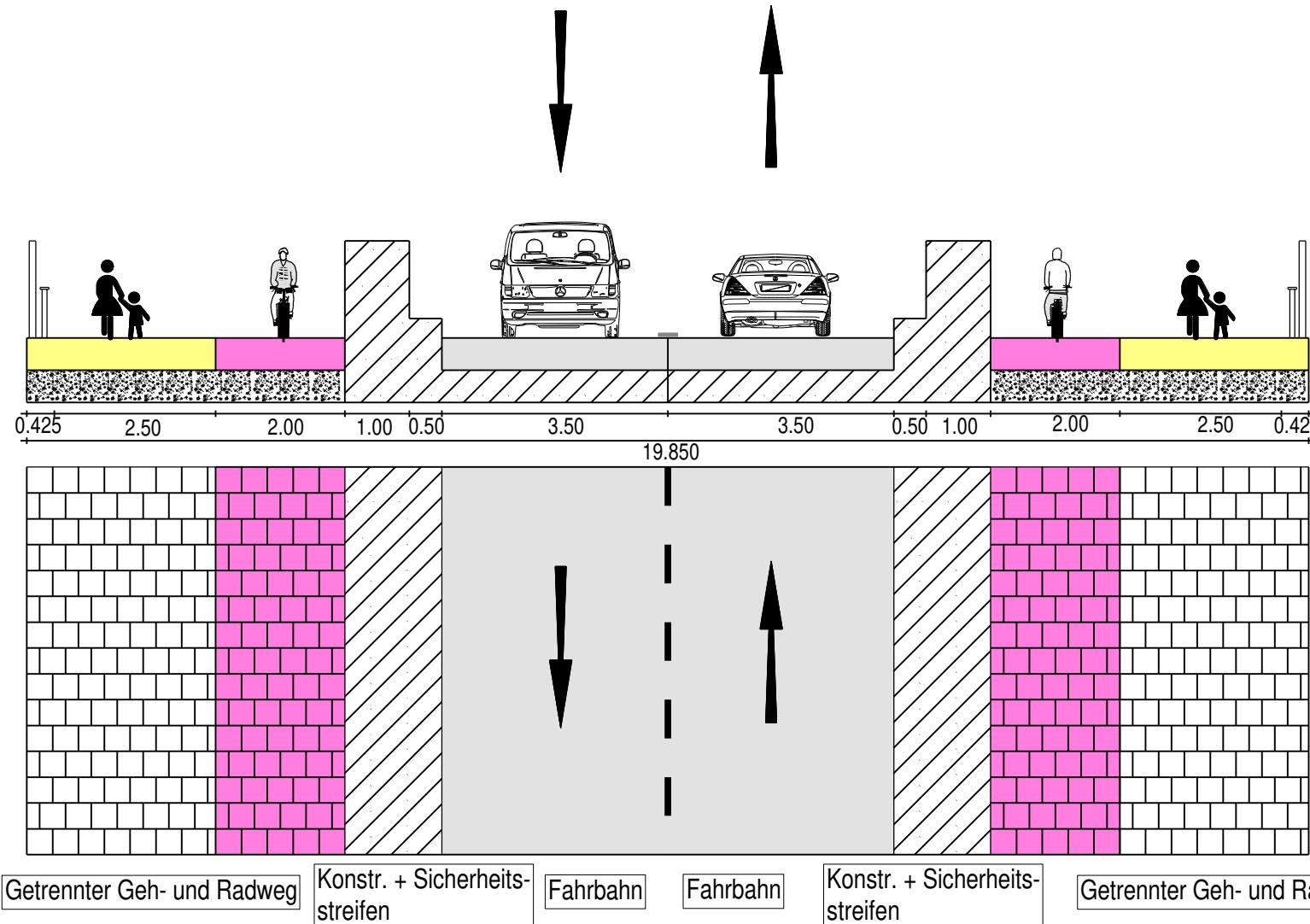
Begeordnete/r

Die Betriebsleitung Gegenzeichen:

Amt/Eigenbetrieb:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb: **Anzahl:**



Entworfen Alinia	Abteilungsleiterin
Datum 16.01.2023	Datum

Techn. Beigeordneter	Ltd.Städt.Baudirektor
Keune	Reeh

Maßstab 1: 100	Projekt Radverkehrsanlage	Plan-Nummer 3.3
----------------	---------------------------	-----------------

**Fuhrparkbrücke
Brückenquerschnitt**

