

VERKEHRSKONZEPT für die B 54 zwischen Eckesey und Delstern

# Visionen diktieren Verkehrspolitik der nächsten 30 Jahre

Brücke über die Bahngleise am Hauptbahnhof wird zum Schlüsselprojekt für sämtliche Straßen- und Zugverbindungen

Von Martin Weiske

**Hagen.** Der mächtige, ungeliebte Beton-Koloss aus der Ära von Stadtbaurat Herbert Böhme aus dem Jahr 1968 würde von kaum einem Hager vermisst. Die Hochbrücke in Altenhagen, die auch durch die „Ebene 2“-Kunst sich nicht wirklich in ein Schmuckstück verwandelt hat, beleidigt die Augen der meisten Betrachter und lässt die Anwohner in ihrem Schatten in relativer Dunkelheit leben. Aus heutiger Sicht gilt die B 54 zwischen Kegelcasino und Eckeseyer Straße als kapitale Bausünde, die man niemals erneut so errichten würde.

Aber sollte man sie zumindest erhalten? Vor dieser Frage steht aktuell die Hagener Bauverwaltung, die angesichts der zahlreichen maroden Stahlbetonbrücken im Stadtgebiet sehr genau prüft, bei welchen Objekten es sich noch lohnt, millionenschwere Beträge zu deren Erhalt zu investieren. Zumal, wenn diese Sanierungsfälle städtebaulich nicht mehr wirklich gewollt sind. Vor diesem Hintergrund schlägt Wolfgang Mesenholl, externer Fachplaner und seit Jahrzehnten versierter Berater der Hagener Planungsverwaltung, vor, die gesamte Hochkonstruktion abzureißen und die Verkehrsströme neu zu ordnen.

## Die Rampe am Arbeitsamt

Genau genommen besteht der Straßenzug der „Ebene 2“, über den täglich etwa 15 000 Fahrzeuge rollen, aus drei Elementen: Zunächst wäre da die zweispurige Rampe hinter dem Arbeitsamt zu nennen, die die Verbindung zwischen dem Graf-von-Galen- und dem Märkischen Ring schafft. Ursprünglich sollte diese Konstruktion bis ins Jahr 2058 halten, doch die jüngsten gutachterlichen Untersuchungen haben gezeigt, dass die Fahrbahn schon heute ohne jegliches Ankündungsverhalten – also ohne Vorwarnung – nachgeben könnte.

Allerdings ist diese Verbindungsachse für den Fahrzeugfluss in Hagen absolut unverzichtbar. Müsste diese Rampe gesperrt werden, würde der Verkehr auf der potenziellen Ausweichroute über Körnerstraße, die dann überlastete Sparkassenhinterfahung und den sich anschließenden Kreislauf Badstraße absehbar zusammenbrechen. Als Alternative böte sich im Notfall lediglich noch an, dass diese Verkehre ebenfalls über die Volmebrücke rollen, dann nach rechts auf den Märkischen Ring abbiegen und bergauf zum Kegelcasino fahren – also quasi als



Die B 54 überspannt nicht nur die Altenhagener und Fehrbelliner Straße, sondern auch die gesamten Gleisanlagen am Bahnhof. Entsprechend kompliziert gestaltet sich ein möglicher Abriss. FOTO: WOLFGANG MESENHOLL

Geisterbahnfahrer entgegen der heutigen Einbahnstraße. Für die Gegenrichtung würde dies automatisch bedeuten, dass dort nur noch einspurig zur Altenhagener Straße gefahren werden kann, und am Fuß der Straße das Linksabbiegen verboten wird. Daher bleibt es für Mesenholl alternativlos, dass die alte Rampe, die im Flussbett der Volme steht, abgerissen und eine neue Volmebrücke errichtet wird, die etwa in Höhe der Adolffstraße auf den Märkischen Ring mündet.

## Die Hochbrücke „Ebene 2“

Das bedeutet automatisch, dass auch die künstlerisch angehübschte Hochbrücke verschwinden kann. Diese ebenfalls erheblich sanierungsbedürftige, zweispurige Straße würde zwar durch Rissbildungen anzeigen, wenn ein Nachgeben des Bauwerks droht, ist aber nach Berechnungen des Mesenholl-Teams verzichtbar, sobald die Bahnhofshinterfahung fertiggestellt ist. Damit würde nämlich der Verkehrstrom in den Hagener Westen schon vorher abgeleitet und es ergeben sich an der Großkreuzung Altenhagener Straße/Märkischer Ring/Graf-von-Galen-Ring/Körnerstraße zusätzli-

che Kapazitäten, die diese Extra-Verkehre von der „Ebene 2“ aufnehmen könnten. Allerdings kann mit dem Abriss nicht gewartet werden, bis die Brücke tatsächlich erste Rissbildungen aufweist. Dann dürfte die Stahlbetonstatik nämlich auch mit Bau- und Abrissfahrzeugen nicht mehr belastet werden.

## Die Eisenbahnbrücke Eckesey

Das größte Risiko in dem dreiteiligen „Ebene 2“-Straßenzug bildet jedoch die Eisenbahnquerung Eckeseyer Straße, die sämtliche Gleise des Hauptbahnhofs überspannt. Diese Brücke aus dem Jahr 1964, der eine 90-jährige Lebensdauer prognostiziert war, gehört ebenfalls zu den schwächelnden Objekten. Sollten sich hier erste Risse zeigen, müsste dieser Abschnitt sofort komplett gesperrt werden – und zwar nicht nur für Fahrzeuge und Fußgänger, sondern auch für den Bahnverkehr darunter. Hagen wäre von heute auf morgen vom Netz der Deutschen Bahn abgeschnitten. Daher empfiehlt Mesenholl, schon heute mit der Planung für eine provisorische Brücke zu beginnen, die eine Verbindung von der künftigen Bahnhofshinterfahung über die Gleise hinweg zur Altenhagener Brücke schafft. Allein dafür sei mit einer Vorlaufzeit von mindestens drei Jahren zu kalkulieren. Für einen Abriss sowie eine Erneuerung der bestehenden Bahnbrücke rechnet Mesenholl sogar mit einem Planungsvorlauf von 15 Jahren. Hier müsse die Stadt sich schon heute zügig entscheiden, um die Verkehre aus Richtung Norden nicht eines Tages völlig von der Innenstadt abzuklemmen.

## Die Großkreuzung Altenhagen

Mit dem Abriss der „Ebene 2“ müssten auch die Verkehrsströme rund um die Altenhagener Brücke (Ebene 1) neu sortiert werden. Eine direkte Geradeausfahrt aus Richtung Eckesey zum Kegelcasino wird es künftig nicht mehr geben können, weil die Kapazitäten der Kreuzung dafür nicht ausreichen. Die Verkehrsführung läuft also weiterhin über die neu zu schaffende Rampe. Aber auch vom Märkischen Ring aus wird

man künftig nicht mehr nach links in Richtung Hauptbahnhof abbiegen dürfen, sondern es gilt für alle die heutige Lkw-Routenführung über Fehrbelliner- und Wehrstraße. Und selbst aus der Altenhagener Straße wird nach einem Brückenabriss die Geradeausfahrt zum Bahnhof nicht mehr funktionieren. Auch hier ist eine Verkehrsführung über die Fehrbelliner Straße angedacht, die dann natürlich entsprechend ausgebaut werden muss.

## Die Brücke Volmetalstraße

Ein radikales bauliches Abspecken empfiehlt Verkehrsexperte Mesenholl zudem für die Volmetalstraße zwischen der Einmündung Eilper Straße und dem Volmeabstieg (Zubringer A 45, Hagen-Süd). Das völlig überdimensioniert angelegte Bauwerk aus dem Jahr 1974 verfügt zwar noch über eine solide Betonsubstanz, allerdings sind die Gussasphaltfahrbahn, die Abdichtungen sowie die Übergangskonstruktionen des mehrteiligen Brückenbauwerks dringend sanierungsbedürftig. Zudem drohen auch bei den Zufahrtsrampen Korrosionsschäden am Stahlbeton. Sollten hier Rissbildungen auftreten (Ankündungsverhalten), müssten diese sofort gesperrt werden.

Angesichts dieser Mängel favorisiert die Planungsverwaltung, die Brückenkonstruktion komplett abzureißen und durch eine neue, dann angeschüttete, deutlich kleinere und durch Stützmauern gesicherte zweispurige Trasse entlang des Berghangs zu ersetzen. Dadurch wären lediglich noch zwei kleinere Brückenbauwerke über die Volme sowie die Bahnstrecke hinweg erforderlich. Außerdem würde sich in Höhe der Hasselstraße die Chance eröffnen, das Tierheims direkt anzubinden und dort auch kleinere Gewerbeflächen zu erschließen. Münden würde die Volmetalstraße dann in einen ebenfalls neu zu schaffenden Kreisverkehr an der Kreuzung Eilper/Delsterner/Volmetalstraße, der dann gleichzeitig den Anschluss ins Volmetal schafft. Betonkonstruktionen, die den Fluss verdecken, würden damit überflüssig.

## Verkehrliche Voraussetzungen für den Abriss

■ Bevor die Abrissarbeiten an den **B 54-Brückenbauwerken** beginnen können, müssen im übrigen Stadtgebiet zunächst die baulichen Voraussetzungen geschaffen werden, um die sich **verändernden Verkehrsströme** aufnehmen zu können.

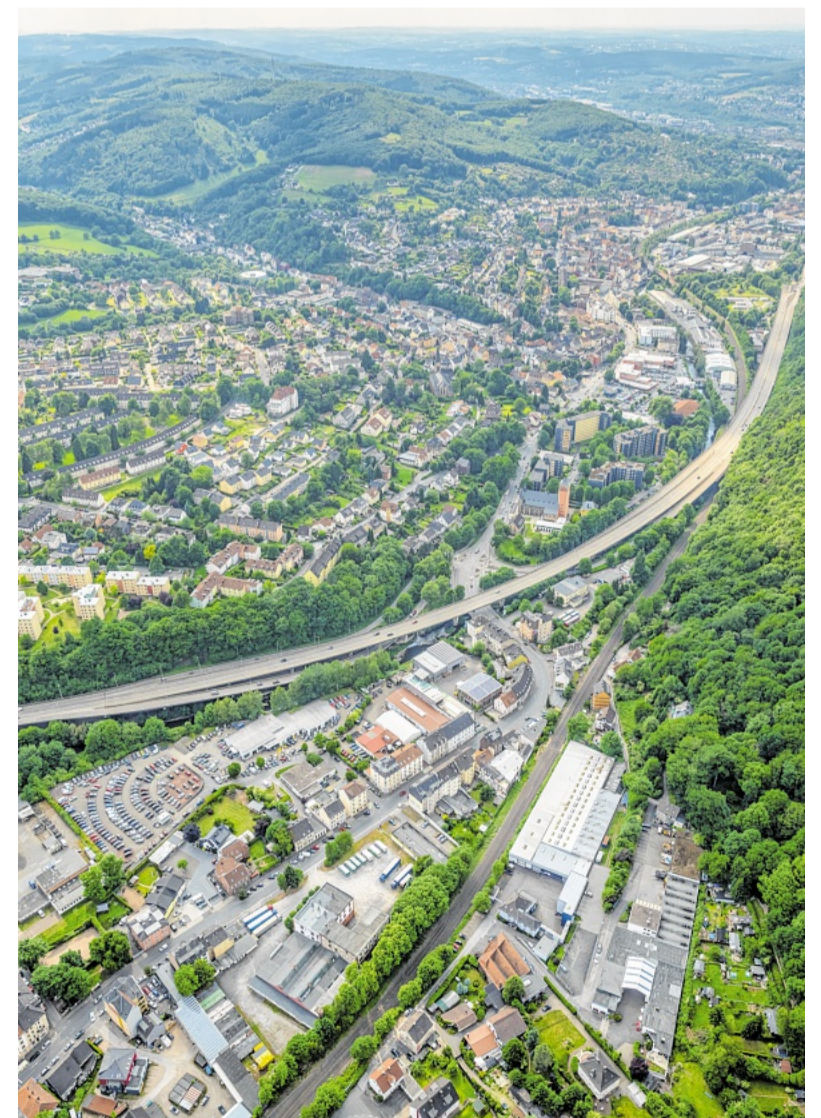
■ Zum wesentlichen Mosaikstein wird dabei die **Marktbrücke**, die ab 2019 vierspurig ausgebaut werden soll. Dann kann künftig von der Stadthalle kommend am **In-**

**nenstadtring zweispurig links abgelenkt** werden, sobald es in Altenhagen nicht mehr über die „Ebene 2“ rollt.

■ Zusätzliche Entlastung soll ein **neuer Kreisverkehr** schaffen, der an der Einmündung Eilper Straße/Volmetalstraße angedacht ist. Damit könnten sich einführende Verkehre aus dem Volmetal künftig bereits an diesem Abzweig auch nach links in **Richtung Hagener Westen** orientieren.



Die Rampe hinter dem Arbeitsamt verdeckt nicht nur den Lauf der Volme, sondern droht auch ohne Vorankündigung ihre Traglast zu verlieren. FOTO: MICHAEL KLEINRENSING



Die gewaltige Betonkonstruktion der Volmetalstraße, die Elpe von Delstern trennt und weite Teile des Flusslaufs verdeckt, könnte auch deutlich kleiner dimensioniert funktionieren. Die Stadt setzt auf Abriss und kleineren Neubau. FOTO: HANS BLOSSEY