



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Ludger Wilde	08.11.2022
66	StR Arnulf Rybicki	

verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Stefan Thabe	25462	-
Sylvia Uehlendahl	26051	

Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Innenstadt-West	23.11.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Nord	30.11.2022	Empfehlung
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	30.11.2022	Empfehlung
Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün	06.12.2022	Empfehlung
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	08.12.2022	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	15.12.2022	Empfehlung
Rat der Stadt	15.12.2022	Beschluss

Tagesordnungspunkt

Erneuerung der Eisenbahnüberführung Burgtor zur Aufwertung der Verbindung Innenstadt/Nordstadt

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Dortmund nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung durch die Deutsche Bahn zur Kenntnis. Aufgrund der städtebaulichen Aufwertung durch eine qualitativ hochwertigere Verbindung und der verkehrlichen Erfordernis einer zukunftsweisenden und sicheren Fuß- und Radverkehrsführung beschließt der Rat der Stadt Dortmund, ein Verlangen auszusprechen hinsichtlich einer Verbreiterung des Straßenquerschnitts, einer Vergrößerung der Durchfahrtshöhe und die Brücke senkrecht zur Gleisachse auszurichten. Weiterhin wird die Verwaltung beauftragt, eine Planungsvereinbarung für die weitere Planung mit den sachberührten Stellen der Deutschen Bahn AG bzw. DB Netz AG abzuschließen.

Personelle Auswirkungen

keine

Finanzielle Auswirkungen

Die Brücke befindet sich im Eigentum der DB Netz AG, die Straße gehört der Stadt Dortmund. Die Inbetriebnahme der neuen Brücke ist für 2028/2029 bei DB Netz AG eingeplant.

Es handelt sich bei dem Umbau um eine Maßnahme nach § 12 Absatz 1 Nr. 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). § 12.2 EKrG regelt den Fall, dass beide Kreuzungsbeteiligte wegen der Interessen ihres Verkehrsweges die Änderung der Eisenbahnüberführung verlangen oder im Falle einer Anordnung hätten verlangen müssen. Die Kosten

sind in dem Verhältnis aufzuteilen, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Änderung zueinander stehen würden.

Die DB Netz AG plant eine Ersatzinvestition der bestehenden Eisenbahnüberführung (EÜ) und hat deshalb das Verlangen, die Eisenbahnüberführung Burgtor neu zu bauen und um ein Gleis auf der Nordseite zu erweitern. Aufgrund von verkehrlichen Erfordernissen für einen sicher geführten Fuß- und Radverkehr in die City hat die Stadt Dortmund ihrerseits das Verlangen zur Erweiterung der Eisenbahnüberführung in der Höhe, in der Breite und die Brücke senkrecht zur Gleisachse auszurichten.

Mangels einer Entwurfsplanung lassen sich die Baukosten derzeit nur sehr grob beziffern. Die konsumtiv zu finanzierenden Ausbaukosten für die Erneuerung der Eisenbahnüberführung werden derzeit auf rd. 10,5 Mio. € geschätzt. Für die Anpassung der Straße werden derzeit kreuzungsbedingte Ausbaukosten in Höhe von rd. 2,5 Mio. veranschlagt, die investiv zu finanzieren sind. Zu den Gesamtbaukosten in Höhe von 13 Mio. € kommen noch ca. 250.000,- € Planungskosten u. a. für die Flächen-, Objekt- und Fachplanung und Umweltverträglichkeitsprüfung hinzu. Von den Gesamtplanungskosten fallen für die investive Maßnahme bei FB 66 im Haushaltsjahr 2024 Planungskosten in Höhe von ca. 50.000,- € an und werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2024 ff. haushaltsneutral bereitgestellt. Die restlichen Planungskosten werden zunächst von der DB Netz AG finanziert. Die Gesamtplanungskosten in Höhe von ca. 250.000,- € werden nach Abschluss der Gesamtmaßnahme nach dem u.g. Verteilungsschlüssel verrechnet. Auf Grundlage von Erfahrungswerten abgeschlossener Maßnahmen wird derzeit von einer Kostenteilung im Verhältnis von 35 % für die DB Netz AG und 65 % für die Stadt Dortmund ausgegangen. Danach entfallen die konsumtiven Kosten mit 3,763 Mio. € auf die DB Netz AG und mit 6,988 Mio. € auf die Stadt Dortmund und die investiven Kosten mit 875.000,- € auf die DB Netz AG und mit 1,625 Mio. € auf die Stadt Dortmund.

Es wird davon ausgegangen, dass die DB Netz AG durch den Neubau einen Vorteil erlangt, den sie nach Abschluss der Maßnahme an die Stadt abzulösen hat. Die Vorteilshöhe kann zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht beziffert werden.

Die kreuzungsbedingten Ausbaukosten für die Straße betreffen nur den Bereich unterhalb des Brückenbauwerks plus einer gewissen Anpassungsfläche. Es ist davon auszugehen, dass die DB Netz AG die restliche Straßenplanung nicht als kreuzungsbedingt ansehen und somit die dafür entstehenden Kosten nicht mit finanzieren wird.

Im Rahmen der Planungsphase hat die Stadt Dortmund noch die Möglichkeit von dem Vorhaben zurückzutreten. Durch die Planungsvereinbarung sichern sich die Beteiligten jedoch gegenseitig zu, dass im Falle einer nicht nur unwesentlichen Planänderung der bis dato gemeinsam festgelegten Planungsvariante aus der Vorplanung oder nach Abschluss der Entwurfs- bzw. Genehmigungsplanung durch einen der Beteiligten, alle Kosten für die nicht mehr verwertbare Planung sowie ggf. für notwendige Anpassungen der Planung des anderen Beteiligten von ihm zu tragen sind. Die Höhe der Kosten für eine eventuelle Übernahme der Planungskosten der DB Netz AG kann derzeit nicht beziffert werden. Ein späterer Ausstieg der Stadt Dortmund, nach Beendigung der Planungsphase, ist dann nicht mehr möglich.

Etwaige Förderprogramme wurden bei der überschläglichen Kostenschätzung noch nicht berücksichtigt. Sie werden jedoch im weiteren Verfahrensverlauf geprüft.

Die Finanzierung der o. g. konsumtiven und investiven Ausbaurkosten erfolgt aus dem Budget des Tiefbauamtes (FB 66). Die erforderlichen Mittel sind bei FB 66 nicht vorhanden. Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2024 ff. werden die erforderlichen investiven Auszahlungen eingeplant. Diese Maßnahme löst zunächst eine Ausweitung des Investitionssaldos aus. Dies wird durch Verzögerungen von anderen Maßnahmen kompensiert, so dass keine Ausweitung des investiven Gesamtbudgets des FB 66 entsteht. Die konsumtiven Mittel sind im Rahmen der Haushaltsplanung 2024ff. zusätzlich zu berücksichtigen. Dies führt zu einer Ausweitung des Teilergebnisplans des FB 66. Die genaueren finanziellen Auswirkungen werden in einem gesonderten Baubeschluss auf der Basis einer von der DB Netz AG zu beauftragenden Ingenieurplanung dargestellt und im Rahmen des Baubeschlusses legitimiert. Derzeit wird kein Mittelabfluss vor 2024 erwartet.

Klimarelevanz

Durch eine Verbreiterung des Querschnittes im Brückenbereich kann der Fuß- und Radverkehr aus der Nordstadt in die City gegenüber der heutigen Situation besser und sicherer geführt werden. Dies fördert die Nahmobilität, begünstigt die Verkehrswende und trägt damit zu einer Minderung von Feinstaub, Stickoxiden, Lärm und CO₂ bei.

Thomas Westphal
Oberbürgermeister

Jörg Stüdemann
Stadtdirektor/Stadtkämmerer

Ludger Wilde
Stadtrat

Arnulf Rybicki
Stadtrat

Begründung

Die DB Netz AG will im Rahmen einer Ersatzinvestition die Eisenbahnüberführung über die Straße Burgtor erneuern und für die RRR-Verbindung Dortmund – Münster um ein weiteres Gleis auf der Nordseite verbreitern. Weiterhin ist seitens DB Netz AG angedacht, auch auf der Südseite ein zusätzliches Gleis zu einem späteren Zeitpunkt vorzusehen.

Unter der heutigen Stahlbrücke ist die Straße Burgtor unter beengten Verhältnissen nur mit einer Durchfahrtshöhe von 3,60 m befahrbar. Der Straßenverlauf der Straße Burgtor folgt hierbei dem historischen Straßenverlauf Richtung Norden über die Münsterstraße. In der Nachkriegszeit ist die Leopoldstraße als leistungsstarke Straßenachse zwischen Wallring und Steinstraße an die Straße Burgtor als Entlastung für die Münsterstraße angeschlossen worden.

Heutiger Zustand

Der Straßenzug Burgtor - Leopoldstraße ist derzeit in seiner Gestaltung einseitig auf das Kfz ausgerichtet und weist keine Aufenthaltsqualitäten für den Fuß- und Radverkehr auf. Er verläuft heute s-förmig, ist rund 200 m lang und kreuzt die Bahnanlagen in einem spitzen Winkel. Außer der Münsterstraße ist heute auch die Rampe zum Planungsgebiet Hauptbahnhof – Umfeld Nord (Drucksache Nr. 22830-21) angeschlossen.

Die Straße Burgtor weist unter der Brücke heute eine Breite von gerade mal 20 m auf und ist ca. 30 m lang. Die heutigen drei Fahrspuren sind zusammen rund 10,5 m breit, der beengte westliche Seitenbereich für den Fuß- und Radverkehr ist gerade mal 3,70 m und der östliche Seitenbereich ist 5,60 m breit. Die Bahnanlage und der westlich angrenzende Hauptbahnhof sind eine wesentliche Barriere zwischen der Innenstadt und der Nordstadt. Das Burgtor ist insbesondere für zu Fußgehende und Radfahrende eine sehr wichtige Verbindung – derzeit

mit sehr geringer Aufenthaltsqualität. Speziell der östliche Seitenbereich dient zur direkten Fuß- und Radverkehrsverbindung zwischen der Fußgängerzone (Brückstraße) und der Nordstadt (Münsterstraße) und wird sehr stark genutzt. Die Geh- und Radwege sind aufgrund der geringen Breite, der Lichtverhältnisse unter der Brücke und der fehlenden Sauberkeit jedoch sehr unattraktiv.

Wird durch die Stadt darauf verzichtet, ein Verlangen auszusprechen, wird die Deutsche Bahn die Brücke an der heutigen Stelle ohne Änderung der Lage der Straße mit gleichen Randbedingungen (Breite, Durchfahrthöhe) erneuern.

Damit wird die heutige unattraktive Situation an einem wichtigen Eingangstor in die City für die nächsten 80 bis 100 Jahre unveränderbar bleiben!

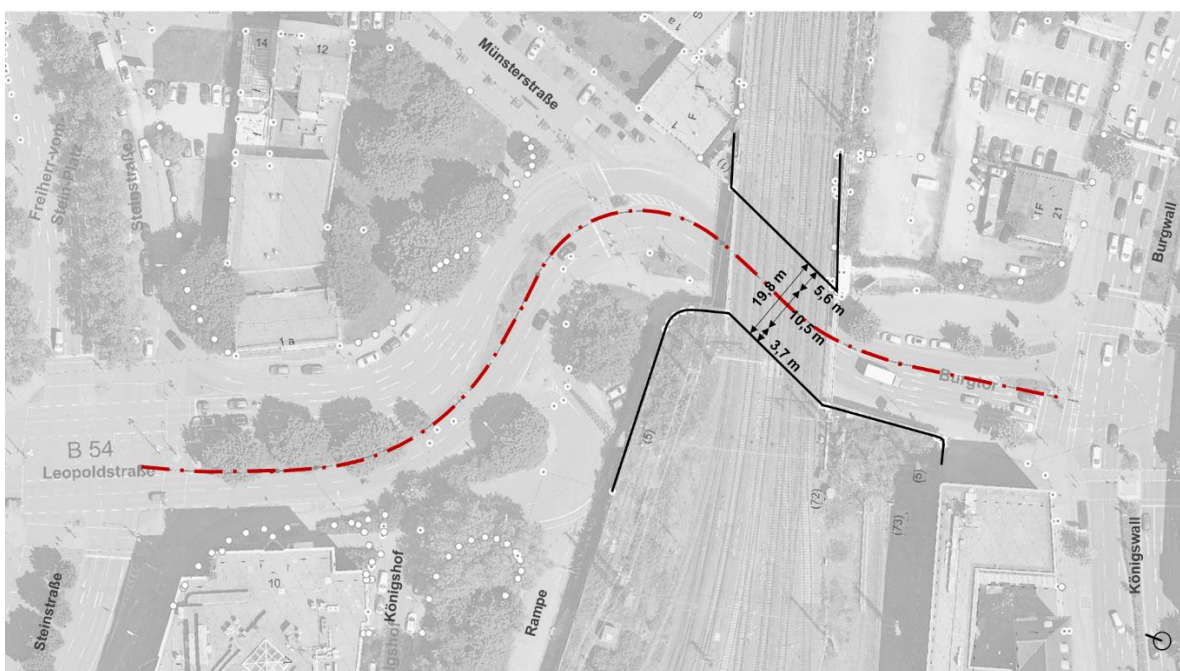


Bild 1: Bestand



Bild 2: Foto, Blickrichtung vom Wallring

Laut dem Radverkehrsnetz (Drucksache Nr. 23050-21, Ratsbeschluss vom 12.05.2022) verläuft über den Straßenzug Burgtor - Leopoldstraße eine Hauptroute. Weiterhin kreuzt eine Nebenroute (Münsterstraße - Rampe Planungsgebiet Hauptbahnhof-Umfeld Nord) den

Straßenzug Burgtor - Leopoldstraße. Diese Nebenroute wird künftig den Bananenradweg direkt mit dem Dortmunder Hbf verknüpfen und somit Körne, die östl. Nordstadt und den Bereich um den Phoenix-See direkt mit dem Dortmunder Hauptbahnhof unabhängig vom motorisierten Individualverkehr verbinden. Damit rückt dieser Straßenzug in den Fokus einer wichtigen Radverkehrsverbindung zwischen City und Nordstadt und prägt die Qualität der City für den Fuß- und Radverkehr.

Aktuell fahren nur Nachtbusse über das Burgtor.

Das Kanalnetz und weitere Leitungen folgen dem heutigen Straßenverlauf.

Es sind sowohl die Umplanungen im Bereich des Wallrings als auch im Bereich des Straßenzuges Treibstraße – Steinstraße – Jägerstraße bis Gronastraße zu beachten.

Neugestaltung der Brückensituation

Für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung und zur Stärkung der Attraktivität der City schlägt die Mobilitätsplanung in Abstimmung mit der Stadtplanung und dem Tiefbauamt eine Neugestaltung der Eisenbahnüberführung mit folgenden Zielen vor:

- Verbesserung der Durchfahrtshöhe von heute 3,60 m auf eine lichte Höhe von 4,20 bis 4,50 m,
- Vergrößerung der lichten Weite von 19,80 auf 26,25 m,
- Maximale Längsneigung für Fußgehende und Radfahrende von 6%,
- geradere Linienführung des Straßenzuges Burgtor – Leopoldstraße, wie heute mit drei Fahrspuren für den motorisierten Verkehr,
- breitere Radwege auf Gehwegniveau, ein Einrichtungsradschwergewichtsweg auf der westlichen und ein Zweirichtungsradschwergewichtsweg auf der östlichen Seite,
- breite Gehwege mit Aufenthaltsqualität auf beiden Seiten,
- helle, freundliche Gestaltung durch eine Lichtinstallation zur Stärkung der Attraktivität, der sozialen Kontrolle und Sicherheit der um rund 5 m längeren Wegeverbindung unter der Brücke,
- Stärkung des Auftakts der Münsterstraße und der City für den Rad- und Fußverkehr,
- Aufwertung der Verbindungsrampe zum neuen Planungsgebiet Hauptbahnhof Umfeld Nord (Drucksache Nr. 22830-21) im Zuge einer Ost-West-Fahrradroute nördlich der Bahngleise mit gesicherter ebenerdiger Quermöglichkeit über die Straße Burgtor.



Bild 3: Vorentwurf mit breiterem Querschnitt und geänderter Straßenführung

Der neue Querschnitt sieht mit folgender Aufteilung eine Verbreiterung um rund 6,25 m vor:

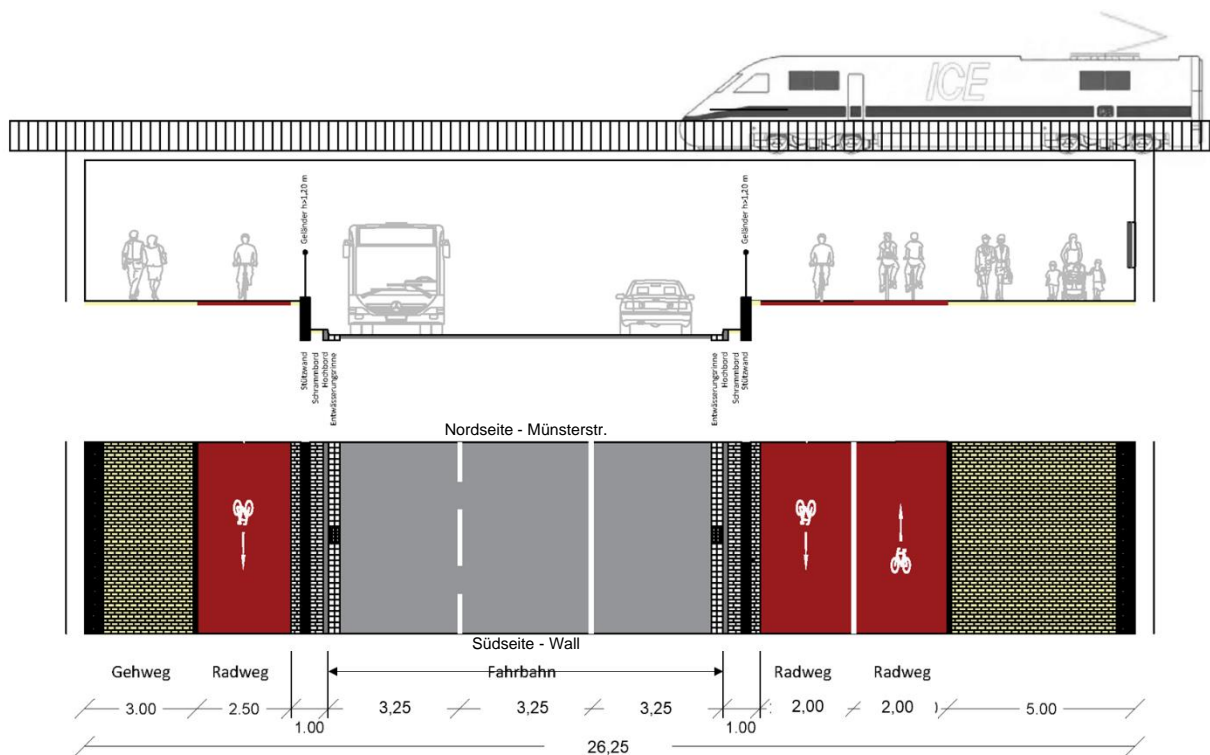


Bild 4 Vorentwurf - neuer Querschnitt

Durch den neuen Querschnitt werden für den Fuß-/Radverkehr komfortable und sichere Aufenthaltsflächen und Verbindungen geschaffen. Die drei Fahrspuren für den Kfz-Verkehr teilen sich in eine Fahrspur Richtung Nordstadt und zwei Abbiegespuren Richtung Wall. Die beiden Abbiegespuren sind Rückstauflächen und ermöglichen, die Grünzeiten für den Kfz-Verkehr zu reduzieren.

Der Straßenzug Burgtor - Leopoldstraße muss tiefer abgesenkt werden, um die neue lichte Höhe von 4,20 bis 4,50 m zu erreichen. Aufgrund der kurzen Entfernung zum Burgwall ist hier die Höhenlage im Weiteren zu beachten. Für den Fuß-/Radverkehr ist eine maximale Längsneigung von 6% zu berücksichtigen, währenddessen für die Kfz-Spuren eine größere Längsneigung zulässig ist. Es ist davon auszugehen, dass die Kfz-Fahrspuren unter der neuen Brücke tiefer abgesenkt werden müssen als die Seitenbereiche.

Die Versorgungsleitungen und der Kanal sind mit der Umplanung zu erneuern und zu verlegen.

Für den breiteren Querschnitt für mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität der Cityanbindung und hinsichtlich der neuen Linienführung ist Grunderwerb notwendig. Gleichzeitig entstehen an anderen Stellen mögliche neue Entwicklungspotenziale. Die genauen Flächenanteile ergeben sich mit der Ausführungsplanung.

Die geänderte Linienführung bietet weiterhin Potenzial um das Entrée zur Münsterstraße und die Entwicklungsflächen im Umfeld der Leopoldstraße neu zu gestalten.

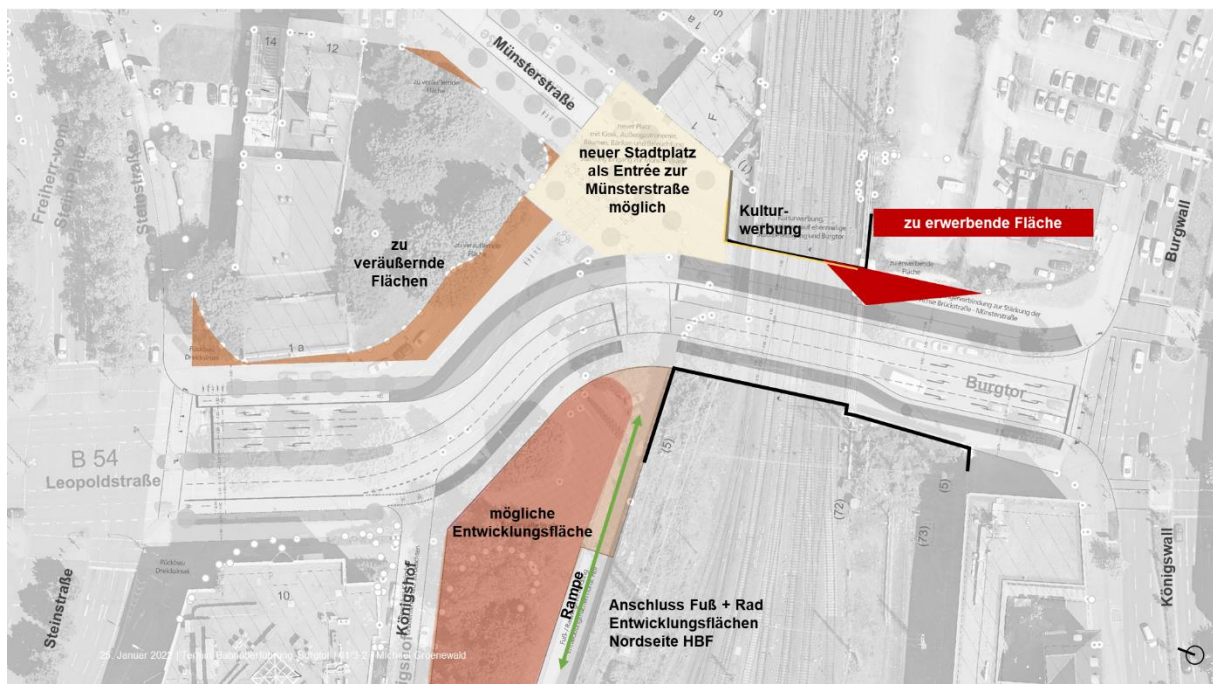


Bild 5: Vorentwurf - Flächenbilanz

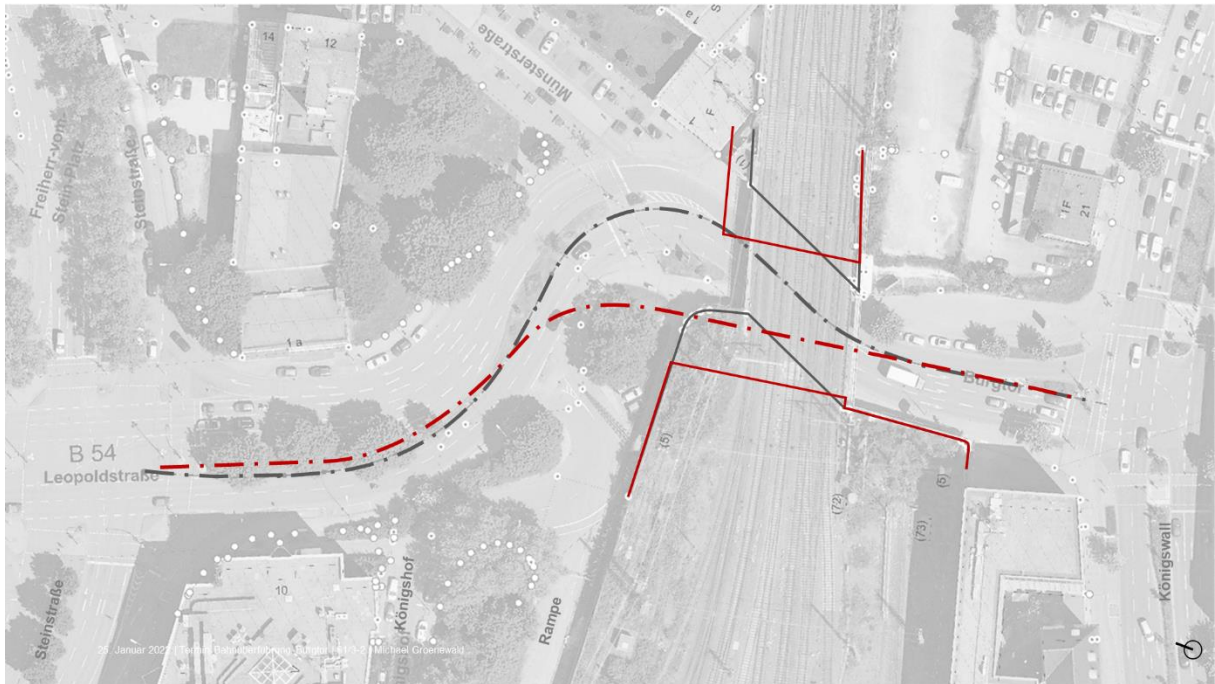
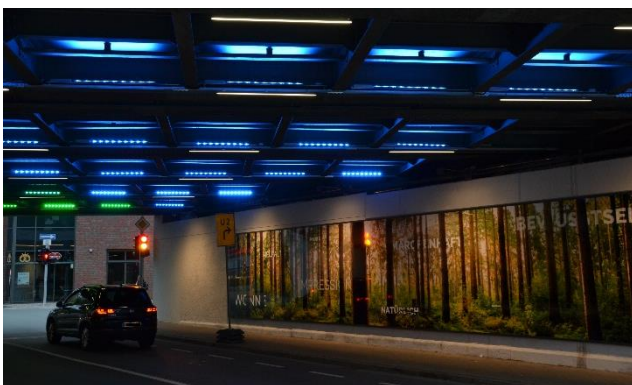


Bild 6 Gegenüberstellung Bestand (Grau) und Vorentwurf (Rot)

Der Vorentwurf ist hinsichtlich der Höhenentwicklungen durch die weitere Absenkung der Straße detaillierter in den nächsten Planungsstufen auszuarbeiten. Ggf. ergeben sich hieraus Anpassungen. Voraussetzung für eine weitere Detailplanung ist dieser Beschluss über ein Begehren der Stadt in der vorgeschlagenen Breite und Höhe für eine sicherere Fuß- und Radverkehrsverbindung.

Durch eine Lichtinstallation mit z. B. Kulturwerbung würde die Brücke für den Fuß-/Radverkehr sicherer und freundlicher gestaltet werden.



Quelle: Stadt Ahlen



Quelle: Milan Soremski, Kassel 2022

Bild 7 Beispiele für Kulturwerbung und Lichtinstallationen

Erst mit der Aussprache eines Verlangens wird durch die DB Netz AG der Vorgang weiter geprüft und eine Kostenschätzung erarbeitet. Nur so kann eine städtebauliche Aufwertung dieses Scharniers zwischen Nordstadt und City in Form einer attraktiven und ansprechenden

Verbindung für Fußgehende und Radfahrende im Sinne der Verkehrswende ermöglicht werden.

Zuständigkeit

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 Abs. 1 Buchstaben f und u der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 in Verbindung mit § 4 Abs. 1 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017 (Dortmunder Bekanntmachungen Nr. 25, Seite 463 ff. vom 23.06.2017). Die Zuständigkeit der Bezirksvertretungen ergibt sich aus § 37 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 in Verbindung mit § 20 Abs. 4 Buchstaben m der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017.