



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Ludger Wilde	05.06.2019
66	StR Arnulf Rybicki	
WF	Thomas Westphal	

verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Birgit Niedergethmann	22614	-
Gerhard Kappert	22665	
Michael Lenkeit	25606	

Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Ausschuss für Wirtschafts-, Beschäftigungsförderung, Europa, Wissenschaft und Forschung	12.06.2019	Empfehlung
Bezirksvertretung Hörde	18.06.2019	Empfehlung
Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün	18.06.2019	Empfehlung
Bezirksvertretung Hombruch	25.06.2019	Empfehlung
Ausschuss für Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	26.06.2019	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	04.07.2019	Empfehlung
Rat der Stadt	04.07.2019	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

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. Für die Errichtung des Brückenbauwerks B 54 wird ein gesonderter Baubeschluss gefertigt.

Personelle Auswirkungen

Keine.

Finanzielle Auswirkungen

Die Finanzierung der Maßnahme und deren Auswirkungen auf die Ergebnisrechnung werden in einem gesonderten Baubeschluss dargestellt, sofern Fördermittel zur Verfügung gestellt werden.

Bislang war das Brückenbauwerk B 54 Bestandteil des Erschließungsvertrages PHOENIX West. Dort war ein fester Kostenanteil der Stadt Dortmund in Höhe von 476.000 € vereinbart. Dieser basierte auf den im Jahr 2007 geschätzten Baukosten von etwa 3,75 Mio. €.

Grundlage dieser Planung war ein Bauwerk mit nur einem Rampenanschluss an der Seite des Rombergparks. Eine Planungsänderung sah nun sowohl einen nördlichen als auch einen südlichen Brückenanschluss vor. In diesem Zuge wurde außerdem festgestellt, dass durch bauliche Maßnahmen Schwächen des Untergrundes mit Bohrpfählen ausgeglichen werden müssen. Diese Änderungen führten 2013 zu einer Kostenkalkulation für den Brückenschlag auf Grundlage des von der Stadt unterzeichneten Entwurfs in Höhe von 6,6 Mio. € (gemäß Förderbescheid 2013). Hierin sind neben den Baukosten, inklusive der Kosten für Altlastensicherung und Baugrundaufbereitung, auch die Baunebenkosten für die Fachingenieure, sowie Kosten für barrierefreien Verknüpfungssysteme enthalten.

Bei der seit diesem Zeitpunkt eingetretenen Kostensteigerung handelt es sich im Wesentlichen um die allgemeine Baupreisentwicklung und die Präzisierung der technischen Anforderungen sowie Zusatzkosten aufgrund der Untergrundbeschaffenheit im Bereich der Rampenanlage am Gut Romberghöfe/Rombergpark und im Bereich des Mittelbauwerks/Verbindungserdbauwerks. Zudem waren Anpassungen an das Investorenkonzept im Bereich der Romberghöfe erforderlich.

Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen ist nun eine Abwicklung bzw. Realisierung durch die Stadt Dortmund nach den aktuellen Förderbestimmungen des Landes erforderlich.

Auf Basis des derzeitigen Planungsstandes werden die Baukosten für das Brückenbauwerk auf 12,1 Mio. € geschätzt. Die erwartete Förderung beträgt 80 %.

Ullrich Sierau
Oberbürgermeister

Jörg Stüdemann
Stadtdirektor/ Stadtkämmerer

Arnulf Rybicki
Stadtrat

Ludger Wilde
Stadtrat

Thomas Westphal
Geschäftsführer

Begründung

Planungsintention

Der städtebauliche Masterplan des Architekten Kai Stege war das Ergebnis einer Entwicklungswerkstatt im Jahre 2000. Auf den Masterplan aufbauend wurden, entsprechend der Auflagen aus der EU-Förderung, die Planungen für den PHOENIX Park mit den barrierefreien Verknüpfungssystemen durch die Wettbewerbe „Realisierungswettbewerb PHOENIX Park“, „Brückenwettbewerb PHOENIX Park“ sowie „Licht im PHOENIX Park“ weiter entwickelt.

Auf Grundlage dieser Planungen wurde im Zeitraum von 2006 bis 2016 ein System von insgesamt sieben Brücken errichtet. Der Brückenschlag zwischen PHOENIX West und dem Botanischen Garten Rombergpark über die B 54 ist der letzte Baustein des im Rahmen der städtebaulichen Planung PHOENIX West entwickelten sogenannten Landschaftskreuzes.

Die Errichtung des Brückenbauwerks stellt somit einen bedeutenden Baustein im Rahmen der Gesamtentwicklung des Standortes PHOENIX West dar.

Die Schaffung einer barrierefreien Verbindung in Nord-Süd-Richtung zwischen dem Westfalenpark und dem Botanischen Garten Rombergpark sowie in Ost-West-Richtung die Verbindung des Naturschutzgebietes Bolmke über den PHOENIX Park bis zum PHOENIX See wird durch das Brückenbauwerk über die B 54 abgeschlossen. Zudem erfolgt über den Brückenschlag B 54 ein direkter barrierefreier Zugang zum ÖPNV und an das städtische Stadtbahnnetz. Dieser Aspekt ist für die Unternehmen auf PHOENIX West von besonderer Bedeutung.

Politische Beschlusslage

Die Brückenverbindung zum Botanischen Garten Rombergpark und die Anbindung der Stadtbahnhaltestelle über diese Fußgängerbrücke waren außerdem feste Bestandteile der Plankonzeption bei folgenden politischen Beschlüssen:

- Grundsatzbeschluss zum städtebaulichen Masterplan über die Ergebnisse der Entwicklungswerkstatt PHOENIX West vom 15.06.2000.
- Überarbeitung des städtebaulichen Konzeptes/Masterplan am 27.08.2002. Der Beirat der unteren Landschaftsbehörde war an dieser Entscheidung am 18.09.2001 beteiligt worden.
- Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Hö 251 – Verkehrsknoten Nortkirchenstraße – vom 26.03.2009
- Ratsbeschluss über die zweite Offenlegung zum Bebauungsplan Hö 253 vom 25.10.2010.

Im Rahmen der Beteiligung des Beirates der unteren Landschaftsbehörde am 20.08.2008 hat sich dieser dezidiert mit dem PHOENIX West-Konzept inklusive des geplanten Wegenetzes befasst.

Rahmenbedingungen zur ÖPNV-Anbindung

Der Rat der Stadt hat sich bereits in seiner Sitzung am 26.09.2002 auf Grundlage des städtebaulichen Entwurfs von stegepartner, auch mit der Anbindung und Erschließung des Zukunftsstandortes mit öffentlichen Verkehrsmitteln beschäftigt. Diese sollte, insbesondere durch die Einrichtung eines neuen DB-Haltepunktes, optimiert werden. Aus diesem Grunde wurde eine Untersuchung zur betrieblichen Machbarkeit in Auftrag gegeben. Diese von der DB durchgeführte Studie kam allerdings zu dem Ergebnis, dass die Schaffung einer zusätzlichen Haltestelle aus verschiedenen betrieblichen Gründen nicht empfohlen werden kann.

Deshalb wurde auf den Bau des zusätzlichen Haltepunktes verzichtet. Als Alternative dazu wurde in der Ratssitzung am 30.08.2007 beschlossen, dass das Gebiet PHOENIX West mit Buslinien so erschlossen und diese miteinander so vertaktet werden sollen, dass zum einen eine Erschließung mit möglichst kurzen Fußwegen und zum anderen eine Verbindung zum Hörder Bahnhof alle 10 Minuten gewährleistet wird.

Darüber hinaus wurde ebenfalls beschlossen, dass im Bebauungsplan Hö 253 - PHOENIX West - eine optionale Schienenanbindung durch die Verlängerung der Stadtbahntrasse der Linie U49 gesichert werden soll.

Die Möglichkeit der Realisierung eines zusätzliche DB-Haltepunktes sollte allerdings nicht gänzlich aufgegeben, sondern die langfristige Option durch Beibehaltung der Darstellung im Flächennutzungsplan gesichert werden.

Die ÖPNV-Erschließung wird aktuell über den Stadtbahnhaltepunkt Rombergpark und zwei Buslinien hergestellt. Die Linien 445 und 451 verbinden PHOENIX West vor allem mit diesem Stadtbahnhaltepunkt und dem ÖPNV Knotenpunkt Hörder Bahnhof. Die mögliche Trassenoption zur Erweiterung der Stadtbahn wird weiterhin im aktuellen Bebauungsplanentwurf als von Bebauung freizuhalten Fläche gesichert.

Da nicht davon ausgegangen werden kann, dass sowohl die Anbindung an die DB-Strecke als auch eine Verlängerung der Stadtbahnlinie mittelfristig erfolgen wird, ist die Anbindung von PHOENIX West über die geplante Brücke an die Stadtbahnhaltestelle kompensatorisch und für eine attraktive ÖPNV-Anbindung zwingend erforderlich.

Standortfaktor für Unternehmen

Durch den geplanten Brückenschlag über die B 54 erhalten insbesondere die Beschäftigten der Unternehmen auf PHOENIX West und auf dem Wilo Campus künftig eine schnellere, sicherere und barrierefreie Anbindung an das städtische Stadtbahnnetz. Über einen beleuchteten Treppen- und Aufzugsturm wird der direkte Zugang zum Stadtbahn-Haltepunkt Rombergpark hergestellt. Für das Erschließungskonzept des neuen Wilo Campus stellt das Brückenbauwerk somit ein wichtiges Element dar.

Eine behindertengerechte Rampe in Richtung Rombergpark schafft zudem die Verbindung zwischen dem Technologiepark PHOENIX West und den Gewerbeflächen des ehemaligen Gutes Brünninghausen sowie den in diesem Bereich geplanten Nutzungen wie der Gastronomie und dem Botanischen Garten Rombergpark.

Die Errichtung des Brückenbauwerks war ein wichtiges Argument bei Akquisition von Betrieben und Unternehmen für den Standort PHOENIX West.

Die Unternehmen auf und im Umfeld von PHOENIX West vertrauen darauf, dass die Stadt Dortmund ihrer Verpflichtung als verlässlicher Partner für Unternehmensansiedlungen nachkommt und das Brückenbauwerk realisiert wird.

Bedeutung im Radwegenetz

Mit dem Bau der neuen Brücke werden die PHOENIX-Flächen an das Radwegenetz entlang der Bundesstraße angeschlossen. Der Fuß- und insbesondere der Radverkehr als umweltschonende Verkehrsarten erhalten eine zusätzliche Möglichkeit, die vierstreifige anbaufreie B 54 barrierefrei zu queren. Dadurch leistet das Bauwerk einen wichtigen Beitrag zur Attraktivierung der Radnutzung und damit zur Luftreinhaltung.

Bedeutung im Freiraumsystem

Der Brückenschlag B 54 ist darüber hinaus Bestandteil des Radial-Konzentrischen Freiraummodells, welches die Verknüpfung von Grünräumen im gesamten Stadtgebiet zum Ziel hat. Der Entwurf des Planungsbüros stegepartner für den Bereich PHOENIX West basierte auf diesem Modell und stellt somit einen Baustein für die Verbindung „Vom Platz von Rostow am Don zu Fuß oder per Rad bis ins Ruhrtal“ dar.

Förderantrag

Der Brückenschlag B 54 war ursprünglich Bestandteil des Erschließungsvertrages II zwischen der Stadt Dortmund und der NRW. URBAN GmbH & Co.KG (NRW. URBAN). Grundlage war der Bewilligungsbescheid zum 5. Förderantrag (Regionales Wirtschaftsförderungsprogramm RWP 8). Die Planung sah vor, dass der Brückenschlag B 54 im Rahmen der Sanierung und Herrichtung des Technologiestandortes PHOENIX West durch die NRW.URBAN geplant und baulich umgesetzt werden sollte. Auf Grundlage einer mit der Stadt Dortmund abgestimmten Entwurfsplanung sollten die erforderlichen Hauptarbeiten im Spätherbst 2016 europaweit ausgeschrieben werden. Der Baubeginn war für das Frühjahr 2017 geplant und die Bauzeit mit ca. 18 Monaten veranschlagt. Die Ausschreibung musste jedoch aufgehoben werden, da kein angemessenes wirtschaftliches Angebot abgegeben wurde.

Auf Grund der Verzögerung der Maßnahme wurde von der NRW.URBAN ein Antrag auf Verlängerung des Bewilligungs- und Durchführungszeitraumes und auf die Anerkennung von Mehrkosten bei der Bezirksregierung Arnsberg gestellt.

Dem Antrag wurde von der Bezirksregierung Arnsberg nicht zugestimmt, da von der NRW.URBAN nur noch Maßnahmen ausgeführt werden sollen, die bis Ende 2019 größtenteils umgesetzt werden können. Auf Grund des ergangenen Bescheides kann die NRW.URBAN den Brückenschlag B 54 nicht mehr über die vorliegenden Bescheide finanzieren und realisieren. Dadurch wird auch eine Anpassung des Erschließungsvertrages erforderlich, die in einer gesonderten Beschlussvorlage dargestellt wird.

Weitere Vorgehensweise

Zur Umsetzung des Brückenschlags B 54 ist es nunmehr erforderlich, dass die Stadt Dortmund einen entsprechenden Förderantrag stellt. NRW.URBAN hat zugesichert, dass die Stadt Dortmund Planungs- und Ausschreibungsunterlagen übernehmen und somit auf umfangreiche Unterlagen aufbauen kann.

Das Land NRW hat in Aussicht gestellt, einen durch die Stadt Dortmund eingereichten Förderantrag zur baulichen Umsetzung des Brückenschlags B 54 positiv zu begleiten.

Der Antrag auf Fördermittel wird vom Tiefbauamt gestellt. Von dort erfolgen auch die Fördermittelabwicklung sowie die bauliche Umsetzung.

Nach Beschlussfassung erfolgt eine Aktualisierung der Planungs- und Ausschreibungsunterlagen. Mit dem Start eines Vergabeverfahrens kann frühestens im II. Quartal 2020 gerechnet werden, Baubeginn wäre somit im optimalen Fall Ende 2020/Anfang

Fortsetzung der Vorlage:

Drucksache-Nr.:	Seite
14208-19	6

2021. Die Bauzeit beträgt ca. 18 Monate. Die Fertigstellung der Maßnahme kann somit frühestens im Jahr 2022/2023 erfolgen.

Zuständigkeit

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 Hörde 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.

Das vorgeschlagene Beschlussverfahren weicht von der in § 4 der "Geschäftsordnung für den Rat der Stadt, seinen Ausschüsse, Kommissionen und die Bezirksvertretungen" vorgesehenen Beratungsfolge ab. Die Bezirksvertretung Hombruch kann aufgrund der Konstellation der Sitzungstermine erst nach der Behandlung im Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün der Stadt Dortmund beteiligt werden.

Um den zeitnahen Baubeginn sicherzustellen, sollte der Förderantrag schnellstmöglich gestellt werden. Somit ist die Beschlussfassung am 04.07.2019 zwingend erforderlich. Bei Einhaltung der vorgesehenen Beratungsfolge könnte der Beschluss im Rat der Stadt erst am 26.09.2019 erfolgen.