

**öffentlich**

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
66	StR Arnulf Rybicki	23.02.2021

verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Sylvia Uehlendahl	22669	-
Gerhard Kappert	22665	

Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Hombruch	09.03.2021	Empfehlung
Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün	09.03.2021	Empfehlung
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	18.03.2021	Empfehlung
Bezirksvertretung Hörde	23.03.2021	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	25.03.2021	Empfehlung
Rat der Stadt	25.03.2021	Beschluss

### **Tagesordnungspunkt**

Brückenschlag B 54, barrierefreie Wegeverbindung zwischen dem Botanischen Garten Rombergpark, PHOENIX West und dem Westfalenpark sowie barrierefreier Zugang zur Stadtbahn-Haltestelle Rombergpark

### **Beschlussvorschlag**

Der Rat der Stadt Dortmund beschließt den Neubau der zwei Fußgängerbrücken über die Nortkirchenstraße und die B 54 sowie den barrierefreien Zugang zur Stadtbahn Haltestelle Rombergpark, mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 12.310.000,00 Euro.

Der Rat nimmt hierbei zur Kenntnis, dass die Förderung der Maßnahme angemeldet wurde, der Förderbescheid aber noch nicht vorliegt. Der Beschluss steht deshalb unter dem Vorbehalt der Bewilligung durch den Fördermittelgeber.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus dem Budget des FB 66 aus der Investitionsfinanzstelle 66001202015053 - Brücke B 54 / Rombergpark - (Finanzposition 780 810) mit folgenden Auszahlungen:

Bis Haushaltsjahr 2020:	5.821,31 Euro
Haushaltsjahr 2021:	294.178,69 Euro
Haushaltsjahr 2022:	3.500.000,00 Euro
Haushaltsjahr 2023:	4.550.000,00 Euro
Haushaltsjahr 2024:	3.960.000,00 Euro

Die Investition bedingt einen jährlichen Folgeaufwand in Höhe von 76.740,00 Euro.

Der Rat der Stadt Dortmund genehmigt gemäß § 83 Abs. 2 i. V.m. § 85 GO NRW außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigungen zur Umsetzung der Maßnahme in Höhe von 3.500.000,00 Euro im Haushaltsjahr 2021 zu Lasten des Haushaltjahres 2022, 4.500.000,00 Euro zu Lasten des Haushaltjahrs 2023 und 3.960.000,00 Euro zu Lasten des Haushaltjahrs 2024.

---

Zur Deckung dieser außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigungen werden die im Folgenden unter den „Finanziellen Auswirkungen - Anlage 3“ dargestellten Minderbedarfe verwendet.

### **Personelle Auswirkungen**

Die Maßnahme wird mit dem vorhandenen Personal durchgeführt. Das Budget ist vorhanden.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Es handelt sich um eine neu eingerichtete Investitionsfinanzstelle. Die Maßnahme konnte aufgrund des Doppelhaushaltes nicht eingeplant werden. Die Maßnahme wird über die Investitionsfinanzstelle 66O01202015053 - Brücke B 54 / Rombergpark - (Finanzposition 780 810) in der Teilfinanzrechnung des Tiefbauamtes abgebildet. Im Jahr 2020 wurden bereits außerplanmäßig Mittel gemäß § 83 GO NRW beantragt und zur Verfügung gestellt. Die nicht verausgabten Mittel werden gemäß § 22 KomHVO NRW als Übertragene Ermächtigung im Rahmen des Jahresabschlusses 2020 beantragt. Sofern die Übertragene Ermächtigung nicht genehmigt wird, erfolgt eine Beantragung des außerplanmäßigen Mehrbedarfs gem. § 83 GO NRW. Bei Genehmigung der Übertragenen Ermächtigung liegt für das Haushaltsjahr 2021 ein fortgeschriebener Haushaltsansatz für diese Maßnahme vor, sodass der restliche Mittelbedarf in Höhe von 240.000,00 Euro gemäß § 8 der Haushaltssatzung gedeckt werden kann.

Die Maßnahme soll gemäß dem Regionalen Wirtschaftsförderprogramm (RWP) gefördert werden. Die Förderhöhe liegt bei voraussichtlich 80 % (9.848.000,00 Euro). Ab dem Jahr 2021 werden Fördermittel erwartet. Die Maßnahme und der Entwurf des Förderantrages wurden mit dem Fördermittelgeber besprochen und die Maßnahme dabei vorangekündigt. Ein Förderbescheid liegt noch nicht vor, weshalb die Beschlussfassung unter dem Vorbehalt der Bewilligung durch den Fördermittelgeber erfolgt.

Die Förderung in Höhe von 9.848.000,00 Euro führt in 2021 zu einer ungeplanten Mehreinzahlung, sodass der Saldo aus Investitionen sich in dieser Höhe verringert.

Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 ff. werden die Mehreinzahlungen sowie Mehrauszahlungen haushaltsneutral berücksichtigt.

In 2021 werden bereits die Verpflichtungen für die Bedarfe ab dem Jahr 2022 ff. eingegangen, sodass entsprechende Verpflichtungsermächtigungen in 2021 zu Lasten der jeweils einschlägigen Haushaltsjahre zur Verfügung stehen müssen. Verpflichtungsermächtigungen sind derzeit nicht auf der Finanzstelle geplant, sodass diese außerplanmäßig gemäß § 83 i.V.m. § 85 GO NRW bereitgestellt werden müssen. Die einzelnen Beträge und Deckungsmöglichkeiten können der Anlage 3 entnommen werden, die die Finanzierung konkretisiert.

Für den Straßenbauteil der Maßnahme können keine Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) oder dem Baugesetzbuch (BauGB) erhoben werden.

Gem. § 13 Abs. 1 KomHVO handelt es sich bei der vorliegenden Investition nach Abwägung alternativer Möglichkeiten um die wirtschaftlichste Lösung.

Die Investition und deren Auswirkungen auf Ergebnis- und Finanzrechnung werden in den Anlagen 1 - 3 dargestellt.

## **Klimatische Auswirkungen**

Im Rahmen der Planung erfolgt regelmäßig eine Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens, die auch eventuelle klimatische Auswirkungen des Vorhabens ermittelt, bewertet und im Rahmen einer landschaftspflegerischen Begleitplanung in ggf. erforderliche Kompensationsmaßnahmen mündet. Es werden jedoch aufgrund der Vorprägung der in Anspruch genommenen Flächen aktuell keine negativen Veränderungen des Klimas bzw. klimatische Auswirkungen erwartet.

Thomas Westphal  
Oberbürgermeister

Jörg Stüdemann  
Stadtdirektor / Stadtkämmerer

Arnulf Rybicki  
Stadtrat

## **Begründung**

### **Ausgangslage**

Die Errichtung des Brückenbauwerks stellt einen bedeutenden Baustein im Rahmen der Gesamtentwicklung des Standortes PHOENIX West dar und war ursprünglich Bestandteil des mit NRW.Urbans abgeschlossenen Erschließungsvertrags II. Wesentliches Ziel war es neben der Herstellung der Erschließungsstraßen und Grünanlagen auf PHOENIX West auch, eine attraktive ÖPNV-Anbindung des PHOENIX West-Geländes über einen direkten Zugang zum Stadtbahnhalt Rombergpark herzustellen.

Neben dem verbesserten Zugang zur Stadtbahn hat die Brücke auch eine direkte Vernetzungsfunktion zwischen den PHOENIX West-Flächen und dem WILO Campus auf der einen Seite und den Flächen des Rombergparks auf der anderen Seite. Der Brückenschlag war zudem ein starkes Argument für Ansiedlungen und getätigte Expansionen in diesem Bereich.

Vor diesem Hintergrund hat der Rat der Stadt Dortmund in seiner Sitzung am 04.07.2019 folgenden Beschluss gefasst (vgl. Drucksache Nr. 14208-19):

- „1. Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Bezirksregierung Arnsberg sowie mit den zuständigen Ministerien in Verhandlungen zu treten und einen Antrag auf Fördermittel zu stellen.
- 2. Sollte dem Anliegen entsprochen werden, wird die Verwaltung beauftragt, die Planung des Brückenbauwerks zu überarbeiten und die Ausschreibung vorzubereiten.“

Der Rat hat mit seinem damaligen Beschluss den Bau der Brücke grundsätzlich befürwortet. In der Folge wurde die NRW.Urbans KE Kommunale Entwicklung GmbH beauftragt, die Zuwendungen zu beantragen. Nach den bisherigen Gesprächen mit dem Zuwendungsgabe steht eine Förderung in Aussicht. Sobald die Förderung beantragt wurde und der Zuwendungsbescheid vorliegt, soll die NRW.Urbans KE weiter beauftragt werden, die Umsetzung des Projektes für das Tiefbauamt durchzuführen. Um dann unverzüglich mit dem Ausschreibungsverfahren beginnen zu können, wird hiermit der Baubeschluss vorgelegt.

Im Folgenden werden die Einzelgewerke der Maßnahme erläutert:

## **Brückenschlag B 54**

Aufgrund der Situation vor Ort handelt es sich bei dem geplanten Brückenschlag B 54 um zwei separate Brücken (über die B 54 und über die Nortkirchenstraße). Die Brücken sind mit einem Mittelbauwerk in Form eines Erdkörpers miteinander verbunden.

Da die Geschichte des Ortes traditionell durch das Material Stahl geprägt ist, liegt es nahe, dieses auch für alle Brückenbauwerke zu verwenden. Der Verlauf der Brückenachsen folgt einer „weichen“ Wegeführung im Grund- und Aufriss ohne Knicke und Brüche. Dabei ordnet sich das eigentliche Brückentragwerk, ohne den Blickhorizont zu überlagern, bewusst dem „Wegeband“ unter, welches beiderseits vom Wegeprofil abgesetzt ist.

Der durchgängig gleich dimensionierte schlanke Ober- und der dem Kraftfluss entsprechend teleskopartig abgestufte Untergurt bestehen aus Stahlrohren, welche durch Pfosten aus rechteckig zusammengesetzten Schweißprofilen verbunden sind. Das Wegeprofil ist als äußerst schlanke, in das Brückenprofil eingelegte orthogonale Platte ausgebildet, die auf Querstegen aufliegt und beiderseits durch ein transparentes Stabgeländer mit Hartholzhandlauf begrenzt wird. Die Brückenwiderlager sind den Böschungen flächenbündig angepasst, der Übergang von Ober- und Untergurt zum Widerlager erfolgt über stählerne Verbindungsteile.

Die Materialität und Farbgebung der Brückenelemente betont die Differenzierung zwischen Weg und Tragwerk, wobei die Wegeoberfläche die Helligkeit der Wege im Gelände aufnimmt und das Tragwerk demgegenüber durch einen gedeckten Eisenglimmeranstrich zurücktritt.

## **Überbau**

Der Überbau der Brücke über die B 54 mit einer Nutzbreite zwischen den Geländern von 3,0 m ist als einfeldrige Brücke aus Stahl mit orthotroper Fahrbahnplatte konzipiert, welcher auf flachen Stahlrohrbögen aufgeständert wird. Das Deckblech der orthotropen Platte ist ca. 12 mm stark, der Querträgerabstand beträgt 3,00 m und der Abstand der Flachstahl-Längsrippen ca. 300 - 350 mm. Außenliegendes Obergurttrohr und Bogen sind entsprechend der jeweiligen Spannweite dimensioniert und mittels zusammengesetzter Schweißprofile (Pfosten) verbunden. Durch die fugen- und lagerlose Verbindung des Überbaus mit dem Unterbau (Integrale Brückenbauweise) erreicht man ein Verschmelzen dieser zu einem gemeinsamen leistungsfähigen Tragwerk. Die gesamte Stahlkonstruktion ist außenseitig mit einem Korrosionsschutzsystem versehen.

## **Widerlager und Gründung**

Die Obergurttrohre und Bögen sind über die Widerlagerscheiben gekoppelt, somit entsteht zusammen mit den geschweißten Pfosten eine lagerlose Rahmenbrücke. Die hohen Einspannmomente an den Brückenenden sind über die großen Hebelarme der Gründungen in das Erdreich einzuleiten. Es wird vorgeschlagen die Widerlagerkörper auf Gründungspfählen zu errichten und später im Zuge der Landschaftsmodellierung zu entwickeln.

## **Brückenbelag**

Auf dem Stahlüberbau wird ein reaktionsharzgebundener Dünnschichtbelag mit Einstreuung aus grauem Granitsplitt aufgebracht. Der Dünnschichtbelag entspricht dem aktuellen Stand der Technik und wird direkt auf die sandgestrahlte sowie mit einer Grundbeschichtung versehene Oberfläche appliziert. Die widerlagerseitigen Fahrbahnübergänge werden wartungsfrei aus gekanteten Edelstahl-Tränenblechen als Schleppbleche ausgebildet.

### **Brückenentwässerung**

Die Fahrbahnplatte erhält eine durchgängige Gesimskante und 2 % Quergefälle. Die Ableitung des Oberflächenwassers erfolgt über Punkteinläufe entlang der Gesimskante und an den Brückenwiderlagern.

### **Geländer**

Für beide Brücken einheitlich ist ein vertikales Füllstabgeländer mit Flachstahl-Pfosten und Holzhandlauf mit möglicher integrierter Beleuchtung vorgesehen. Der Handlauf ist 3-teilig, verdeckt verschraubt und besteht aus einem Last abtragenden Flachstahl, einem möglichen LED-Leuchtträgerelement und einem auswechselbaren abgerundeten Handlauf aus Hartholz. Die gesamte Geländerkonstruktion wird feuerverzinkt und anschließend beschichtet (Duplex-System).

### **Beleuchtung**

Die in den Handlauf integrierte Grundbeleuchtung mittels LED-Technik ermöglicht eine äußerst schlichte und zurückhaltende Ausleuchtung der Geh- und Radwege. Sie ist wartungsfrei, sparsam im Stromverbrauch und Vandalismussicher. Ihr Licht zieht keine Insekten an. Die höhere Lebensdauer gegenüber konventionellen Leuchtmitteln und die geringen Betriebskosten rechtfertigen einen einmalig höheren Investitionsaufwand. Die filigrane Wirkung der Brücke bei Nacht kann durch eine in die Widerlager eingebaute Unterflurbeleuchtung mit Strahlern unterstützt werden.

### **Rampenanlage Rombergpark und B 54**

Die Führung der Rampenanlagen erfolgt parallel zur B 54 in barrierefreier Rampenneigung  $\leq 6\%$ . Auf Grund der begrenzten zur Verfügung stehenden Fläche ergeben sich zwei verschiedene Ausführungen:

Rampe Nord: Direkter Verlauf parallel zur B 54. Am Ende der Rampe besteht die Möglichkeit eines direkten fußläufigen Treppenanschlusses an den Zugang zur Haltestelle Rombergpark.

Rampe Süd: Verlauf parallel zur B 54, auf Grund des vorhandenen und zu erhaltenden Zugangs zur Kastanienallee im Rombergpark muss die Rampe aber mehrfach geknickt werden um den Zugang zu erreichen. Die Rampe endet direkt am Zugang Kastanienallee an einem kleinen Platz mit Sitzgelegenheit. Dadurch bekommt der Zugang zum Park am Rampenfuß eine definierte Adresse. Die versetzte Treppenanbindung von der Kastanienallee zum 2. Podest der Rampe bietet den Vorteil einer einfacheren Ausführung als Geländetreppe und ermöglicht einen direkteren Anschluss an die Kastanienallee ohne Umweg durch den Wald. Die Führung der Rampenanlagen erfolgt ohne den Einsatz von betonierten Stützwänden, außer im direkten Bereich des Widerlagers West Brücke B 54. Teilweise erforderliche Abstützungsmaßnahmen erfolgen durch den Einsatz von Gabionenwänden. Die Böschungsneigungen liegen immer bei 1:1,5.

### **Lichtzeichen**

Das sogenannte Lichtzeichen dient als Erkennungssignal für den Eingang zu Romberg- und PHOENIX Park West. Über das Lichtzeichen erfolgt eine direkte Anbindung von der Haltestelle Rombergpark auf die Brücke B 54 mittels einer Treppenanlage und eines barrierefrei erreichbaren Aufzugs. Die Konstruktion erfolgt in einer Mischbauweise aus Stahl und Beton, eine vorgehängte Fassade gibt dem Lichtzeichen seine markante Kontur. Die Fassade wurde in der Linienführung vereinfacht, die vollflächige Verglasung wurde durch eine transparente Verkleidung aus Streckmetall ersetzt.

**Zuständigkeit/Beratungsfolge**

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 Abs. 1 S.1 GO NRW i. V. m. §§ 4 und 24 Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017 und des Zuständigkeitsverzeichnisses. Die Anhörung der Bezirksvertretungen erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 4 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017 und des Zuständigkeitsverzeichnisses.

Das vorgeschlagene Beschlussverfahren weicht von der in § 4 der "Geschäftsordnung für den Rat der Stadt, seinen Ausschüsse, Kommissionen und die Bezirksvertretungen" vorgesehenen Beratungsfolge ab, da die Bezirksvertretung Hörde aufgrund der Konstellation der Sitzungstermine erst nach der Behandlung in den Fachausschüssen beteiligt werden kann.