



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
66	StR Arnulf Rybicki	25.10.2021
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Jürgen Hannen	24230	-
Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün	30.11.2021	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-West	01.12.2021	Empfehlung
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	02.12.2021	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	16.12.2021	Empfehlung
Rat der Stadt	16.12.2021	Beschluss

Tagesordnungspunkt

Abriss und Neubau der Fuß- und Radwegbrücke Lindemannstraße, Baubeschluss

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt beschließt den Abriss und Neubau der Fuß- und Radwegbrücke Lindemannstraße mit einem Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von 9.900.000,00 Euro, inklusive Planungskosten.

Die Finanzierung erfolgt aus dem Budget des Tiefbauamtes (FB 66) aus der Investitionsfinanzstelle 66W01202014644 - BW Neubau Brücke Lindemannstraße - (Finanzposition 780 810) mit folgenden Auszahlungen:

Bis Haushaltsjahr 2020:	140.962,30 Euro
Haushaltsjahr 2021:	400.000,00 Euro
Haushaltsjahr 2022:	2.500.000,00 Euro
Haushaltsjahr 2023:	5.800.000,00 Euro
Haushaltsjahr 2024:	1.059.037,70 Euro

Die Investition bedingt eine jährliche Belastung der städtischen Ergebnisrechnung in Höhe von 67.000,00 Euro.

Personelle Auswirkungen

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

Finanzielle Auswirkungen

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt im Haushaltsjahr 2021 ff. aus der Investitionsfinanzstelle 66W01202014644 - BW Neubau Brücke Lindemannstraße - (Finanzposition 780 810).

Für das Jahr 2021 stehen auf der einschlägigen Finanzstelle investive Mittel in ausreichender Höhe zur Verfügung. Im Rahmen der endgültigen Haushaltsplanaufstellung 2022 ff. werden die benötigten Ein- und Auszahlungen haushaltsneutral eingeplant.

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. Im Jahr 2021 steht für die Jahre 2022, 2023 und 2024 kein ausreichendes Verpflichtungsermächtigungsbudget zur Verfügung, sodass dieses gemäß § 8 der Haushaltssatzung bereitgestellt werden muss. Die einzelnen Beträge und Deckungsmöglichkeiten können der Anlage 3 entnommen werden, die die Finanzierung konkretisiert.

Die Baumaßnahme ist zur Förderung gemäß den Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinie Nahmobilität - FöRi-Nah) beantragt worden. Im Einplanungsgespräch wurde eine Bewilligung in Aussicht gestellt mit einer geteilten Förderung, d. h. mit Fördersätzen von 85% bzw. 95% der zuwendungsfähigen Kosten je nach Anlagenteil. Davon ausgehend und unter Berücksichtigung der Erfahrungswerte zur Absetzung nicht-zuwendungsfähiger Kosten wird eine Gewährung von Zuwendungen in Höhe von ca. 80 % der Baukosten erwartet. Aufgrund der engen Zeitprämissen in diesem Projekt ist davon auszugehen, dass es erforderlich werden wird, mit dem Instrument des förderunschädlichen vorzeitigen Maßnahmenbeginns zu arbeiten, um Verzögerungen im Rahmen von Vergabeverfahren zu vermeiden.

Die alte Anlage 190004207 „BW 763 Brücke Lindemannstraße“ weist Restbuchwerte zum 01.01.2024 in Höhe von 14.691,82 Euro (Aktiva) und 20.862,74 Euro (Passiva) auf.

Der jetzige Zustand des Max-Ophüls-Platzes (Fußgängerzone) wurde im Jahr 1995 im Rahmen der städtebaulichen Maßnahme "Sachprogramm Verkehrsberuhigung / Gestaltung Lindemannstraße" geschaffen.

Im Zuge der geplanten Baumaßnahme "Neubau Brücke Lindemannstraße" soll auch der Bereich bis zur Umfahrung an der Lindemannstraße umgestaltet werden.

Dabei erfolgt lediglich ein Austausch des vorhandenen Pflasters. Es wird gegenüber der alten Befestigung keine verkehrstechnische Verbesserung erreicht. Es handelt sich vielmehr um eine Umgestaltung nach städtebaulichen Gesichtspunkten, die nach der Rechtsprechung des OVG zu keiner Beitragspflicht nach § 8 KAG führt.

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.

Klimarelevanz

Im Zuge der Planung wurde durch das Umweltamt der Stadt auf Antrag eine Genehmigung für die Entnahme der in Rede stehenden Bäume erteilt. Hierin werden ausgleichende und ersetzende Kompensationsmaßnahmen vorgegeben. Aufgrund der Vorprägung der in Anspruch genommenen Flächen werden jedoch aktuell keine über den genehmigten Eingriff hinausgehende negative Veränderungen des Klimas bzw. klimatische Auswirkungen erwartet.

Es wurde eine Artenschutzprüfung zur Detektierung von Fledermäusen durchgeführt (ASP Stufe 1). Durch das Vorhaben werden danach keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände ausgelöst. Eine vertiefende Artenschutzprüfung (Stufe 2) ist damit nicht erforderlich.

Thomas Westphal
Oberbürgermeister

Jörg Stüdemann
Stadtdirektor / Stadtkämmerer

Arnulf Rybicki
Stadtrat

Begründung

Ausgangslage

Die Fuß- und Radwegebrücke Lindemannstraße verbindet den Max-Ophüls-Platz mit dem Vorplatz der Messe Dortmund und überspannt dabei den sechsstreifigen Rheinlanddamm. Die Brücke sorgt somit an zentraler Stelle für eine fußläufige Anbindung des Kreuzviertels und des Innenstadtbereichs an das Messeareal, die Westfalenhalle mit dem angrenzenden Stadion sowie weiteren Sportstätten, dem Naturschutzgebiet Bolmke und Kleingartenanlagen. Insbesondere bei Messerveranstaltungen und an Spieltagen von Borussia Dortmund ist die Brücke besonders stark frequentiert und bietet außerdem einen zentralen Treffpunkt.

Bestandsbauwerk

Das bogenförmige Brückenbauwerk stammt aus den 1950er Jahren und ist mit einer Steigung von mehr als sechs Prozent nach den anerkannten Regeln der Technik als nicht mehr barrierefrei anzusehen. Daher wurde der Beschluss gefasst, das Brückenbauwerk abzureißen und durch einen barrierefreien Neubau zu ersetzen.

Brückenneubau

Entwurfskonzept und Wegführung

Die neue Brücke ermöglicht den Nutzer*innen die direkte Verbindung beider Plätze analog des bestehenden Bauwerkes, wobei die bisherigen steilen Rampen durch Treppen ersetzt werden. Es ist davon auszugehen, dass diese Wegführung die bei Großveranstaltungen, insbesondere bei Fußballspielen im Signal-Iduna-Park bevorzugte Verbindung darstellen wird - auch für Radfahrende oder mobilitätseingeschränkte Nutzer*innen -.

Die Treppen ergänzen weit auskragende großzügige Rampen („Loops“), die das Höhenniveau barrierefrei überwinden, wobei die frei auskragenden Loops insbesondere auf Seiten des Messe-Vorplatzes einen neuen, weithin exponierten Ausblick kreieren. Die neue Brücke weist eine Gesamtlänge von ca. 309,2 m auf.

Barrierefreiheit

Die grundsätzliche Motivation zum Abbruch der bestehenden Brücke und zum vorgesehenen Neubau wird durch den Bedarf einer barrierefreien Querung des Rheinlanddammes (B 1) formuliert. Dazu gehört in Ergänzung zum Brückenbauwerk auch die Neugestaltung der Zuwegung und der angrenzenden Freiflächen.

Sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite ist es daher angezeigt, den Freiraum im Kontext zu dem Brückenbauwerk sowie einer barrierefreien Wegeführung ganzheitlich umzugestalten. Grundsätzlich muss heute jedes neugebaute oder umgebaute/modernisierte (Verkehrs-)Bauwerk im öffentlichen Raum barrierefrei nutzbar sein. Sämtliche Grundprinzipien der barrierefreien Gestaltung von Infrastrukturbauwerken werden daher auch hier gemäß den geltenden Anforderungen der DIN 18040-3 vollumfänglich verwirklicht. Im Bereich der Rampen/Loops werden bei konstanten 6% Längsneigung im Abstand von 6 m Ruhepodeste von 1,5 m Länge und 1,5% Längsneigung angeordnet. Im Bereich der Brücke beträgt die Längsneigung < 3%.

Freianlagen

Auf der Messeseite (Bearbeitungsbereich Süd) schließt die Bearbeitungsgrenze des Planungsbereiches an den Messeplatz im Süden sowie an die Bestandsrampe im Westen an. Im Osten endet der Bereich der Umbaumaßnahmen am bestehenden Parkplatz, im Norden definiert die Straßenverbindung zwischen den Parkplatzbereichen den Bearbeitungsbereich.

Am Max-Ophüls-Platz (Bearbeitungsbereich Nord) wird der Planbereich im Westen und Osten durch die Bestandsbebauung, im Süden durch den Gehwegrand und im Norden an einer geeigneten Stelle im Übergang zur Lindemannstraße definiert.

Im Zuge der Entwurfsplanung wurde die Ausbaugrenze im Bereich des Eingangs zum Gebäude der Fachhochschule vorläufig festgelegt. Um eine einheitliche und ansprechende Gestaltung des gesamten Platzes zu erzielen, soll die Ausbaugrenze nunmehr aber während der Ausführungsplanung nach Norden bis zum Übergang zur Lindemannstraße verschoben werden, sodass der Platz nach der Umgestaltung auch das angestrebte einheitliche Oberflächendesign aufweist. Hierdurch ergibt sich eine zusätzliche zu gestaltende Platzfläche in der Größenordnung von 680 m². Die dadurch anfallenden Kosten, die mangels originärem Zusammenhang zur barrierefreien Gestaltung des Brückenneubaus nicht dem zuwendungsfähigen Aufwand zuzurechnen sind, betragen 160.000,- €. Diese zusätzliche Investition wird jedoch dringend empfohlen, um den Eindruck von „Stückwerk“ in der Platzgestaltung an diesem prominenten Ort zu vermeiden und um den erwarteten Impressionen der ansprechenden und identitätsstiftenden Brücke keinen visuell-gestalterischen Schaden zuzufügen.

Die Bäume auf dem Max-Ophüls-Platz müssen aufgrund des Flächenbedarfs des neuen Bauwerks, Bewegungs- und Aufstellflächen der Feuerwehr sowie zu Zwecken der notwendigen Leitungsumlegung seitens Donetz und der Verlegung einer neuen Fernwärmeleitung seitens DEW21, entnommen werden. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme wird der Baumbestand im Rahmen des Möglichen erneuert.

Der Baumbestand im Mittelstreifen der B 1 bleibt beim den Neubau der Brücke erhalten. Nötige Schutzmaßnahmen für den Baumbestand sind u. a. die Aufstellung eines Baumschutzzaunes sowie die Errichtung eines Wurzelschutzvorhanges im Bereich der betroffenen Bäume. Die durch die Baumaßnahme in Mitleidenschaft gezogenen Flächen werden im Mittelstreifen auf ein Minimum reduziert.

Nördlich der B 1 muss eine Platane entnommen werden. Die Ersatzpflanzung der Platane kann in einer naheliegenden Baumücke im Mittelstreifen realisiert werden.

Der Bereich Süd am Messeplatz wird mit einer Ansaat artenreicher Blühwiese für den innerstädtischen Bereich geplant. Unter dem Brückenloop ist eine Sedumansaats in Form von fertig vorgezogenen Sedumteppichen (ähnlich Rollrasen) vorgesehen.

Alle Bewegungsflächen werden auch hier barrierefrei hergestellt. Der Max-Ophüls-Platz sowie die Zuwegung zur Treppe im Bereich Messe werden mit einem Betonpflaster gestaltet. Die Wegeflächen im Bereich der Messe erhalten eine Mastixfläche (Asphalt plus Beschichtung). Auf dem Max-Ophüls-Platz ist ein großzügiges Bankelement mit Sichtbetonunterkonstruktion und Holzaufgabe eingepflanzt.

Die bestehende Teichanlage auf dem Max-Ophüls-Platz dient als Regenrückhaltebecken der Dachentwässerung des Hotelgebäudes. Die Anlage wird den neuen Gegebenheiten angepasst und künftig wieder als Teich gestaltet.

Beleuchtung

Das neue Brückenbauwerk wird durch ein ansprechendes, insgesamt hochwertiges Beleuchtungskonzept ergänzt, welches der besonderen Örtlichkeit und Bedeutung in der und für die Stadt Dortmund Rechnung tragen soll. Die funktionale Wegebeleuchtung auf Brücke, Rampen und Treppen soll eine gute Orientierung und verkehrssichere Beleuchtung gewährleisten, insbesondere auch zu Zeiten hochfrequenter Nutzung.

Das Beleuchtungskonzept setzt sich aus verschiedenen funktionalen und akzentuierenden Komponenten zusammen:

- Handlaufleuchten,
- einer Lichtlinie auf der Brücke,
- einer Konturbeleuchtung auf der Unterseite sowie
- einer zusätzlichen Mastleuchte für Großveranstaltungen, um trotz der vielseitigen Randbedingungen insgesamt ein ruhiges Gesamtbild zu erzielen und eine attraktive, angenehme und sichere Nutzung bei Nacht zu gewährleisten.

Als wichtige lichttechnische Randbedingungen sind vor allem die Berücksichtigung der Auswirkungen auf den Verkehr entlang des Rheinlanddamms, die teils sehr engen Platzverhältnisse auf dem Max-Ophüls-Platz und die stark variierenden Nutzungsansprüche zu nennen.

Aufgrund der umliegenden Nutzungen, wie der Fachhochschule, dem Hotel und den Westfalenhallen verändern sich die Stärke und die Zusammensetzung der Personenströme auf der Brücke stark. Die Grundhelligkeit der funktionalen Beleuchtung wird daher in Abwägung von Sicherheits- und Umweltbelangen so gering wie nötig gehalten. Alle Leuchten sind direkt auf das Bauwerk ausgerichtet, um Lichtemission zu vermeiden. Durch Ausrichtung und entsprechende Abstrahlcharakteristik wird eine Blendung für den Autoverkehr ausgeschlossen. Der Schwerpunkt liegt auf einer intelligenten Kombination einzelner Leuchten- bzw. Funktionsgruppen, dem gezielten Einsatz der Lichtwirkungen und der Definition von klaren (Nutzungs-)Zeit- und Farbräumen. Das bietet im Ergebnis eine kontrollierte Beleuchtung streng nach Erfordernis und Nutzungszeiten, mit der Möglichkeit zu kurzfristig verstärkter und gezielter Akzentuierung bei besonderem Anlass.

Vereinbarungen mit Dritten

Die Brücke endet südlich der B1 mit einer Treppe und einer Rampenanlage auf dem Gelände der Westfalahallen (WH). Somit bedarf es hinsichtlich der Organisation von Bauprozessen und künftigen Schnittstellen zwischen den Brücken- und Messeflächen, regelmäßiger Abstimmungen zwischen Stadt und WH. Im gesamten Planungsprozess wurden hierzu in regelmäßigen, bilateral geführten Gesprächen bereits einvernehmliche Lösungen erarbeitet.

Aktuell gibt es nur noch wenige offene Themen, die einer finalen Abstimmung bedürfen:

- Es entfallen mit der Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses infolge der Wegeverbindung des Brückenbauwerkes nach Osten auf dem Messegelände planmäßig acht Stellplätze. Dieser Anschluss des Brückenbauwerkes an die Parkplatzfläche in diesem Bereich ist daher nun dementsprechend neu zu gestalten. Abstimmungen hinsichtlich einer möglichen und geeigneten Kompensation für die entfallenden Stellplätze sind aktuell noch nicht abgeschlossen und somit weiter abzustimmen.
- Zur Umsetzung des Freianlagenentwurfs ist zu vereinbaren, wie zwei Flaggenmaste in unmittelbarer Nähe zum neuen Brückenbauwerk entweder bauzeitlich entfernt oder gesamtgestalterisch besser dauerhaft versetzt werden.
- Es bedarf noch weiterer Abstimmung, wie die Flächen, die zur Abwicklung und Organisation der Baumaßnahme dienen sollen, zur Verfügung gestellt werden können.

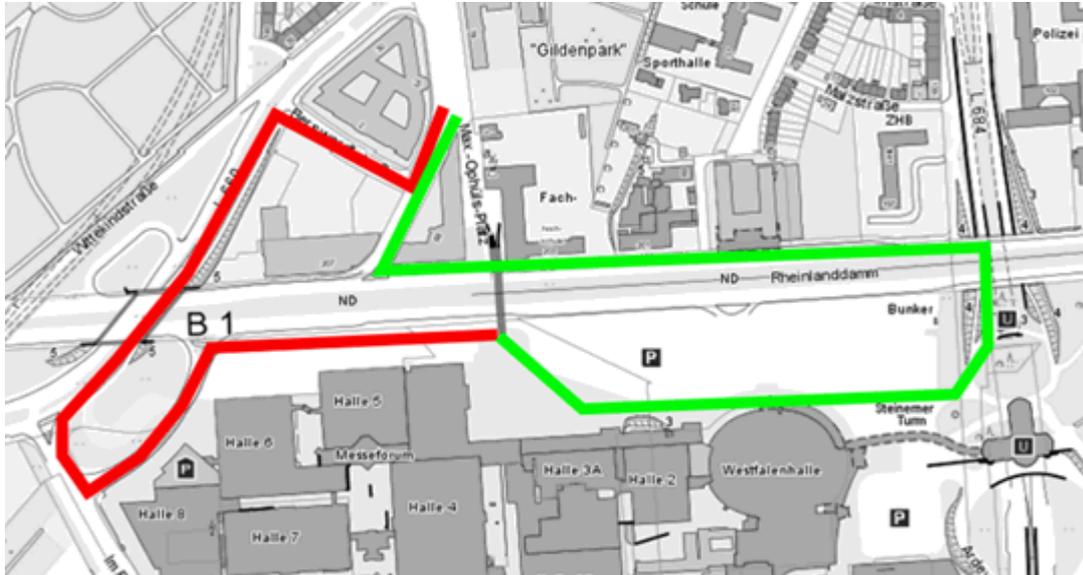
Zeitschiene

Bauvorbereitende Maßnahmen werden nach Beschlussfassung ausgeschrieben und vergeben, sodass ab voraussichtlich März 2022 mit deren Umsetzung begonnen werden kann. Der Rückbau der bestehenden Brücke soll im September 2022 erfolgen. Der anschließende Baubeginn des Brückenneubaus ist für Dezember 2022 geplant. Dessen Bauende soll planmäßig nach etwa einem Jahr im Dezember 2023 erfolgen. Die umliegenden Freianlagen werden sukzessive und in sinnvollen Abschnitten, die einerseits den Brückenbau nicht behindern und andererseits die neue Freianlage nicht gleich durch Bautätigkeiten beschädigen, zeitlich parallel zum Brückenbau bereits begonnen. Hintergrund hierfür ist, dass ab März 2024 die Arbeiten gemäß UEFA bis nach Abschluss der Fußball-EM ruhen müssen. Die Brücke und die Freianlagen müssen dann funktional betriebsbereit und für das sportliche und mediale Großereignis gestalterisch qualifiziert sein. Das bedeutet, dass Platzflächen, die bis März nicht in Gänze fertiggestellt werden können, begehbar, sicher und in ansprechender Gestaltung hergerichtet sein werden. Das Ende der fertigstellenden Bauausführung der Freianlagen ist für Oktober 2024 vorgesehen. Im Wesentlichen betrifft dies die Fertigstellung von Oberflächengestaltungen, Ansaaten, Neupflanzungen sowie die Herstellung von Einrichtungen von Fahrradabstellanlagen und Sitzgelegenheiten.

Umleitungen des Fuß- und Radverkehrs während der Bauzeit

Der Max-Ophüls-Platz wird während der Bauzeit als Wegeverbindung nicht zur Verfügung stehen. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird die Platzfläche in Gänze zur Abwicklung der Baumaßnahmen benötigt. Je nach Zielpunkt kann eine Umleitung über die Wittekindstraße oder parallel zur B 1 in Richtung Hohe Straße genutzt werden. Aufgrund dieser Umleitungsstrecken ist es nicht verhältnismäßig, ein Behelfsbauwerk während der Bauzeit zu errichten und vorzuhalten.

Abstimmungen hierzu mit den Westfalenhallen, dem BVB sowie ein Schnittstellenmanagement mit der Maßnahme „Eventmeile Strobelallee“ befinden sich in einem laufenden Prozess.



Mögliche Umleitungsstrecken

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.

Die Anhörung der Bezirksvertretung Innenstadt-West 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.

Auf Grund der Terminierung der Gremiensitzungen ist die Beteiligung der Bezirksvertretung Innenstadt-West erst nach der Beratung im Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün möglich.