



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
66	StR Lürwer	24.08.2016
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Martin Krieg	2 47 50	-
Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün	13.09.2016	Empfehlung
Bezirksvertretung Brackel	15.09.2016	Empfehlung
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	23.09.2016	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	29.09.2016	Empfehlung
Rat der Stadt	29.09.2016	Beschluss

Tagesordnungspunkt

Zweigleisiger Ausbau Brackeler Hellweg/Asselner Hellweg

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Dortmund beschließt den zweigleisigen Ausbau des Brackeler und Asselner Hellwegs mit einem Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von 3.300.000,00 Euro.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus dem Budget des FB 66 / PB 012 über die Investitionsfinanzstelle 66B01202014438 – Asselner Hellweg von In den Bärten bis Asselner Straße – mit folgenden Auszahlungen:

Haushaltsjahr 2016:	50.000,00 Euro
Haushaltsjahr 2017:	50.000,00 Euro
Haushaltsjahr 2018:	2.200.000,00 Euro
Haushaltsjahr 2019:	1.000.000,00 Euro

Die Investition bedingt ab dem ersten vollen Nutzungsjahr, dem Jahr 2020 eine jährliche Belastung der städtischen Ergebnisrechnung in Höhe von 42.261,67 Euro.

Finanzielle Auswirkungen

Die Finanzierung des zweigleisigen Ausbaus wird aus der bestehenden Investitionsfinanzstelle 66B01202014438 erfolgen.

Die Finanzierung der Maßnahme weicht von dem aktuellen Haushaltsplan 2016ff. ab. Die Abweichungen werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2017ff. innerhalb des zur Verfügung stehenden Budgets des StA 66 berücksichtigt und eingeplant. Die Verpflichtungsermächtigungen sind im Haushaltsplanentwurf 2016ff. entsprechend geplant. Es entsteht keine Ausweitung des Budgets des StA 66.

Für Betrieb und Unterhaltung der Straße fällt ab dem ersten vollen Nutzungsjahr, dem Haushaltsjahr 2020, ein jährlicher Aufwand bei StA 66 in Höhe von 42.261,67 Euro an, der ebenso wie der Aufwand für die Abschreibung in Höhe von 104.253,33 Euro und der Ertrag aus der Auflösung des Sonderpostens in Höhe von 63.491,67 Euro unter dem

Produkt 66_0120202 gebucht wird. Es erfolgt keine Ausweitung des Budgets für Betrieb, Unterhaltung und Abschreibungen der Straße.

Die Investition führt zu Erträgen aus aktivierbaren Eigenleistungen in Höhe von 396.000,00 Euro.

Die Maßnahme wird mit Zuwendungen nach dem Entflechtungsgesetz gefördert. Ein entsprechender Zuwendungsantrag wurde bei der Bezirksregierung Arnsberg eingereicht. Es wurden Zuwendungen in Höhe von 1.820.000,00 Euro beantragt. Mit der Baumaßnahme wird erst begonnen, wenn ein entsprechender Bewilligungsbescheid oder die Genehmigung zum vorzeitigen, zuschussunschädlichen Baubeginn vorliegt.

Nach § 16 (1) Straßen- und Wegegesetz (StrWG NRW) sind die Kosten für die Zufahrten und Linksabbiegestreifen für die Anlieger REWE und TEDI von den Anliegern selber zu tragen. Daher werden sich REWE und TEDI mit insgesamt ca. 438.000,00 Euro beteiligen. Die Einzahlungen sind bisher noch nicht eingeplant und werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2017 ff. veranschlagt.

Die Baumaßnahme wird nach den Bestimmungen des Kommunalabgabengesetzes abgerechnet, d. h. dass 70 % des umlagefähigen Aufwandes für die anteiligen Kosten auf die durch diese Anlage erschlossenen Grundstücke umgelegt werden. Weil für diese Baumaßnahme nur ein sehr eingeschränkter Bereich abgerechnet werden kann (s. Pkt. 10), werden Einnahmen in Höhe von 30.000,00 Euro erwartet. Die Einzahlungen sind in der geplanten Gesamtsumme der Investitionsfinanzstelle 66_01202014004 enthalten. Mit den Einzahlungen wird 2019 gerechnet.

Im Zuge der Maßnahme wird die Lichtsignalanlage Asselner Hellweg/Asselner Straße in Teilen ersetzt. Hierbei ist ein einmaliger Abgangsverlust zum 01.07.2019 in Höhe von 16.800,00 Euro zu berücksichtigen. Da es sich um einen nicht ergebniswirksamen Aufwand im Sinne des § 43 (3) GemHVO handelt, wird dieser unmittelbar gegen die allgemeine Rücklage gebucht. Dieser hat somit keine Auswirkung auf die städtische Ergebnisrechnung, sondern führt nur zu einer Eigenkapitalminderung.

Die finanziellen Auswirkungen des Grunderwerbs können derzeit noch nicht benannt werden. Hierzu wird vom Fachbereich 23 noch eine gesonderte Beschlussvorlage gefertigt, in der die Grunderwerbskosten beziffert werden.

Die Investition und deren Auswirkungen auf Ergebnis- und Finanzrechnung werden in den Anlagen 1 und 2 dargestellt.

Begründung

1. Ausgangssituation

Mit dem zweigleisigen Streckenausbau soll ein ca. 1,2 km langer Straßenabschnitt des Brackeler- und Asselner Hellwegs (L663) den heutigen Anforderungen entsprechend erneuert werden. Der bestehende Verkehrsweg ist durch einen eingleisigen, straßenbündigen Gleiskörper in nördlicher Randlage gekennzeichnet, der nur durch einen durchgezogenen Markierungsstrich von der zweispurigen Straße getrennt ist. Das Gleis liegt so dicht an der Fahrbahn, dass abbiegende LKW beim Ausschwenken das Lichtraumprofil der Stadtbahnstrecke überstreichen. Das hat bereits zu Unfällen geführt. Nördlich des Gleises verläuft ein gemeinsamer Geh- und Radweg.

Auf der Nordseite des Straßenzuges befindet sich vom westlichen Baubeginn bis ca. 100 m östlich der Straße „In den Erlen“ ein reines Wohngebiet. Danach schließt sich bis zur Asselner Straße (L556) eine landwirtschaftlich genutzte Fläche an, die nur von dem Wohnhaus Asselner Hellweg 2 unterbrochen wird.

Die südliche Seite des gesamten Ausbaubereiches wird von den beiden Großlagern der TEDI GmbH und der REWE-Markt GmbH in Anspruch genommen. Der Anliefer- und Verteilerverkehr ist seit einiger Zeit prägend für diesen Straßenzug. Zum Schutz des Ortsteils Do-Brackel bestimmt der Bebauungsplan, dass die Lieferverkehre der Lager über die Asselner Straße (L556) von und nach Osten abgewickelt werden.

2. Darstellung der Baumaßnahme

2.1 Planerische Beschreibung

Die Maßnahme befindet sich im Bereich der Straße Brackeler Hellweg – Asselner Hellweg von In den Bärten bis Asselner Straße.

Ziel der Gesamtmaßnahme ist es, die Stadtbahn zweigleisig auszubauen und gleichzeitig die beiden Verkehrswege durch einen Grünstreifen baulich zu trennen. Zusätzlich soll die Abwicklung des Durchgangs- und Anliegerverkehrs durch Linksabbiegespuren entzerrt werden, damit der Verkehrsfluss insgesamt verbessert wird. Er entspricht derzeit nicht den heutigen Anforderungen und es kommt häufiger zu Behinderungen durch abbiegende LKW.

Die Gesamtmaßnahme umfasst den kompletten Umbau des Straßenraumes inklusive Gleisanlagen, Fahrleitungsanlagen, Fahrbahnen, Rad- und Gehwegen sowie Ver- und Entsorgungsleitungen zwischen Brackeler Hellweg 224 (Kehrgleis in Do-Brackel) bei Bau-km 0 + 0,00 und dem westlichen Rand der Asselner Straße (L556) in Do-Asseln bei Bau km 1 + 263,30.

2.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Straßenbaumaßnahme erstreckt sich über eine Länge von 1.263,30 m. Im westlichen Bereich sind die Gleise straßenbündig verlegt, im östlichen auf einem besonderen Bahnkörper.

Im westlichen Abschnitt ist das stadteinwärts führende Gleis der Stadtbahn straßenbündig neben dem nördlichen Geh- und Radweg in der 3,25 m breiten Fahrspur Richtung Innenstadt bis einschließlich Einmündung In den Erlen geplant. In diesem Bereich verläuft das stadtauswärtige Gleis südlich davon auf abmarkierter Fläche. Der nördliche Geh- und Radweg hat eine Breite zwischen 3,00 m und 5,00 m. Südlich anschließend trennt abschnittsweise ein Grünstreifen von ca. 1,4 m bis 3,6 m die Gleiszone von der Kfz-Fahrspur Richtung Wickede mit 4,00 m bis 5,00 m Breite ab. Der Straßenraum wird schließlich abgeschlossen durch einen kombinierten Geh-Radweg mit einer Breite von 2,50 m, der wiederum mit einer 0,80 m bis 1,00 m hohen Palisade zum höher gelegenen südlichen Gelände abgegrenzt wird.

Im östlichen Planungsabschnitt befinden sich die Stadtbahngleise auf besonderem Bahnkörper zwischen der südlich gelegenen Fahrbahn und dem nördlichen Geh- und Radweg.

Hier beginnt der Querschnitt – von Norden her betrachtet – mit einer Mulde sowie einer Böschung mit einer Neigung von 1:1,5, um an das Bestandsgelände anzuschließen. Der anschließende Grünstreifen mit Einzelbäumen ist zur Böschung geneigt und erhält eine Breite von 2,50 m. Der gemeinsame Geh- und Radweg mit 4,00 m Breite, der gleichzeitig als Unterhaltungsweg für die vorhandenen Lärmschutzwände und den Grünstreifen sowie Böschungsbereich dient, erstreckt sich über den gesamten Abschnitt ab der Einmündung In den Erlen bis zur Kreuzung Asselner Straße. Der Bereich des besonderen Bahnkörpers wird nördlich durch einen Zaun vom Geh- und Radweg und südlich durch eine Grünfläche mit einer überwiegenden Breite von 2,5 m von der Straße abgetrennt. Die Fahrbahn wird 6,5 m breit, soweit sie nicht abschnittsweise für Linksabbiegerspuren zu den Zufahrten REWE und TEDI bzw. an der Kreuzung mit der Asselner Straße aufgeweitet wird. Sie wird südlich durch einen Grünstreifen abgegrenzt, dessen Breite variiert. Hier wird ebenfalls über eine Böschung sowie eine Mulde an das bestehende Gelände angeschlossen.

Zur Verhinderung von LKW-Ausfahrten aus den Lagern in Richtung Westen werden im Straßenraum im Bereich der Einfahrten Mittelinseln angeordnet. Diese erhalten versenkbare Poller oder ähnliche Einrichtungen, die ein Abbiegen der LKW in diese Richtung im Regelfall unterbinden und nur für den Notfall, zum Beispiel bei einem Unfall oder einer Sperrung der Regelfahrtrichtung, zulassen. PKW können in Richtung Westen ausfahren.

3. Notwendigkeit der Baumaßnahme

Der Straßenzug der L663 – Brackeler Hellweg – verbindet als verkehrswichtige Straße im östlichen Dortmunder Stadtgebiet die beiden Ortsteile Brackel und Asseln.

Die derzeitige verkehrliche Situation zwischen Do-Brackel und Do-Asseln ist auf Grund der unbefriedigenden Verkehrssituation, der Unfallgefahren, der geringen ÖPNV-Attraktivität und der betrieblichen Nachteile nicht länger haltbar.

Der Querschnitt des gesamten Verkehrsbandes ist den heutigen Verkehrsverhältnissen nicht angemessen. Täglich wird TEDI von ca. 120 LKW (mithin 240 Fahrten) angefahren; die Zufahrten zum REWE Lager liegen pro Zufahrt in einer ähnlichen Größenordnung. Der Durchgangsverkehr wird erheblich durch die abbiegenden LKW behindert. Die Lichträume der Stadtbahn und abbiegender LKW im stadteinwärts führenden Fahrstreifen überschneiden sich. Durch diese beengten Verhältnisse kommt es täglich zu Behinderungen der Stadtbahn durch auf die Betriebsgelände ein- und ausfahrende LKW, die dabei in den

Gleisbereich ausscheren. Zur Vermeidung von gefährlichen Zuständen ist das Fahrpersonal der Straßenbahn angewiesen, bei derartigen Konstellationen in sicherem Abstand anzuhalten. Dies führt zusätzlich zu der Eingleisigkeit der Bahntrasse zu erheblichen Verspätungen, die Auswirkungen auf die gesamte Linie U43 haben.

Eine Entflechtung von motorisiertem Individual- und Schienenverkehr ist daher zwingend erforderlich. Der geplante zweigleisige Ausbau des Schienenweges auf einer überwiegend unabhängig vom Straßenverkehr geführten Trasse schließt diese Störungen künftig weitestgehend aus und verbessert so den Verkehrsfluss entscheidend. Die zusätzlichen Straßen- und Gleisflächen sichern einen ausreichenden Verkehrsraum sowohl für den ÖPNV als auch für den motorisierten Individualverkehr und erhöhen deutlich die Sicherheit. Somit kann ein qualitativ hochwertiger Durchgangsverkehr und ein ÖPNV mit merklich verringerten Verspätungen sichergestellt werden.

4. Verkehrsführung

Bereich zwischen Bauanfang (Kehrgleis) und dem Knotenpunkt In den Erlen:

Auf der Nordseite befinden sich mehrere Einfahrten zu Anliegergrundstücken. Die Zufahrten aus Westen erfolgen über Unterbrechungen des geplanten Grünstreifens. Die Fahrbahn Richtung Osten wird abschnittsweise auf 5 m aufgeweitet, um Störungen durch wartende Linksabbieger möglichst zu vermeiden. Ausfahrten der Anlieger in Richtung Dortmund-Asseln erfolgen Richtung Westen und dann über den Straßenzug „In den Bärten“ – Balsterstraße – „In den Erlen“.

Knotenpunkt In den Erlen:

Ca. 90 m östlich der Kreuzung wird der stadteinwärts fahrende motorisierte Individualverkehr auf das Rillenschienengleis Richtung Innenstadt übergeleitet. Um die Stadtbahn vor Störungen durch linksabbiegende PKW zu bewahren, erhält die Zufahrt zum TEDI-Mitarbeiterparkplatz eine gesonderte Linksabbiegefahrspur. Die Straße In den Erlen bleibt weiterhin Einbahnstraße in Nord-Süd-Richtung.

Der von Westen kommende Radverkehr wird auf der Ostseite der Kreuzung signalgesichert nach Norden auf den gemeinsamen Geh- und Radweg übergeleitet und kann dort unabhängig und ungefährdet vom motorisierten Individualverkehr nach Dortmund-Asseln gelangen.

5. Entwässerung

Die Oberflächenentwässerung der Fahrbahn erfolgt über zweireihige Rinnen und über Straßenabläufe, die an das neu herzustellende Mischwasserkanalsystem angeschlossen werden. Die gemeinsamen Geh- und Radwege werden jeweils über die Grünstreifen entwässert. Die Entwässerung des nördlichen Gehweges von Station 196 bis Station 221 erfolgt über eine Rinne, die ebenfalls an den Kanal angeschlossen wird.

Der Mischwasserkanal wird im Rahmen der Gesamtmaßnahme mit einem Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von 2.930.000,00 Euro neu gebaut und zusammen mit der Straßenbaumaßnahme bzw. den anderen Gewerken ausgeschrieben und koordiniert. Die erforderlichen Mittel dafür sind im Wirtschaftsplan 2016 ff. des EB 70 entsprechend veranschlagt.

6. Beleuchtung

Der nördliche Geh- und Radweg und die abschnittsweise südlich gelegenen Geh- und Radwegabschnitte werden beleuchtet, ebenso der südlich der Haltestelle Döringhoff gelegene Mitarbeiterzugang zum REWE-Lager. Auch die Kreuzungsbereiche erhalten eine Beleuchtung.

7. Anlagen des ÖPNV

Stadtbahn

Die Kosten des zweigleisigen Ausbaus der Stadtbahnstrecke werden vom Verkehrsbetrieb DSW21 getragen und sind nicht Bestandteil dieses Baubeschlusses. Gemeinschaftsbauwerke bzw. -anlagen werden über eine Kostenteilung berücksichtigt.

Nachtexpress

Der Nachtexpress NE3 erhält seinen Haltepunkt an dem östlichen Zugang zur Haltestelle Döringhoff. Die Haltestellen des Nachtexpress werden gleichzeitig als Nothaltestellen bei erforderlichem Schienenersatzverkehr genutzt. Sie werden mit 16 cm hohen Buskapsteinen und taktilen Leiteinrichtungen über eine Länge von 10 m und mit einer Breite von 1,5 m barrierefrei ausgebaut.

8. Ver- und Entsorgungseinrichtungen

Alle betroffenen Versorgungsträger sind in die Planung der Maßnahme eingebunden worden. Notwendige Umlegungen oder Schutzmaßnahmen sind oder werden von den Versorgungsträgern geplant und ausgeführt oder im Rahmen der Bauvorbereitung berücksichtigt. Die Verlegungskosten der Ver- und Entsorgungseinrichtungen sind gemäß den Konzessionsverträgen von den Versorgungsträgern zu tragen und demnach nicht Gegenstand des Baubeschlusses.

9. Umweltverträglichkeit, Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen

9.1 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Entsprechende Untersuchungen wurden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt (siehe DS Nr. 02406-15).

Als Ausgleichsmaßnahmen für unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft werden alle begrünbaren Rand- und Trennstreifen ab einer Breite von 2 m mit Bäumen bepflanzt. Unter Berücksichtigung vorhandener Leitungstrassen, die freizuhalten sind, können bei einem Pflanzabstand von 10 m 127 neue Bäume gesetzt werden. Darüber hinaus soll eine 600 m² große städtische Ackerfläche mit Bäumen und Sträuchern bepflanzt werden. Durch diese Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des Vorhabens ist der Eingriff ausreichend kompensiert.

9.2 Lärmschutzmaßnahmen

Aus dem schalltechnischen Gutachten, das für das durchgeführte Planfeststellungsverfahren erforderlich war, ergeben sich keine Anspruchsvoraussetzungen im Sinn der Lärmvorsorge, die von der Straßenbaumaßnahme ausgelöst werden.

10. Beteiligung Dritter

Die Kosten der Zufahrten und Linksabbiegestreifen für die Anlieger REWE und TEDI sind nach §16 (1) StrWG von den Anliegern zu tragen und müssen daher von ihnen erhoben werden. Daher werden sich REWE und TEDI mit insgesamt 438.000,00 Euro beteiligen.

Es wird davon ausgegangen, dass nur der südliche Geh- und Radwegbereich aus Richtung In den Börtlen bis zur Einfahrt TEDI, soweit er gegenwärtig noch unbefestigtes Straßenbegleitgrün ist, sowie auf der östlichen Seite der ebenfalls neu zu errichtende, südliche Geh und Radweg zwischen der Kreuzung Asselner Straße und der Einfahrt REWE Gegenstand einer Abrechnung der Straßenbaubeiträge nach § 8 KAG sein können. Hierfür könnten, bei Vorliegen aller rechtlichen Voraussetzungen, Beiträge nach der aktuell geltenden Beitragssatzung in Höhe von 70% der Ausbaurkosten bis zu einer Maximalbreite von 2,50 m zur Einziehung gelangen.

11. Baukosten der Maßnahme

Die Maßnahme wird von der Stadt Dortmund und der DSW21 gemeinsam durchgeführt. Der Baubeschluss betrifft nur die Kosten des kommunalen Straßenbaues. Sie werden auf 3.300.000 EUR geschätzt. Die der Stadtbahn und dem Kanalbau zuzuordnenden Baukosten sind darin nicht enthalten.

Für die Straßenbaumaßnahme wurde ein Zuwendungsantrag gem. Entflechtungsgesetz bei der Bezirksregierung Arnsberg eingereicht. Es wurden Zuwendungen in Höhe von 1.820.000,00 Euro beantragt. DSW21 werden für ihren Kostenanteil ihrerseits Zuwendungen nach dem ÖPNVG bzw. der Weiterleitungsrichtlinie beantragen.

12. Genehmigungsverfahren

Für die Baumaßnahme wurde ein Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 28 und 29 PBefG (Personenbeförderungsgesetz) sowie für die Stadtbahnanlagen zusätzlich die Genehmigung für den Bau gem. § 9 PBefG beantragt. Der Erörterungstermin dazu hat am 23.10.2015 stattgefunden. Alle Anregungen und Bedenken, die sich auf den Straßenausbau bezogen, konnten berücksichtigt werden. Der Planfeststellungsbeschluss wurde von der Bezirksregierung Arnsberg Ende 2015 erlassen und hat bei der Stadt Dortmund bis zum 10.03.2016 zu jedermanns Einsicht offen gelegen. Der Planfeststellungsbeschluss ist somit inzwischen unanfechtbar.

Das Konzept zum barrierefreien Ausbau der Ost-West-Strecke in Dortmund wurde schon im Jahr 2004 erfolgreich mit den Behindertenverbänden abgestimmt. Die diesbezügliche konkrete Gestaltung der Haltestelle Döringhoff wurde dem Behindertenpolitischen Netzwerk in Dortmund am 09.12.2014 vorgestellt. Einwände gegen die Planung wurden nicht erhoben.

Personen mit eingeschränkter Sehfähigkeit können an den Notruf- und Informationssäulen eine Sprachausgabe des Zugzielanzeigers anfordern. Die Säulen werden über taktile Bodenelemente erreicht, die, beginnend auf dem Geh- und Radweg sowie auf dem REWE-Zugang, dieser Personengruppe den Bahnsteig erschließen. Die Fußgängerüberwege über das Gleis (am westlichen Bahnsteigzugang) und über Gleise und Straße (am östlichen Bahnsteigzugang) erhalten Lichtsignale mit Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte.

Ebenso werden die Straßenquerungen an Kreuzungen und Einmündungen barrierefrei gestaltet und mit taktilen Bodenelementen versehen.

Die bauliche Umsetzung der Radwege in Form des gemeinsamen Rad- und Gehweges ist der derzeitigen Nutzungssituation geschuldet. Das Fußgängeraufkommen ist im anbaufreien Bereich eher minimal, so dass hier nicht mit Konfliktsituationen zu rechnen ist. Unabhängig davon trifft den Radfahrer gegenüber sehbehinderten oder blinden Fußgängern die höhere Sorgfaltspflicht.

13. Durchführung der Maßnahme

Mit der Maßnahme soll in 2017 begonnen werden. Die Bauzeit wird voraussichtlich 2,5 Jahre betragen.

13.1 Grunderwerb

Auf der Nord- und auf der Südseite sind für das Projekt diverse Flächen zu erwerben. Es handelt sich insgesamt um ca. 5.260 m².

Die Eigentümer wurden bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens angesprochen. Grundsätzliche Weigerungen wurden nicht ausgesprochen. Die Grunderwerbsverhandlungen laufen.

13.2 Verkehrsführung

Bei der Abwicklung der Baumaßnahme wird sich eine Beeinträchtigung des Verkehrs auf dem vorhandenen Straßennetz nicht vermeiden lassen.

Mit Rücksicht auf die beengten Verhältnisse und im Bemühen um eine Minimierung der Bauzeit und insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit ist während der Bauzeit zumindest zeitweise eine einstreifige Verkehrsführung für den motorisierten Individualverkehr durch die Baustelle in Kombination mit der Umleitung einer Fahrtrichtung vorgesehen.

Der stadteinwärts gerichtete Verkehr verbleibt auf dem Asselner/Brackeler Hellweg. Der Brackeler Hellweg wird für den stadtauswärts gerichteten Verkehr gesperrt. Die Umleitung erfolgt vom Brackeler Hellweg über die Holzwickeder Straße und die Aplerbecker Straße zum Asselner Hellweg. Die Sperrung gilt auch für den Lieferverkehr von und nach REWE und TEDI. Zufahrende LKW kommen aus Osten, abfahrende LKW verlassen das Gelände in Richtung Innenstadt.

Für den in beide Richtungen verkehrenden Nachtexpress NE3 ist stadtauswärts die o.g. Umleitung vorgesehen. Die entsprechenden Haltestellen werden bedarfsgerecht eingerichtet.

14. Zuständigkeit

Gem. § 41 Abs. 1 GO NRW in Verbindung mit §§ 4 Abs.1 und 20 Abs. 1 und 2 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 05.04.2011 in der aktuell gültigen Fassung ist wegen der überbezirklichen Bedeutung der Rat der Stadt Dortmund für die Fassung dieses Baubeschlusses zuständig.

Die Anhörung der Bezirksvertretung Brackel erfolgt auf der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 4 Buchstabe c der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 05.04.2011 in der aktuell gültigen Fassung.

15. Beratungs-/Beschlussfolge

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 Brackel kann auf Grund der Konstellation der Sitzungstermine erst nach der Behandlung im Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün der Stadt Dortmund in Kenntnis gesetzt werden.

Wie unter Punkt 11 der Begründung der Vorlage ausgeführt, wird die Maßnahme gemeinsam mit der DSW21 durchgeführt. Die DSW hat für ihren Teil der Maßnahme Zuwendungen beantragt. Bei der Bewilligung der Zuschüsse gibt es ein Punktesystem, dass über eine Aufnahme in das Förderprogramm entscheidet. Diese Entscheidung wird ab dem 3. Quartal stattfinden. Um eine Aufnahme in das Förderprogramm und eine möglichst hohe Bezuschussung zu erreichen, ist es erforderlich, dass zu diesem Zeitpunkt ein Baubeschluss vorliegt und wir somit die Durchführung der Straßenbaumaßnahme bestätigen können.

Bei Einhaltung der vorgeschriebenen Reihenfolge könnte die Vorlage statt am 29.09.2016 erst am 10.11.2016 im Rat der Stadt Dortmund beschlossen werden.

16. Lesbarkeit der Baupläne

Die beigefügten Pläne sind aufgrund der Größe und Komplexität der Maßnahme in einem Maßstab gezeichnet, der die Erstellung eines lesbaren Druckes in DIN A4 nicht zulässt. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird daher in der gedruckten Beschlussvorlage auf die Pläne verzichtet. Die Pläne werden in elektronischer Fassung dem Vorgang im Gremieninformationssystem (GIS) beigefügt. Ein großformatiger Plan wird seitens der Verwaltung zu den jeweiligen Sitzungen zur Einsicht zur Verfügung gestellt.