

Auszug aus der Niederschrift zur Sitzung des Rates der Stadt Hagen vom 11.04.2024

Öffentlicher Teil

TOP .. Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion hier: Sperrung der Hochbrücke in Altenhagen für den Schwerlastverkehr
0384/2024
Entscheidung

Herr Keune berichtet zur Sperrung der Ebene zwei der Hochbrücke für den Schwerlastverkehr. Die korrosionsgefährdeten Brücken werden regelmäßig überprüft. Bei der Ebene zwei ist es bei dieser Überprüfung zu Feststellungen gekommen, die durch ein beauftragtes Gutachterbüro bestätigt worden sind. Er erläutert, dass der LKW-Verkehr Brücken allgemein deutlich stärker beansprucht als PKW-Verkehr. Aufgrund der Empfehlung des Gutachterbüros wurde daher die Sperrung für den Schwerlastverkehr ausgesprochen. Der Wirtschaftsbetrieb Hagen (WBH) wird das Schadensbild weiter beobachten und auch die Statik überprüfen. Er geht davon aus, dass diese Tonagebeschränkung dauerhaft bestehen bleiben wird. Eine Umleitungsstrecke ist bereits ausgewiesen worden. Hierbei wird kontinuierlich im Blick gehalten, wie sich diese auf den Innenstadtverkehr auswirkt. Gegebenenfalls zu treffende Maßnahmen werden, sofern nötig, ergriffen. Die Verwaltung arbeitet derzeit an einer Optimierung der Planungs- und Bauprozesse an der Eckeseyer Brücke und der Fuhrparkbrücke. Er weist darauf hin, dass beide Brücken nicht zeitgleich gebaut werden können und die Fuhrparkbrücke somit nach wie vor priorisiert wird. Bei einem Ausfall der Fuhrparkbrücke wäre neben dem Straßenverkehr auch die Bahnstrecke betroffen. Auch die Eckeseyer Brücke ist gefährdet, wird allerdings seit Jahren intensiv beobachtet. Bislang gab es hier keine Auffälligkeiten. Dennoch müssen die Prozesse optimiert werden.

Herr Rudel hält es für wichtig, dass auch die Politik sprachfähig zu den Sofortmaßnahmen ist. Gegebenenfalls sollte sich der entsprechende Fachausschuss kurzfristig mit dem Thema auseinandersetzen.

Herr Oberbürgermeister Schulz begrüßt Herrn Germer, Herrn Detzold und Herrn Dahlhaus vom WBH und bitte um entsprechende Ergänzung.

Herr Dahlhaus berichtet zum Schadensbild der Hochbrücke anhand einer Präsentation (Anlage 1).

Herr Meier stellt fest, dass die Brücke offenbar langfristig nicht zu halten ist. Weiter fragt er, ob die Rampe (die vom unteren Teil von Altenhagen hochgeführt wird) ähnlich gebaut worden ist wie die Rampe am ehemaligen Gebäude der Agentur für Arbeit und daher davon auszugehen ist, dass – aufgrund des künftig erhöhten Verkehrsaufkommens – ähnliche Schäden auftreten. Aufgrund des absehbar steigenden Innenstadtverkehrs – auch durch LKW – erkundigt er sich nach den geplanten verkehrslenkenden Maßnahmen.

Herr Dahlhaus antwortet, dass das LKW-Verbot für die Ebene zwei vermutlich aufrechterhalten bleiben muss, die Brücke ist jedoch nicht dauerhaft abhängig, sondern kann dann lediglich für den Personenverkehr und nicht für den Schwerlastverkehr genutzt werden.

Herr Keune ergänzt, dass untersucht wird, ob und wie der Verkehr auch ohne die zweite Ebene gelingen kann. Im Haushalt für 2025 sind hierfür Mittel eingestellt. Die Vergabe soll vorbereitet werden, sodass hiermit im Jahr 2025 frühzeitig begonnen werden kann.

Herr Dahlhaus antwortet, dass es sich bei der Rampe, die zwischen den Auffahrts- und Abfahrtsarmen hochführt, um eine Vollplatte handelt. Hier sind keine Schäden festzustellen. Darüber hinaus gäbe es viele Umlagerungsmöglichkeiten. Zur Verkehrslenkung kann er keine Ausführungen machen.

Frau Besten fragt, ob eine kurzfristige Öffnung des zweiten Linksabbiegers am Emilienplatz in Betracht gezogen wird, um den Innenstadtverkehr weiter zu entlasten.

Herr Keune antwortet, dass derzeit geprüft wird, inwieweit die zweite Abbiegespur wieder geöffnet werden kann. Aktuell wartet die Verwaltung hier auf die abschließenden Ergebnisse der Schadstoffmessung aus dem Jahr 2023. Das vorläufige Ergebnis sieht jedoch gut aus. Sofern das Ergebnis der Untersuchung entsprechend ausfällt, kommt eine Öffnung des Linksabbiegers in Betracht, der eine Entlastung der Verkehrssituation mit sich bringen würde.

Frau Buczek hält es für wichtig, zumindest den aktuellen Zustand der Ebene zwei halten zu können.

Herr Keune antwortet, dass die Verwaltung derzeit nur Einschätzungen abgeben kann. Kurzfristig soll der Zustand so gehalten werden. Langfristig hält er es für sinnvoll, die Eckeseyer Brücke vollständig zu ersetzen, sofern eine zweite Ebene tatsächlich benötigt wird.

Herr Rudel hält es für wichtig, dass sich der Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität (UKM) mit der Thematik befasst. Darüber hinaus hält er es für maßgeblich, dass sich die Verwaltung und die Politik mit den Konzepten auseinandersetzt, da dieses Provisorium bis zur Fertigstellung der Fuhrparkbrücke bestehen bleiben wird.

Herr Voigt teilt die Auffassung, dass der die Thematik behandeln wird, es sich hierbei jedoch nicht um das letztlich entscheidende Gremium handelt.

Beschluss:

1. Die Verwaltung erläutert in der Ratssitzung am 11.04.2024, welche Umleitungsmaßnahmen für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen unter welchen Kriterien ergriffen werden. Welche weiteren verkehrslenkenden Maßnahmen sind geplant, um die Bürgerinnen und Bürger in den innerstädtischen Wohngebieten vor erhöhten Lärm- und Abgasbelastungen zu schützen?

2. Die Verwaltung legt dar, ob bauliche Maßnahmen zu einer Stabilisierung der Brückenkonstruktion führen und in welchem zeitlichen Rahmen diese Maßnahmen durchgeführt werden können.

3. Die Verwaltung erläutert, mit welchen verkehrsplanerischen Konzepten sie unter welcher Prioritätensetzung den vermehrt auftretenden Brückensperrungen (Eilpe, Fuhrparkbrücke, Hochbrücke) wegen mangelnder Standfestigkeit begegnen will.

Abstimmungsergebnis:

Ohne Beschlussfassung

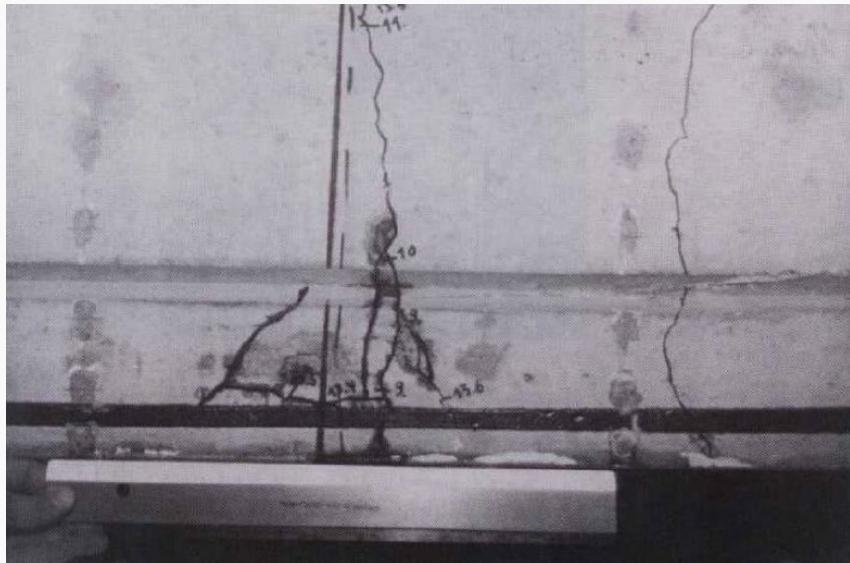
Anlage 1 240411_Präsentation Schadensbilder u Sofortmaßnahmen II. Ebene



Auslöser: Risse im Beton



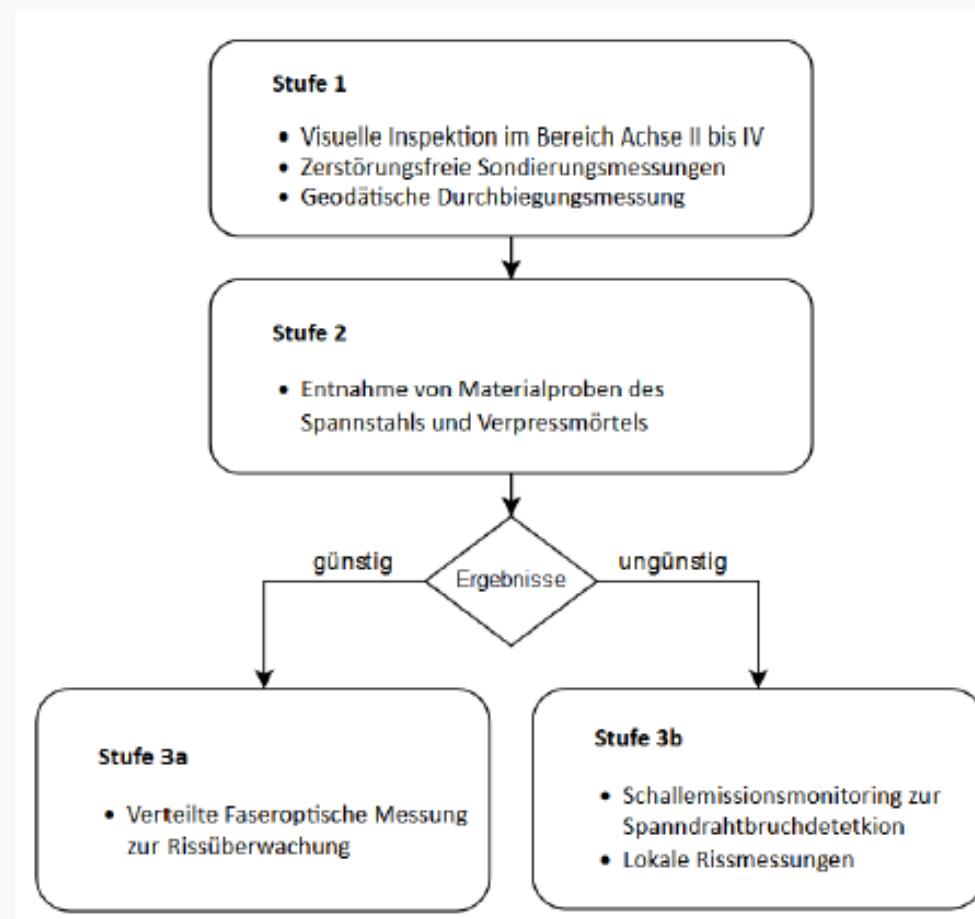
Fragestellung:
Risse entstanden durch Spannstahlausfälle?



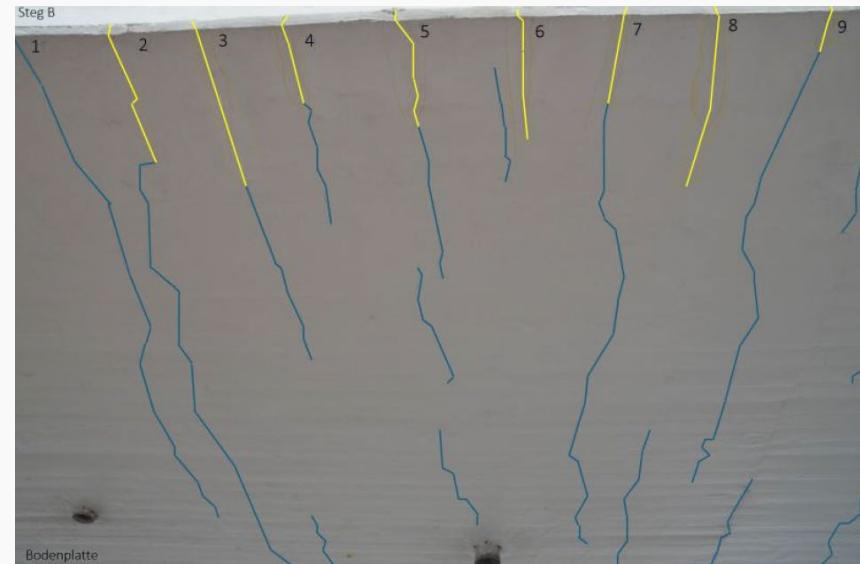
Erste Einschätzung: vorh. Rissbild ähnlich zu
Rissbildern aus Versuchen gemäß
Handlungsanweisung SpRK
=> Spannstahlausfall kann nicht ausgeschlossen
werden

Objektbezogene Schadensanalyse

Festlegung Maßnahmenplan



Stufe 1: Visuelle Inspektion von außen



Feststellung: Schadenserweiterung von Juni 2023 bis November 2023!

Gelb: Risse Juni 2023

Blau: Risse November 2023

Schlussfolgerung: aktiver Schädigungsprozess!



Stufe 1: Visuelle Inspektion von innen

Risse auch im Hohlkasteninneren



Chlorideintrag und Durchfeuchtung durch Kabdeldurchführung und Einstiegsschächte



Geringe Betondeckung, Risse und Durchfeuchtung im Bereich der Spannglieder



Stufe 1: Visuelle Inspektion von innen

Schlussfolgerung:
Korrosionsprozesse sind begünstigt!



Stufe 1: weitere Defizite - Lager

Besondere Lagerkonstruktion, Lager am Pfeilerfuß
 Lager stark korrodiert und beschädigt



Schlussfolgerung: Lager wahrscheinlich nicht mehr funktionsfähig
 (Brückenbewegungen können nicht aufgenommen werden) und beschädigt
 (Traglast ist verringert)

Kompensationsmaßnahmen / weitere Vorgehensweise

Kurzfristig:

- Lastreduktion  LKW-Verbot 
- Monatliche geodätische Vermessung
- Vierteljährliche Brückenprüfung (Sonderprüfung in den Rissbereichen)

Mittelfristig:

- Begutachtung und Schadensaufnahme der Lager, ggf. Einleitung von Sicherungsmaßnahmen der Lager
- Statik zur Beurteilung und Auswirkung der geänderten Lagersituation
- Materialuntersuchungen der Spannstähle und des Betons

LKW-Umleitung

