

## ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

**Amt/Eigenbetrieb:**

61 Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung

**Beteiligt:**

66 Fachbereich Planen und Bauen für Grün, Straßen und Brücken

**Betreff:**

Das Ruhrtal - Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur Überbrückung der Volme

**Beratungsfolge:**

18.03.2009 Bezirksvertretung Hagen-Nord

24.03.2009 Stadtentwicklungsausschuss

**Beschlussfassung:**

Bezirksvertretung Hagen-Nord

Stadtentwicklungsausschuss

**Beschlussvorschlag:**

Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie „Überbrückung der Volme“ wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt die möglichen Förderwege zu prüfen und den Förderantrag in 2009 zu stellen, damit eine Förderung dieser Maßnahme ab dem Jahr 2010 möglich wird.

## Kurzfassung

Der RuhrtalRadweg ist eines der wichtigsten und nachhaltigsten Projekte, die aus der regionalen Initiative Das Ruhrtal hervorgegangen sind. Die Routenführung von der Quelle bis zur Mündung erfolgte in den vergangenen Jahren entlang des Hengstey- und Harkortsees am Nordufer. Mit dem Ausbau des Freizeitschwerpunktes an der Dortmunder Straße und der Unterquerung dieser stark befahrenen Straße wurde im vergangenen Jahr die Routenführung des RuhrtalRadwegs am Hengsteysee auf die Hagener Seite bis auf Höhe des Laufwasserkraftwerks verlegt. Ein durchgängigen Fuß- und Radweg am Südufer der beiden Seen scheiterte bisher immer an der fehlenden Querung der Volme.

Zu diesem Zweck wurde das Büro PASD mit einer Machbarkeitstudie beauftragt verschiedene Möglichkeiten der Querung in und über dem Wasser und an der bestehenden Autobahnbrücke zu untersuchen. Unter Berücksichtigung von insgesamt zwölf zugrunde gelegten Bewertungsparametern, wie Herstellungs-, Betriebs- / (Personal-) und Unerhaltungskosten, ggf. Einnahmen, saisonale bzw. ganzjährige Nutzbarkeit, Freizeitwert sowie das Eingriffsrisiko in Natur und Landschaft schnitt der Anbausteg an die vorhandene Autobahnbrücke der A1 in der vorgelegten Machbarkeitsstudie am besten ab.

Die Investitionskosten für den Anbausteg über eine Länge von 90 Metern werden auf rund 600.000 Euro geschätzt. Die jährlich anfallenden Unterhaltungskosten für das Brückenbauwerk in Höhe von 5% der Baukosten werden sich auf ca. 25.000 Euro belaufen. Die Finanzierung des Anbausteges könnte als eine Infrastrukturmaßnahme aus dem Konjunkturprogramm II erfolgen. Ob diese Infrastrukturmaßnahme die Förderkriterien erfüllen wird, kann jedoch erst mit Vorlage der Ausführungsbestimmungen abschließend geprüft werden. Alternativ könnte diese Maßnahme über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz mit 75% gefördert werden.

## Begründung

Der RuhrtalRadweg ist eines der wichtigsten und nachhaltigsten Projekte, die aus der regionalen Initiative Das Ruhrtal hervorgegangen sind. Die Routenführung von der Quelle bis zur Mündung erfolgte in den vergangenen Jahren entlang des Hengstey- und Harkortsees am Nordufer und folgte damit der sog. Kaiserroute.

Mit dem Ausbau des Freizeitschwerpunktes an der Dortmunder Straße und der Unterquerung dieser stark befahrenen Straße wurde im vergangenen Jahr die Routenführung des RuhrtalRadwegs am Hengsteysee auf die Hagener Seite bis auf Höhe des Laufwasserkraftwerks verlegt.

Bereits 1992 wurde mit der Rahmenplanung Harkort-/Hengsteysee das Ziel formuliert, einen durchgängigen Fuß- und Radweg am Südufer der beiden Seen zu

etablieren und damit einen attraktiven Rundweg um die beiden Seen zu schaffen. Diese Zielsetzung scheiterte bisher immer an der fehlenden Querung der Volme.

Die Querungsmöglichkeit der Volme und damit die Herstellung einer attraktiven südlichen (Neben-)Strecke zum RuhtalRadweg stellt nicht nur eine Aufwertung des lokalen Freizeitangebotes in Hagen dar, sondern erschließt für Spaziergänger und Radtouristen weitere Hagener Sehenswürdigkeiten wie das Wasserschloss Werdringen, Haus Baukey und den GeoPfad am Kaisberg. Durch die bessere Erreichbarkeit der S-BahnAnbindung in Vorhalle wird zudem die Verbindung in die Innenstadt und an das Fernverkehrsnetz der Bahn möglich. Der erleichterte Ein- bzw. Ausstieg in bzw. aus dieser NRW-weit wichtigsten fahrradtouristischen Route wird daher in Hagen an Attraktivität gewinnen.

Zu diesem Zweck wurde das Büro PASD mit einer Machbarkeitstudie beauftragt. In dieser wurden insgesamt drei verschiedene Möglichkeiten der Querung in und über dem Wasser und an der bestehenden Autobahnbrücke untersucht. Daraus ergaben sich neun verschiedenen Konzepte: von der Schifffähre, über die Kurbel-, Schwebefähre sowie der Pontonbrücke und Seilsteg-, Anbau- bis zur richtigen Brücke. Unter Berücksichtigung von insgesamt zwölf zugrunde gelegten Bewertungsparametern, wie Herstellungs-, Betriebs- / (Personal-) und Unerhaltungskosten, ggf. Einnahmen, saisonale bzw. ganzjährige Nutzbarkeit, Freizeitwert sowie das Eingriffsrisiko in Natur und Landschaft schnitt der Anbausteg an die vorhandene Autobahnbrücke der A1 in der vorgelegten Machbarkeitsstudie am besten ab.

Die Volmequerung sowie die Fuß-/Radwegeverbindung zur Anbindung an das bestehende Wegenetz liegen in drei ausgewiesenen Landschaftsschutzgebieten: 1.2.2.1 „Hengsteysee / Ruhr, Südufer“, 1.2.2.7 „Gut Hausen“ und 1.2.2.8. Wassergewinnungsanlage der Stadtwerke Hagen“. Diese haben u. a. eine besondere Bedeutung als Brut- und Nahrungsbiotop sowie Überwinterungsstätte für zahlreiche Vogelarten u. a. auch Wasservogelarten der Roten Liste. Eine Befreiung gem. § 69 Landschaftsgesetz NRW ist daher erforderlich.

Bereits im Jahr 2004 wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung für ein Wegekonzept Volmemündung beauftragt, welches auch die Option der Querung der Volme mittels einer Fußgänger- und Radwegebrücke beinhaltete. Aus dieser Studie lassen sich Rückschlüsse ziehen, dass insbesondere die mit hohem Freizeitwert ausgestatteten Mobilitätssysteme wie die verschiedenen Fähren durch ihre ständige Bewegung eine Störung für die Vogelwelt darstellen könnten. Dagegen könnte mit einer stationären Brücke im gleichen Zuge das Vogelbeobachtungskonzept rund die Seen um einen weiteren attraktiven Standort ergänzt werden.

Die Investitionskosten für den Anbausteg über eine Länge von 90 Metern werden auf rund 600.000 Euro geschätzt. Die jährlich anfallenden Unterhaltungskosten für das Brückenbauwerk in Höhe von 5% der Baukosten werden sich auf ca. 25.000 Euro belaufen. Die Finanzierung des Anbaustegs könnte als eine Infrastrukturmaßnahme aus dem Konjunkturprogramm II erfolgen. Ob diese Infrastrukturmaßnahme die Förderkriterien erfüllen wird, kann jedoch erst mit Vorlage der

Ausführungsbestimmungen abschließend geprüft werden. Alternativ könnte diese Maßnahme auch über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz mit 75% gefördert werden.

## Finanzielle Auswirkungen

Es entstehen keine finanziellen und personellen Auswirkungen

### Rechtscharakter

<input type="checkbox"/>	Auftragsangelegenheit	<input type="checkbox"/>	Fiskalische Bindung
<input type="checkbox"/>	Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung	<input type="checkbox"/>	Beschluss RAT, HFA, BV, Ausschuss, sonst.
<input type="checkbox"/>	Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung	<input type="checkbox"/>	Dienstvereinbarung mit dem GPR
<input type="checkbox"/>	Freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe	<input type="checkbox"/>	Ohne Bindung
<input type="checkbox"/>	Vertragliche Bindung		

### 1) Gesamtkosten der Maßnahme/ Aufwand

- |                             |        |
|-----------------------------|--------|
| a) Zuschüsse Dritter        | 0,00 € |
| b) Eigenfinanzierungsanteil | 0,00 € |

### 2) Investive Maßnahmen

Die Finanzierung der Maßnahme ist gesichert/ soll gesichert werden durch  
 Veranschlagung im investiven Teil des  
 Teilfinanzplans [REDACTED], Teilfinanzstelle [REDACTED]

Jahr	Ifd Jahr	Folgejahr 1	Folgejahr 2	Folgejahr 3	
Betrag	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

### 3) Konsumtive Maßnahmen

Die Finanzierung der Maßnahme ist beantragt zum/ vorgesehen im

Ergebnisplan [REDACTED] Produktgruppe [REDACTED] Aufwandsart [REDACTED] Produkt: [REDACTED]

### 4) Folgekosten

- |   |       |
|---|-------|
| a) jährliche Kreditfinanzierungskosten für den Eigenfinanzierungsanteil<br>(nur bei investiven Maßnahmen) | 0,00€ |
| b) Gebäudeunterhaltsaufwand je Jahr   | 0,00€ |
| c) sonstige Betriebskosten je Jahr  | 0,00€ |
| d) personelle Folgekosten je Jahr   | 0,00€ |

Stellen-/Personalbedarf:

Anz.	Stelle(n) nach BVL-Gruppe	Bewertung	sind im Stellenplan	Jahr	einzurichten
Anz.	üpl. Bedarf(e) in BVL-Gruppe	Bewertung	sind befristet bis	Datum	anzuerkennen
e)	Abschreibung je Jahr (nur bei investiven Maßnahmen)				0,00€
Zwischensumme					0,00€
abzüglich zusätzlicher Erlöse je Jahr					0,00€
<b>Ergibt Nettofolgekosten im Jahr von insgesamt</b>					<b>0,00€</b>

### 5) Bilanzielle Auswirkungen (von der Kämmerei auszufüllen)

## Verfügung / Unterschriften

**Veröffentlichung**

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich \_\_\_\_\_

---

**Oberbürgermeister****Gesehen:**

---

**Stadtkämmerer**

---

**Stadtsyndikus**

---

**Beigeordnete/r****Amt/Eigenbetrieb:**

61 Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung

66 Fachbereich Planen und Bauen für Grün, Straßen und Brücken

**Gegenzeichen:**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

**Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:****Amt/Eigenbetrieb:****Anzahl:**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---