

Stadtbahn Rhein-Ruhr in Dortmund
Umbau und Erweiterung der Stadtbahnanlage
Dortmund Hauptbahnhof (Baulos 20)
Ausführungsbeschluss

Begründung/Erläuterung

Inhalt:

1. Grundlagen
2. Bauwerksplanung
3. Abstimmung mit DSW21
4. Abstimmung mit der DB AG
5. Genehmigungsverfahren
6. Kosten, Förderung

1. Grundlagen

Die Stadtbahnanlage Dortmund Hauptbahnhof wurde in den Jahren 1971 bis 1974 im Rohbau erstellt, anschließend ausgebaut und am 02.06.1984 in Betrieb genommen.

Vorhandene Situation: die Stadtbahnanlage liegt, ausgerichtet in Nord-Süd-Richtung, quer zu den Gleisen der DB AG. Sie befindet sich im Eigentum von DSW21.

Als Hauptzubringer zu den heute täglich über 530 Zügen des Regionalverkehrs und mit stetig gestiegenem Fahrgastaufkommen kann der Stadtbahnbahnhof Hauptbahnhof in seiner heutigen Form dieser Aufgabe nicht mehr gerecht werden. Er entspricht weder in verkehrlicher noch in baulicher Sicht den heutigen Anforderungen an eine moderne, leistungsfähige und attraktive Stadtbahnanlage (Anlage 2 „1- Foto Bahnsteigebene – Bestand“).

1999 beauftragte der Rat die Verwaltung mit der Planung für den Umbau und die Erweiterung der Stadtbahnanlage Hauptbahnhof mit den Zielen:

- Verbreiterung der Seitenbahnsteige
- Verbesserung der Verknüpfung mit den DB-Anlagen und
- Sicherung zukünftiger Gleiserweiterungen.

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben 3do fasste der Rat am 15.07.2004 einen Baubeschluss (DS Nr. 06679-04). Dieser Ausführungsentscheidung wurde auf Grund des Rückzuges der 3do-Projektpartner 2007 die wesentliche Grundlage entzogen.

Am 27.05.2010 wurde der Rat über den Stand der Planungen auf Basis der fortgeltenden Grundzüge der Planung der Stadtbahnanlage informiert. Der Rat beauftragte die Verwaltung, unter anderem, die Bahnhofsinnenarchitektur unter Einbeziehung eines wettbewerblichen Verfahrens zu entwickeln (DS Nr. 00696-10).

Den Beschluss, einen Architektenvertrag auf Basis der Ergebnisse des Architektur-Wettbewerbes zu schließen, fasste der AUSWI am 06.07.2011 (DS Nr. 04212-11).

Das Ergebnis des Vergabeverfahrens „Umbau und Erweiterung Stadtbahnanlage Hauptbahnhof, Planungsauftrag“ (Innenausbau) wurde vom AUSWI am 14.03.2012 zur Kenntnis genommen (DS Nr. 06284-12).

2. Bauwerksplanung

2.1 Entwicklungskonzept

Die Verwaltung hat für mögliche bauliche Veränderungen an der Stadtbahnanlage ein Entwicklungskonzept in drei Stufen aufgestellt (Anlage 2 „2 - Entwicklungskonzept“). Dieses beinhaltet neben der aktuell notwendigen Erweiterung der Bahnsteigebene (Baustufe 1) auch eine planerische Vorsorge für zukünftige Veränderungen des Betriebsangebotes.

Für zukünftige Stadtbahngleiserweiterungen werden entsprechende Trassen und Öffnungen baulich freigehalten.

2.2 Baustufe 1

Die jetzt zu realisierende erste Baustufe beinhaltet eine Bauwerkserweiterung der Bahnsteigebene und Verteilerebene. Die Verknüpfungsfunktion zwischen der Fahr- und Verteilerebene wird zudem durch eine Erweiterung der südlichen Zugänge um je eine Fahrtreppe sowie durch Anordnung eines neuen Aufzugs im mittleren Bahnsteigbereich und eine feste Treppenanlage je Bahnsteigseite im Bereich der Bahnsteigverbreiterung erreicht (Anlage 2 „3 - Baustufe 1 – Bahnsteigebene“ und „4 - Baustufe 1 – Verteilerebene“).

Die gesamte Verkehrsanlage (Bahnsteigebene, Verteilerebene, Zugangsanlage) muss gemäß dem Brandschutzkonzept brandschutztechnisch auf den aktuellen Stand gebracht werden. Es stellt sicher, dass die baulichen Anlagen so beschaffen sind, dass der Entstehung und der Ausbreitung von Bränden vorgebeugt wird und im Brandfall die Rettung von Menschen sowie wirksame Löscharbeiten möglich sind.

Bei dem Vorhaben werden die Grundsätze barrierefreier Planung bei der Ausgestaltung berücksichtigt.

Durch den geplanten Umbau und die Erweiterung der Stadtbahnanlage wird die Kapazität und Attraktivität der Anlage gesteigert - als eigenständiger Baustein des zentralen Verkehrsknotens Dortmund Hauptbahnhof.

2.3 Rohbau

Es ist vorgesehen, die Bahnsteigbreite im schmalen Mittelbereich des Stadtbahnhofes von 4,00 m auf ca. 9,50 m je Bahnsteig zu erweitern.

Zur Erstellung der Bahnsteigverbreiterung wird zunächst der erforderliche Raum in bergmännischer Bauweise (Rohrvortrieb + Spritzbetonaußenschale) aufgeföhren (Anlage 2 „5 - Regelquerschnitt“). Die Bauwerkswände der bestehenden Anlage werden anschließend schrittweise von außen abgebrochen und durch ein Riegel-Stützensystem in Verbundbauweise ersetzt.

Innerhalb der Bauwerkserweiterungen wurde die Lage der neuen mittleren Treppenanlagen und der Aufzüge auf Grundlage einer umfangreichen Variantenuntersuchung unter Berücksichtigung

der zu erwartenden Fußgängerströme festgelegt. Im Rahmen der Umbaumaßnahmen wird je eine feste Treppe eingebaut, die zukünftig bei Bedarf durch Fahrtreppen ausgetauscht werden könnte. Weiterhin werden die vorhandenen südlichen Treppenanlagen zwischen Fahr- und Verteilerebene umgebaut, um ihre Kapazität zu erhöhen. Sie werden, heute bestehend aus einer festen Treppe und einer Fahrtreppe, um eine zusätzliche Fahrtreppe erweitert. Somit ist zukünftig ein gleichzeitiger Fahrtreppenbetrieb in auf- und abwärtiger Richtung möglich.

2.4 Innenausbau und Ausrüstung

Die aus dem Ausbauwettbewerb hervorgegangene Gestaltungskonzeption der beauftragten Planungsgemeinschaft Schaller/Theodor Architekten BDA/ Kress & Adams Lichtplanung, sieht vor, die räumliche Form des Rohbaues mit der vorgegebenen Struktur aufzunehmen. Ziel ist ein heller Ausbau mit visueller und akustischer Transparenz, Übersichtlichkeit, guter Orientierungsmöglichkeit, Beständigkeit der Materialien, Energieeffizienz und guter Unterhaltbarkeit.

Derzeit wird die Entwurfsplanung konkretisiert. Diese sieht vor, die Abhangdecken und Wandverkleidungen durchgehend segmentiert anzulegen. Bei den Wand- und Deckenverkleidungen ist überwiegend Metall vorgesehen. Durch die Verkleidungen wird der Rohbau mit allen Rücksprüngen, Vorlagen und Unterzügen verhüllt und es entsteht eine durchgehende innere Raumschale. Die Decken- und zum Teil auch Wandflächen in der Verteilerebene erhalten runde, eingebaute Leuchten in verschiedenen Durchmesser. Als Bodenbelag ist heller Naturstein vorgesehen (Anlage 2 „6 - Perspektive Verteilerebene“).

Auf der Bahnsteigebene werden die Wand- und Deckenverkleidungen überwiegend – wie auf der Verteilerebene – aus Metall bestehen. Auch im Bahnsteigbereich wird ein Boden in hellen Farben vorgesehen. (Anlage 2 „7 - Perspektive Bahnsteigebene“)

Die verbreiterten südlichen Zugangsanlagen werden mit zwei gegenläufigen Fahrtreppen ausgerüstet. Die nördlichen Zugangsanlagen bleiben funktional wie im Bestand erhalten – mit je einer Fahrtreppe, die in beide Richtungen befahrbar ist. Die Aufzüge werden in einer Stahl-Glas-Konstruktion erstellt. Alle durch das Vorhaben betroffenen technischen Einrichtungen werden auf den aktuellen Stand gebracht.

Weitere Fach- und Detailplanungen (wie Brandschutz, Beleuchtung, Sicherheitseinrichtungen, Informationsanlagen etc.) bauen auf dieser Entwurfsplanung auf.

2.5. Bauphasen/Baudurchführung

Der Roh- und Ausbau muss unter laufendem DB- sowie Stadtbahn - Betrieb erfolgen. Er ist daher kleinteilig und teilweise in jeweiligen Betriebspausen durchzuführen. Durch die zwingende Eintaktung in die Baubetriebsplanung der DB Netz AG und die geplanten Umbaumaßnahmen zur Verkehrsstation Hauptbahnhof ab 2016 ist ein straffer Terminplan vorgegeben. Der Baubeginn ist für Oktober 2013 vorgesehen (Anlage 2 „10 - Terminplan –Auszug“).

2.6. Baugrund / Kampfmittelbeurteilung

Der Hauptbahnhof ist Kampfmittelverdachtsfläche – es wurden in der Vergangenheit bereits Blindgänger gefunden. Mit dem Fund von weiteren Kampfmitteln ist zu rechnen. Im Zuge der Beurteilung des Baugrundes hat sich in Gesprächen mit dem Kampfmittelräumdienst der

Bezirksregierung Arnsberg gezeigt, dass der Untergrund nicht mit der üblichen Sondierung, sondern durch Kontaktbohrungen überprüft werden muss.

Die Baugrunduntersuchungen haben ergeben, dass im Baugrund teilweise Auflockerungen, grobstückige Einlagerungen und Hohlräume aufzufinden sind. Auch ist mit Hindernissen wie z.B. alten Verbauträgern und –ankern sowie Eisenbahnschwellen und Bauwerksteilen von alten Bahnanlagen zu rechnen.

2.7. Bauverfahren

Die Bahnsteigerweiterung erfolgt in geschlossener, bergmännischer Bauweise mit einem Vorpressrohrschirm. Hierfür werden Startschächte im nördlichen Bereich der Bahnsteigerweiterungen, d.h. im nördlichen Gleisbereich der DB AG, hergestellt. Diese beiden Baugruben werden in offener Bauweise erstellt und mit einem Bohrträgerverbau gesichert (Anlage 2 „8 - Lage Startschacht“).

Ausschlaggebend für die Wahl des Bauverfahrens waren die so gering wie möglich zu haltenden Eingriffe in den Bahnbetrieb und die Bahntechnik der DB AG sowie Belange des Kampfmittelräumdienstes.

2.8. Vorlaufende Maßnahmen

Zur Einhaltung des Rohbaubeginns im Oktober 2013 sind zwingend vorlaufende Maßnahmen durchzuführen. So ist es zum Beispiel auf Grund der Baugrundverhältnisse und erkundeten Hindernissen bzw. Hohlräumen notwendig, Baugrundstabilisierungen als Vorabmaßnahme durchzuführen. Dazu werden Injektionsbohrungen unter anderem auf den Bahnsteigen sowie im Gleisbereich der DB AG erforderlich. Zur Zeit wird ein Injektionskonzept mit den zuständigen Stellen der DB AG, dem Kampfmittelräumdienst bei der Bezirksregierung Arnsberg und der Unteren Wasserbehörde bei der Stadt Dortmund abgestimmt.

2.9. Bauablauf Rohbau

Der Rohbau wird in mehreren Bauphasen erfolgen. Nach der Herstellung der Startbaugruben folgt die Herstellung der Rohrschirme. Anschließend werden zwei seitliche Stollen (Ost und West) bergmännisch aufgefahren.

In einer nächsten Bauphase werden die Außenwände der Stadtbahnanlage abschnittsweise abgebrochen und durch eine aufgelöste Stützenreihe ersetzt. Danach erfolgt der Einbau der Innenschale.

Nach den Arbeiten zur Verbreiterung der Bahnsteige und der Erstellung der neuen mittigen Treppenanlagen können die Baustelleneinrichtungsflächen im nördlichen Gleisbereich des DB-Hauptbahnhofes sowie der Ladestraße bereits zurückgebaut werden. Alle weiteren Baumaßnahmen erfolgen über die Verteilerebene der Stadtbahn.

In einer nächsten Bauphase werden die Zugangsanlagen im Südkopf umgebaut. Voraussetzung für diese Bauphase ist die Fertigstellung des Ausbaus und Verkehrsfreigabe der festen Treppe sowie des neuen mittigen Aufzuges auf den jeweiligen Bahnsteigen. Die Bahnsteigseiten werden nacheinander umgebaut.

2.10. Bauablauf Innenausbau

Alle Bauphasen berücksichtigen grundsätzlich, dass zur Sicherstellung einer Entfluchtung im Notfall je Bahnsteig zwei Treppenanlagen zur Verteilerebene hin ständig nutzbar sind.

Nach der Erstellung der jeweiligen rohbaulichen Bahnsteigerweiterung mit der neuen mittigen Treppenanlage wird hinter einer Arbeitsschutzwand die Treppenanlage mit den Bodenbelägen ausgestattet sowie die Wand- und Deckenverkleidung erstellt.

Die Stahl- und Glas-Arbeiten am Aufzugsturm werden parallel ausgeführt. Es folgt die betriebstechnische Ausstattung (Technik, Kabine etc.).

Nach Abschluss der Arbeiten am Aufzug muss dieser mit der Treppenanlage durch die Technische Aufsichtsbehörde bei der Bezirksregierung Arnsberg (TAB) abgenommen und nach Übergabe/Übernahme von DSW21 in Betrieb genommen werden.

Sodann kann mit dem Ausbau der restlichen erweiterten Flächen der Verteiler- und Bahnsteigebene (Boden, Wände, Stützenverkleidungen, Deckenkonstruktion) sowie der betriebstechnischen Ausrüstung begonnen werden.

In einer weiteren Bauphase wird je Bahnsteig die erweiterte südliche Treppenanlage entsprechend ausgebaut und betriebstechnisch ausgestattet. Sobald die südliche Treppenanlage fertig gestellt und einschließlich der neuen Fahrtreppen durch die TAB abgenommen worden sind, wird sie nach Übergabe/Übernahme von DSW21 in Betrieb genommen. Dann folgt die Anpassung der nördlichen Treppenanlage mit Ausbauarbeiten an Böden, Wänden und Decken einschließlich der betriebstechnischen Ausrüstung.

2.11. Betriebliche Ausstattung

Die vorhandene Bahnhofstromversorgung sowie alle für den Fahrbetrieb und die Sicherheit erforderlichen Anlagen werden während der Bauarbeiten unter Betrieb aufrechterhalten. Während der gesamten Bauarbeiten ist vorgesehen, die sonstige Betriebstechnik (Videoüberwachung, Entwerter, Fahrausweisautomaten, evtl. Info-Screens, Infovitriolen) soweit wie möglich zu erhalten oder aber zu verlegen. In der Verteilerebene und auf den Bahnsteigen wird die vorhandene Beleuchtungsanlage während der Bauzeit erhalten bzw. gesichert und anschließend im Zuge der Umbauarbeiten erneuert.

Die beiden neuen Aufzüge werden barrierefrei ausgerüstet und haben eine Tragkraft von ca. 1.400 kg – dies entspricht etwa 18 Personen.

2.12. Verkehrsführung während der Bauzeit

Der Fahrgastbetrieb der Stadtbahn wird während der ersten Bauphase – dem Vortrieb – nicht eingeschränkt.

Durch das Aufstellen von entsprechenden Schutzwänden vor den Außenwänden bleiben die Bahnsteige während der Arbeiten zur Bahnsteigverbreiterung in voller Länge, in der Breite um etwa 1,00 m bis 1,50 m auf 3,00 bis 2,50 m reduziert, nutzbar.

Während der Umbauarbeiten der Treppenanlagen im Südkopf werden diese gesperrt. Die Bahnsteige werden auf etwa 83 m verkürzt, dies beeinträchtigt den Stadtbahnbetrieb jedoch nicht. Auch weiterhin sind Fahrten in Dreiertraktionen möglich.

Die Verteilerebene bleibt für den gesamten Zeitraum des Umbaus für die Fahrgäste/Fußgänger nutzbar. Während der Umbauarbeiten kommt es zu Einschränkungen in der nutzbaren Breite um maximal die halbe Breite, d.h. etwa 7,00 m.

Die neuen Aufzugsanlagen sollen so schnell wie möglich nach der entsprechenden Abnahme durch die TAB ihren Betrieb aufnehmen.

Beim Umbau der vorhandenen Bahnsteigflächen wird der jeweilige Baubereich mit DSW21 abgestimmt. Die Arbeiten erfolgen abschnittsweise, möglichst während der Betriebsruhe und in Nacharbeit.

Die Führung der Veranstaltungsverkehre z.B. bei BVB-Spielen wird in frühzeitiger Absprache mit DSW21 geplant.

2.13 Baustelleneinrichtungsflächen

Die Haupt-Baustelleneinrichtungsfläche (BE) für den Umbau der Stadtbahnanlage wird auf dem Gelände der ehemaligen Ladestraße der DB AG, die zur Zeit als Stellfläche für DB-Mitarbeiter genutzt wird, eingerichtet. Weitere BE-Flächen befinden sich auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz (Anlage 2 „9 - Baustelleneinrichtungsflächen“).

Die Andienung der Baustelle erfolgt aus Richtung Osten (Burgtor) über eine Einmündung in die Straße Königshof. Der einfahrende Baustellenverkehr biegt aus Richtung Norden kommend von der Leopoldstraße/Burgtor in die Straße Königshof ab. Die Ausfahrt erfolgt in Richtung Süden über das Burgtor auf den Wallring. Ein Umbau der Einmündung der Straße Königshof in die Leopoldstraße/Burgtor ist nicht erforderlich.

Die Aufrechterhaltung der derzeitigen Nutzung der auf Bahnhoﬀsniveau gelegenen Ladestraße durch die DB AG als Stellplatzfläche für die Mitarbeiter im Schichtbetrieb ist während der Rohbaubauzeit nicht möglich. Es ist erforderlich, im Umfeld des Bahngeländes eine Ersatzfläche zur Verfügung zu stellen. Nach einer intensiven Abwägung u.a. der Umweltbelange wird ein Teil der nördlichen Grünfläche im Bereich des neuen ZOB derzeit hierzu für einen Zeitraum von etwa 2,5 Jahren als nicht versiegelte Stellplatzfläche vorgesehen. Die vorhandenen Baumstandorte werden insbesondere im Bereich der Baumkronen freigehalten. Die Ersatzstellfläche wird durch Zufahrtsschranken gegen unbefugte Nutzung gesichert.

Der Rückbau und die Wiederherstellung der Baustelleneinrichtungsfläche auf der Ladestraße der DB AG erfolgt bereits zum Ende der Rohbauphase nach etwa 2,5 Jahren. Die Wiederherstellung der Fläche auf der nördlichen Grünanlage erfolgt nach Rückverlagerung der Stellplätze der DB AG in den Bereich der Ladestraße unmittelbar anschließend.

3. Abstimmung mit DSW21

Das gesamte Vorhaben wird in enger Abstimmung mit DSW21 als Eigentümer und Betreiber der Anlage durchgeführt. Aufbauend auf den früheren Planungen im Zusammenhang mit 3do beinhaltet dies u.a.:

- die Rohbauplanung
- den Ausbauwettbewerb
- die Antragstellung zur Plangenehmigung nach §§ 28 und 9 PBefG
- die Standardisierte Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung und Folgekostenrechnung).
- die Vorabstimmung von Verfahrensaspekten mit der TAB
- die Planung von Bauphasen
- die Planung des Innenausbaus und der Betriebsausrüstung
- die Projektorganisation.

Weiterhin notwendige Abstimmungen, wie z.B. hinsichtlich des Brandschutzes, der betriebstechnischen Ausstattung und vor allem der konkreten Baudurchführung, folgen in bewährter Weise.

4. Abstimmung mit der DB AG

Der Umbau der Stadtbahnanlage erfolgt weitestgehend unabhängig von den Planungen der DB AG zum Umbau der Verkehrsstation. Beide Bauwerke sind durch die südliche Treppenanlage der DB AG verknüpft, welche durch die Erweiterung der Stadtbahnanlage nicht verändert wird.

Der Bau der Erweiterungsbereiche in geschlossener Bauweise unterhalb der DB-Gleisanlagen mit Startschächten auf der Nordseite wird den DB-Betrieb nur temporär geringfügig beeinträchtigen. Es sind hierzu umfangreiche Abstimmungen mit der DB AG geführt worden. Die notwendigen Arbeiten wurden im Rahmen der mehrjährigen Baubetriebsplanung der DB AG bereits Anfang 2010 angemeldet und Anfang 2011 von DB Netz bestätigt.

Die angemeldeten Sperrpausen werden Bestandteil des Bauvertrages für das Stadtbahnvorhaben. Die bestehende Kreuzungsvereinbarung aus dem Jahr 1970 mit der DB AG wird für den Umbau und die Erweiterung der Stadtbahnanlage ergänzt.

Im Zusammenhang mit den Berührungspunkten der DB AG erfolgte auch eine Verfahrensabstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt (EBA). Da durch das Stadtbahnvorhaben im Endzustand keine dauerhafte Änderung an DB-Anlagen erfolgt, Eingriffe in die DB-Anlagen lediglich bauzeitlich vorgesehen sind, finden alle Abstimmungen hierüber ausschließlich mit der DB Netz AG statt. Die DB Netz AG prüft bei planmäßigen Abweichungen vom Regelwerk der DB AG die Beteiligung des EBA. Das EBA ist durch die Stadt nicht direkt zu beteiligen.

Informationen zu eigenen Planungen der DB Station und Service AG (nachrichtlich): Die gesamte Verkehrsstation soll umgebaut bzw. modernisiert werden. Dies beinhaltet eine barrierefreie Zugänglichkeit im südlichen sowie im nördlichen Bereich der DB-Anlagen.

Der Anschluss einer neuen barrierefreien Verknüpfung der DB AG zur Stadtbahn im nördlichen Bereich der Verteileranlage der Stadtbahn wird nachlaufend von der DB AG vorgenommen.

Auch die vorhandene südliche Treppenanlage ist Teil der Planungen der Verkehrsstation der DB AG. Die DB AG wird wegen der nötigen Abstimmungen auf Stadt und DSW21 zukommen und die Kosten für diese Maßnahmen tragen.

5. Genehmigungsverfahren

Für das Vorhaben ist in Abstimmung bei der Bezirksregierung Arnsberg ein Genehmigungsverfahren nach den §§ 28 und 9 PBefG beantragt worden. Antragsgegenstand der Plangenehmigung ist vor allem:

- die Verbreiterung der vorhandenen Bahnsteige
- die Herstellung neuer mittiger Zugänge und Aufzuanlagen
- die Erweiterung der südlichen Zugänge
- die brandschutztechnische Ertüchtigung der Stadtbahnanlage.

Die verwaltungsinterne Abstimmung mit den berührten Fachstellen der Stadt Dortmund als Träger öffentlicher Belange ist durchgeführt worden.

Im Rahmen eines späteren Antrages zur Genehmigung des Baus der betriebstechnischen Anlagen nach § 9 PBefG (Bau II) ist vorgesehen, insbesondere die Aufzugstechnik und brandschutztechnische Fachplanung zur Umsetzung des Rauch- und Brandschutzkonzeptes konkretisiert vorzulegen.

Es liegen grundsätzlich positive Stellungnahmen der sonstigen Betroffenen - u.a. der DB AG - vor, da bereits im Vorfeld des Genehmigungsverfahrens eine weitgehende Beteiligung durch die Stadt vorgenommen wurde.

6. Kosten, Förderung.

6.1 Kosten

Die Kosten beinhalten die absehbaren Aufwände für das Vorhaben. Bedingt durch den Umbau eines Bestandsbauwerkes und die Lage unter dem Hauptbahnhof, dessen Betrieb nicht beeinträchtigt werden soll (s. Punkt 2.5) sowie der Baugrundsituation (s. Punkt 2.6), können Kostenerhöhungen entstehen, die nicht zu beziffern sind. Bei deutlicher Kostensteigerung werden die politischen Gremien rechtzeitig informiert.

	Summe 2005-2011	Summe 2012-2019	Gesamt
Baukosten und Planungsfremdkosten	2.029.725 €	33.970.000 €	35.999.725 €
Grunderwerb		900.000 €	900.000 €
Summe Auszahlungen für die Baumaßnahme	2.029.725 €	34.870.000 €	36.899.725 €
Einzahlungen	0 €	-29.690.600 €	-29.690.600 €
Städt. Eigenanteil	2.029.725 €	5.179.400 €	7.209.125 €
akt. Eigenleistungen	2.481.038 €	6.384.819 €	8.865.857 €

6.2 Förderung

Das Vorhaben ist als Maßnahme in besonderem Landesinteresse nach § 13 ÖPNVG NRW im ÖPNV- Infrastrukturfinanzierungsplan unter der lfd. Nummer 166 im Zusammenhang mit der Maßnahme „DB Station & Service AG, Umbau des Bahnhofs Dortmund Hauptbahnhof“ enthalten.

Zur Erfüllung der Fördervoraussetzungen wurde in Abstimmung mit dem zuständigen Landesministerium eine Standardisierte Bewertung erstellt. Die Nutzen – Kosten - Untersuchung zum Vorhaben als punktuelle Maßnahme einer Verkehrswegeinvestition im ÖPNV hat den gesamtwirtschaftlichen Nutzen des Vorhabens nachgewiesen.

Eine Sensitivitätsbetrachtung zur Berücksichtigung der aktuellen Planung der DB AG, nicht die zwischenzeitlich geplante nördliche Verknüpfung zwischen Hauptpersonentunnel und Stadtbahnanlage in mittiger Lage zu bauen, bestätigt die Vorteilhaftigkeit auch für diesen Fall.

Ferner wurde im Rahmen der Standardisierten Bewertung eine Folgekostenrechnung durchgeführt. Nach Anleitung zur Standardisierten Bewertung stellt das Vorhaben eine „lohnenswerte Investition“ dar.

Auf dieser Grundlage wird planmäßig im Oktober 2012 ein entsprechender Finanzierungsantrag gestellt. Für die zuwendungsfähigen Baukosten wird ein Fördersatz von 85% für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse nach § 13 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr erwartet.

Gleichzeitig wird ein Antrag auf einen vorzeitigen zuwendungsunschädlichen Vorhabenbeginn gestellt, womit sich die Stadt Dortmund zur Vorfinanzierung bis zur Bewilligung des Antrages bereit erklären muss. Dies ist erforderlich, damit z.B. vorbereitende Maßnahmen und die Ausgabe von Vergabeunterlagen zum Vergabeverfahren vor Bewilligung durch das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW durchgeführt werden können.

Stadtbahn Rhein-Ruhr in Dortmund
Umbau und Erweiterung der Stadtbahnanlage
Dortmund Hauptbahnhof (Baulos 20)
Ausführungsbeschluss
Plandarstellungen

1 – Foto Bahnsteigebene Bestand

2 – Entwicklungskonzept

3 – Baustufe 1 – Bahnsteigebene

4 – Baustufe 1 – Verteilerebene

5 – Regelquerschnitt

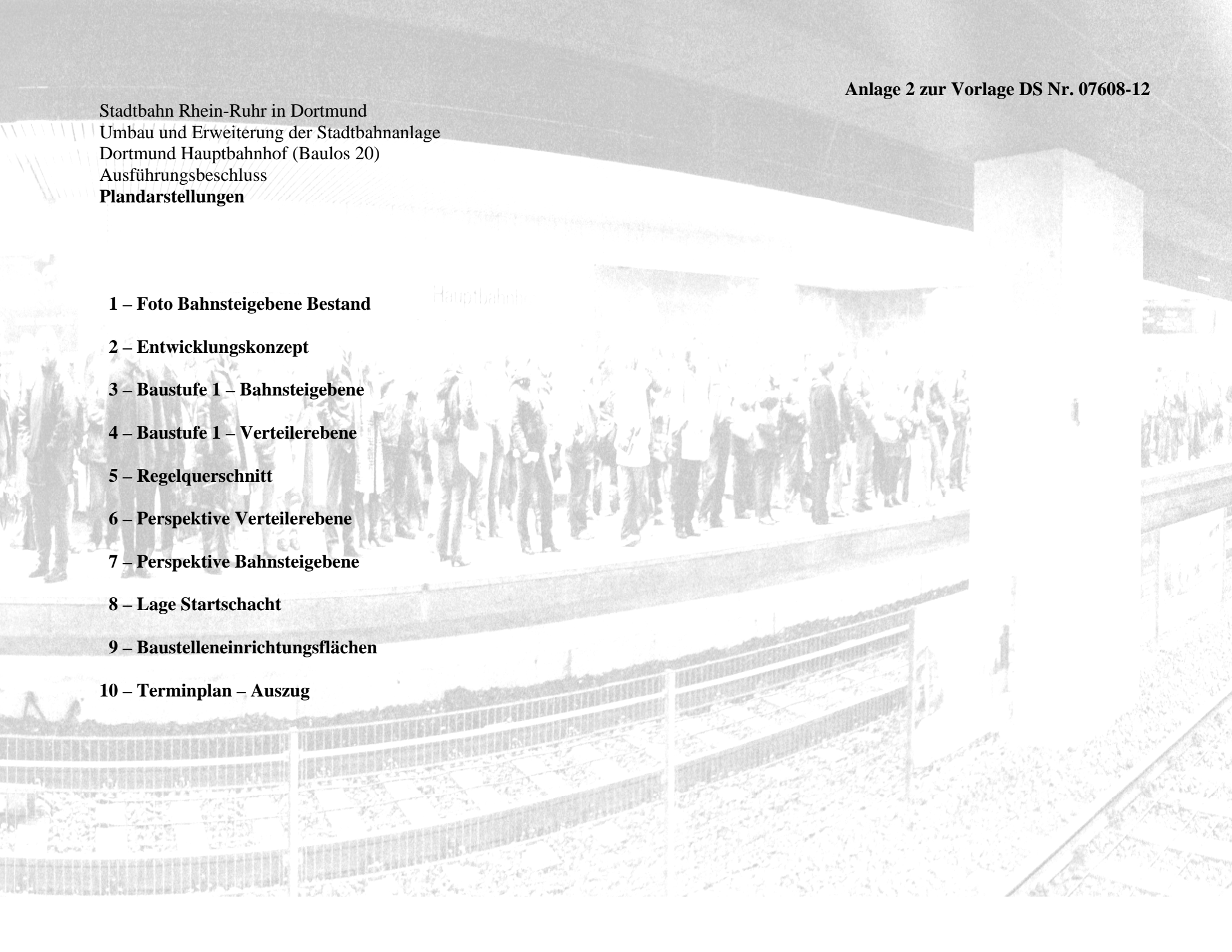
6 – Perspektive Verteilerebene

7 – Perspektive Bahnsteigebene

8 – Lage Startschacht

9 – Baustelleneinrichtungsflächen

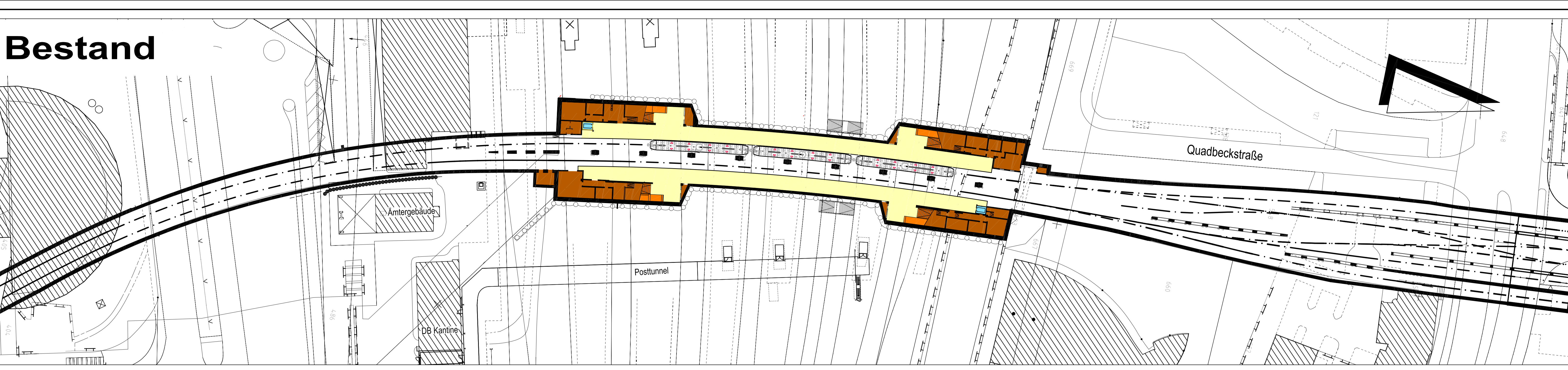
10 – Terminplan – Auszug



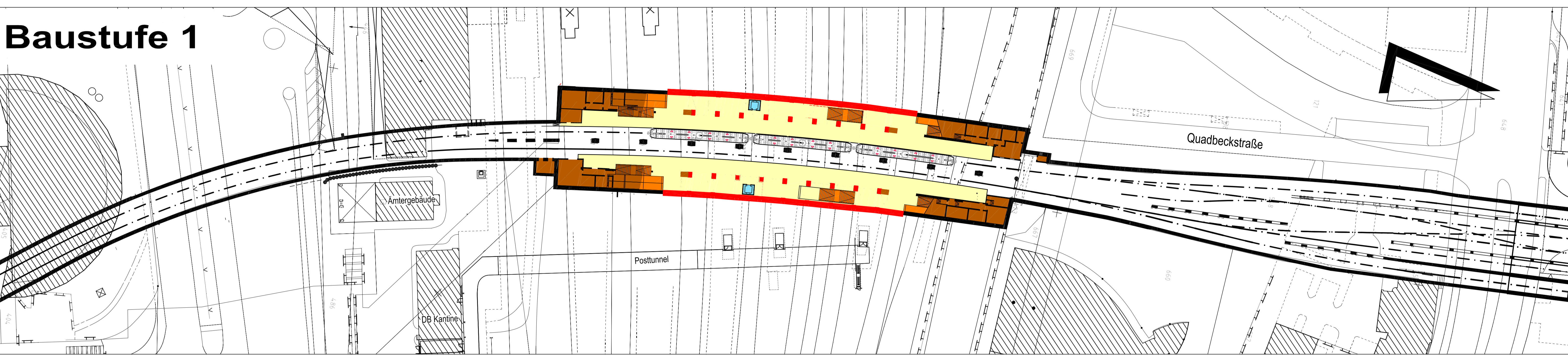
Stadtbahn Rhein-Ruhr in Dortmund
Umbau und Erweiterung der Stadtbahnanlage
Dortmund Hauptbahnhof (Baulos 20)
Ausführungsbeschluss
Plandarstellungen
1 – Foto Bahnsteigebene Bestand



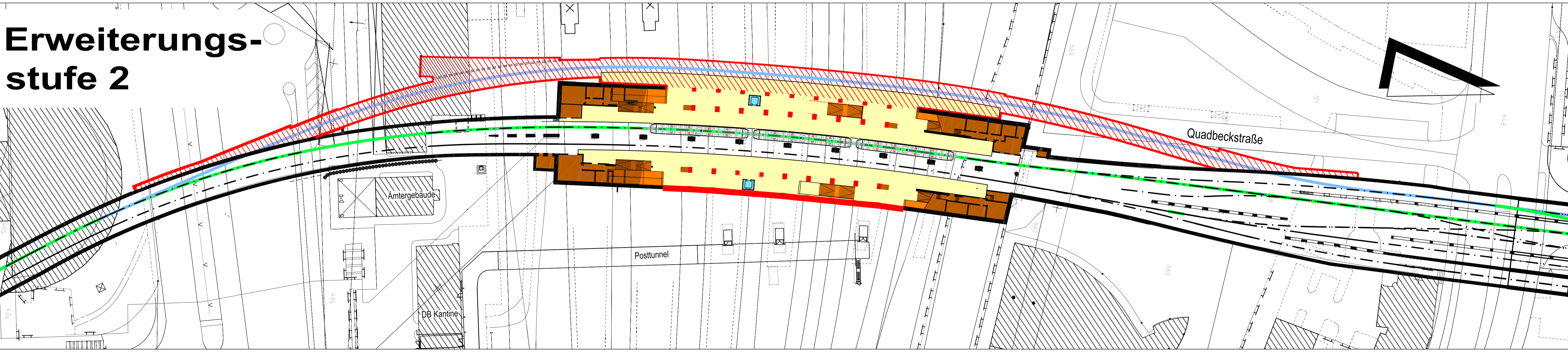
Bestand



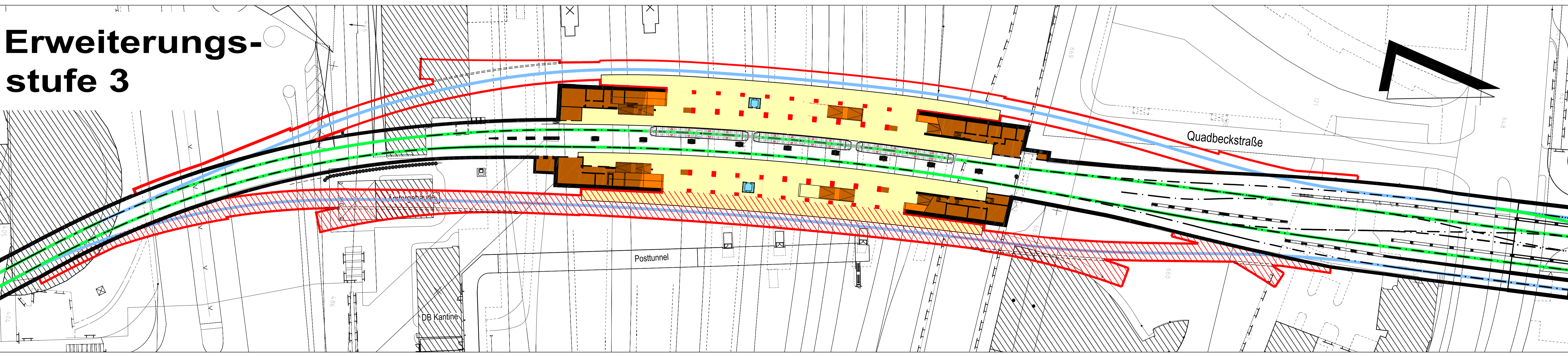
Baustufe 1



Erweiterungsstufe 2

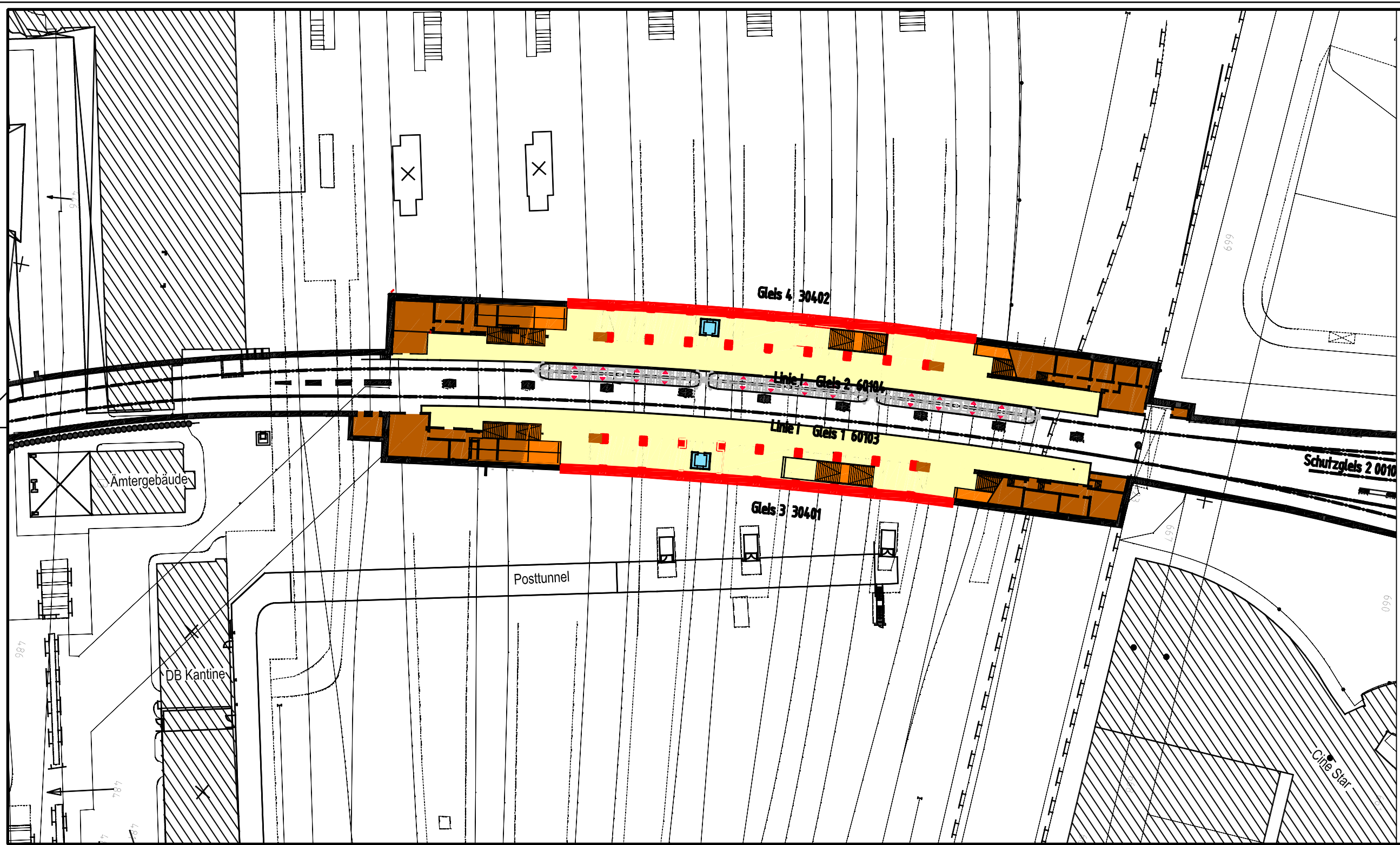


Erweiterungsstufe 3



Anlage 2
zur Vorlage
DS Nr. 07608-12
Stadtbahn Rhein- Ruhr
in Dortmund
Umbau und Erweiterung
der Stadtbahnanlage
Dortmund Hauptbahnhof
(Baulos 20) Ausführungs-
beschluss
Plandarstellungen
"2- Entwicklungskonzept"

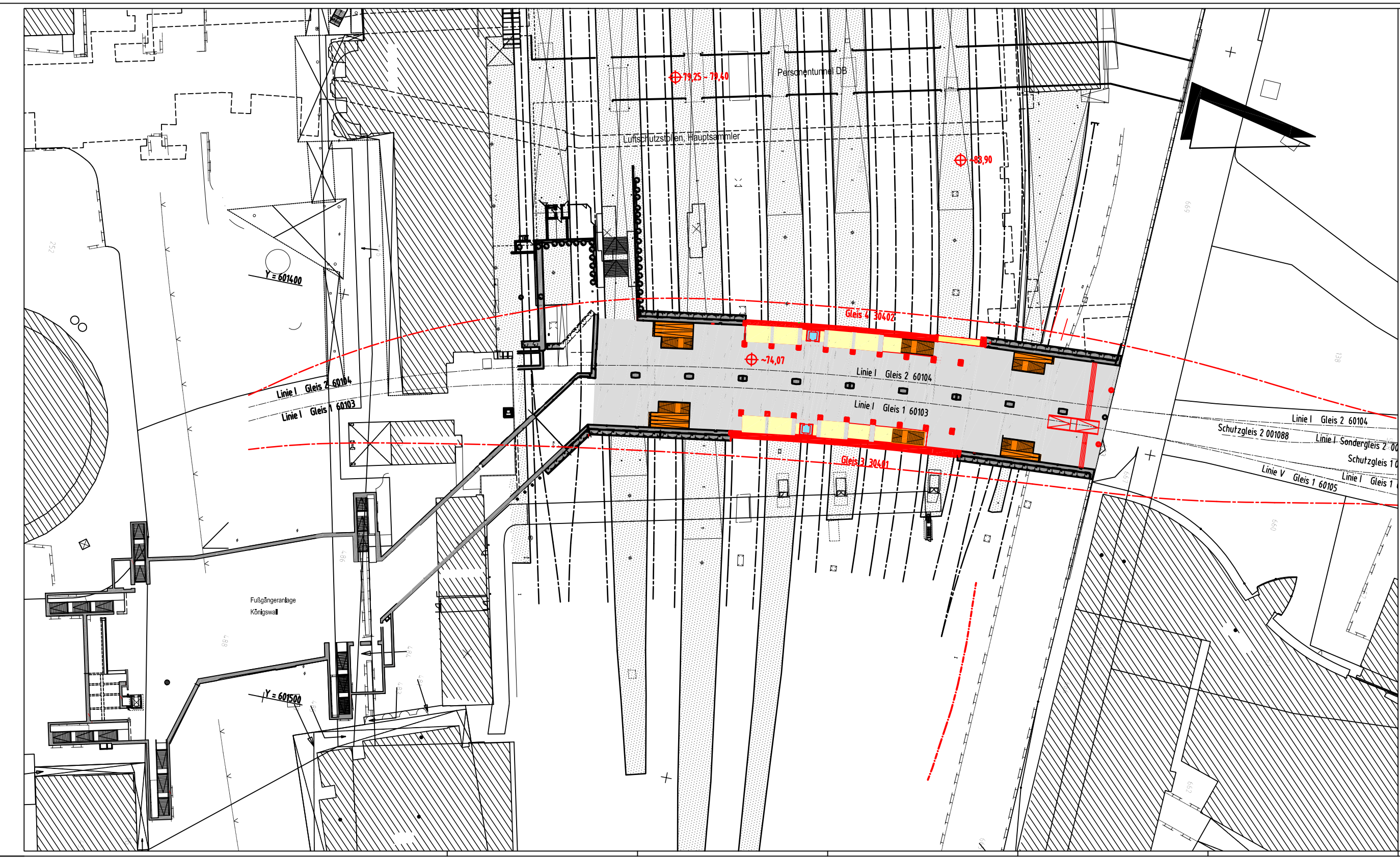
Anlage 2
zur Vorlage
DS Nr. 07608-12
Stadtbahn Rhein- Ruhr
in Dortmund
Umbau und Erweiterung
der Stadtbahnanlage
Dortmund Hauptbahnhof
(Baulos 20) Ausführungs-
beschluss
Plandarstellungen
"3- Baustufe 1- Bahnsteig-
ebene"



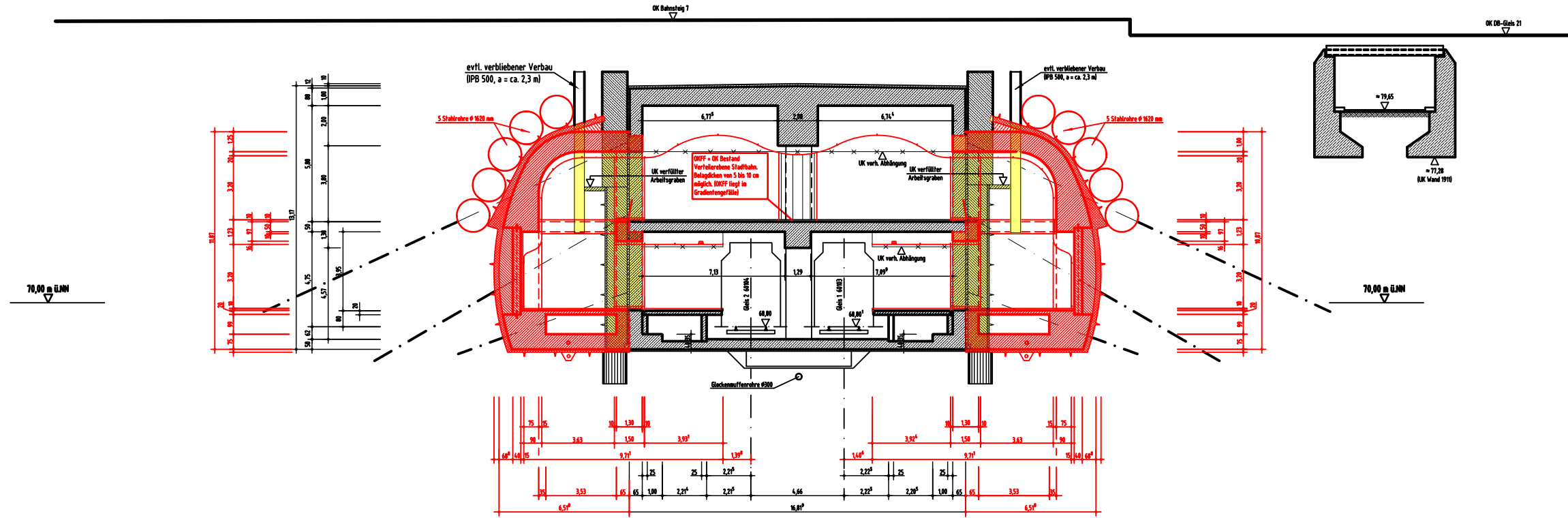
Anlage 2
zur Vorlage
DS Nr. 07608-12
Stadtbahn Rhein-
Ruhr in Dortmund
Umbau und
Erweiterung der
Stadtbahnanlage
Dortmund
Hauptbahnhof
(Baulos 20)
Ausführungs-
beschluss
Plandarstellungen
"4- Baustufe 1 -
Verteilerebene"

	Bauwerk
	Abbruch
	Planung

Grundlage dieser Zeichnung sind die Baubeschreibungen
 Stadtbahnanlage Hauptbahnhof, 1993-Baujahr, März 2002



Regelquerschnitt

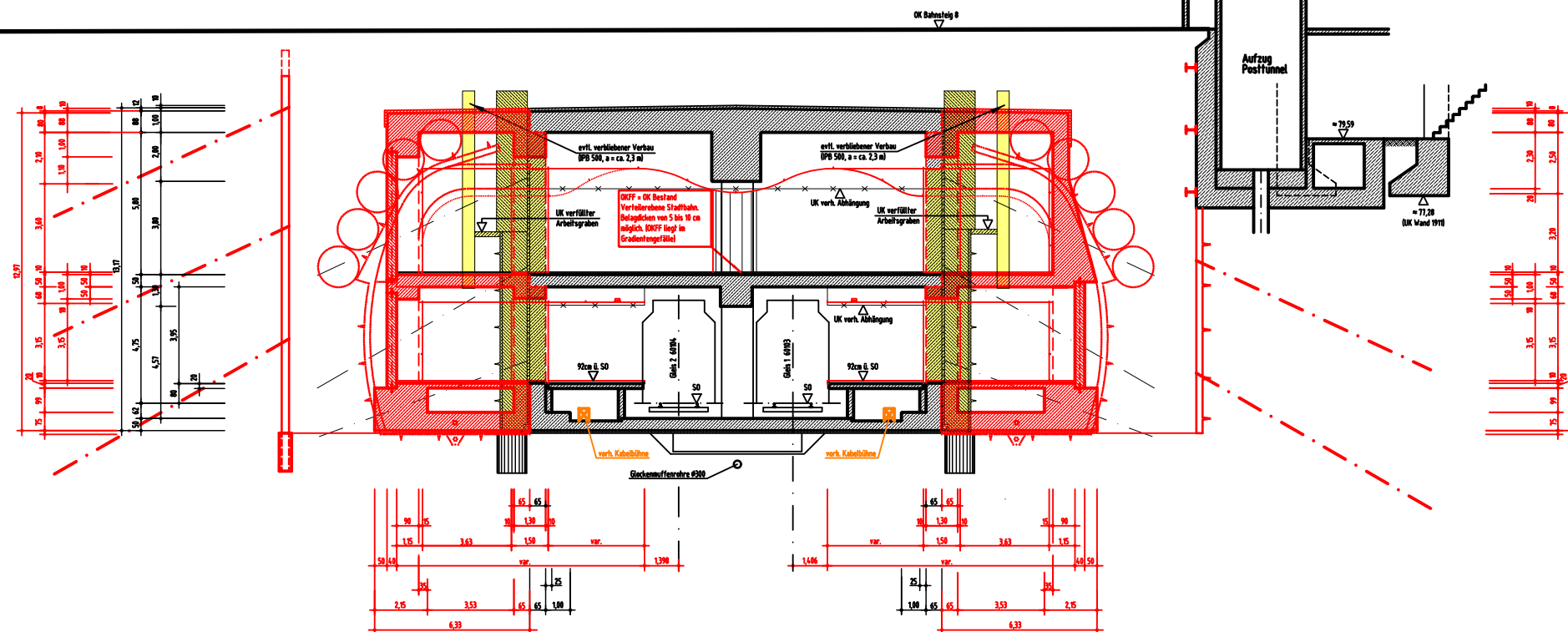


Anlage 2
zur Vorlage
DS Nr. 07608-12
Stadtbahn Rhein- Ruhr
in Dortmund
Umbau und Erweiterung
der Stadtbahnanlage
Dortmund Hauptbahnhof
(Baulos 20) Ausführungs-
beschluss
Plandarstellungen
"5- Regelquerschnitt"

Grundlage dieser Zeichnung sind die Bestandszeichnungen
Stadtbahnanlagen Hauptbahnhof, WVI-Bochum, März 2002

	Bestand Stahlbeton		Bestand Mauerwerk
	Abbruch Stahlbeton		Abbruch Mauerwerk
	Planung		Bestand Kabeltrassen

Startschacht- bereich



Stadtbahn Rhein-Ruhr in Dortmund
Umbau und Erweiterung der Stadtbahnanlage
Dortmund Hauptbahnhof (Baulos 20)
Ausführungsbeschluss
Plandarstellungen
6 – Perspektive Verteilerebene



SCHALLER/THEODOR ARCHITEKTEN BDA KRESS & ADAMS LICHTPLANUNG

Stadtbahn Rhein-Ruhr in Dortmund
Umbau und Erweiterung der Stadtbahnanlage
Dortmund Hauptbahnhof (Baulos 20)
Ausführungsbeschluss
Plandarstellungen
7 – Perspektive Bahnsteigebene

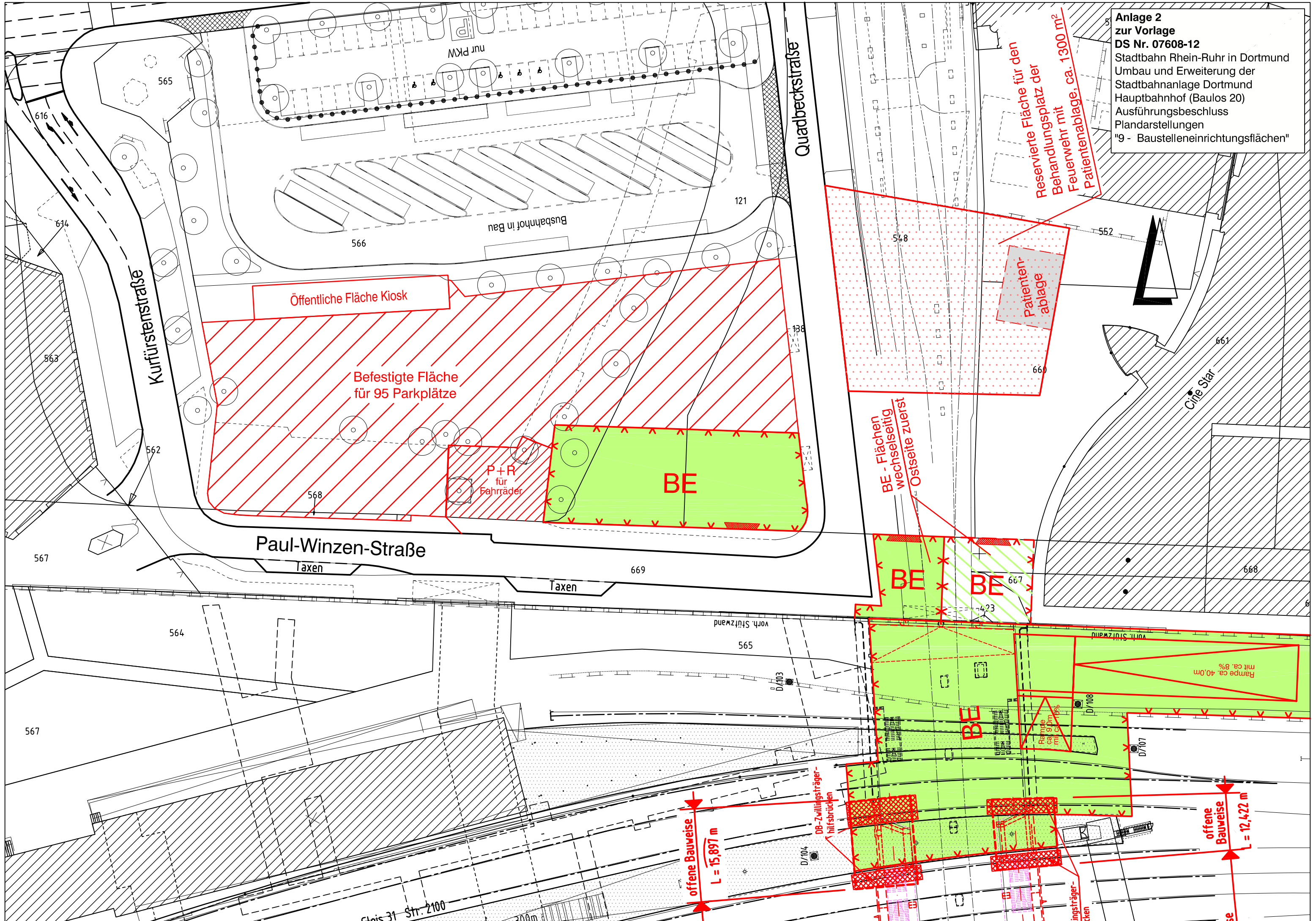


SCHALLER/THEODOR ARCHITEKTEN BDA KRESS & ADAMS LICHTPLANUNG



Anlage 2
zur Vorlage
DS Nr. 07608-12
Stadbahn Rhein- Ruhr in
Dortmund
Umbau und Erweiterung
der Stadtbahnanlage
Dortmund Hauptbahnhof
(Baulos 20) Ausführungs-
beschluss
Plandarstellungen
"8- Lage Startschacht"

Anlage 2
zur Vorlage
DS Nr. 07608-12
 Stadtbahn Rhein-Ruhr in Dortmund
 Umbau und Erweiterung der
 Stadtbahnanlage Dortmund
 Hauptbahnhof (Baulos 20)
 Ausführungsbeschluss
 Plandarstellungen
 "9 - Baustelleneinrichtungsflächen"



Reservierte Fläche für den
 Behandlungsplatz der
 Feuerwehr mit
 Patientenablage, ca. 1300 m²

Öffentliche Fläche Kiosk

Befestigte Fläche
 für 95 Parkplätze

P+R
 für
 Fahrräder

BE

BE - Flächen
 wechselseitig
 Ostseite zuerst

Patienten-
 ablage

BE BE

BE

Rampe
 ca. 9,0m
 mit ca. 10%

Rampe ca. 40,0m
 mit ca. 8%

offene Bauweise
 L = 15,897 m

offene Bauweise
 L = 12,422 m

DB-Zwillingsträger-
 hilfsbrücken

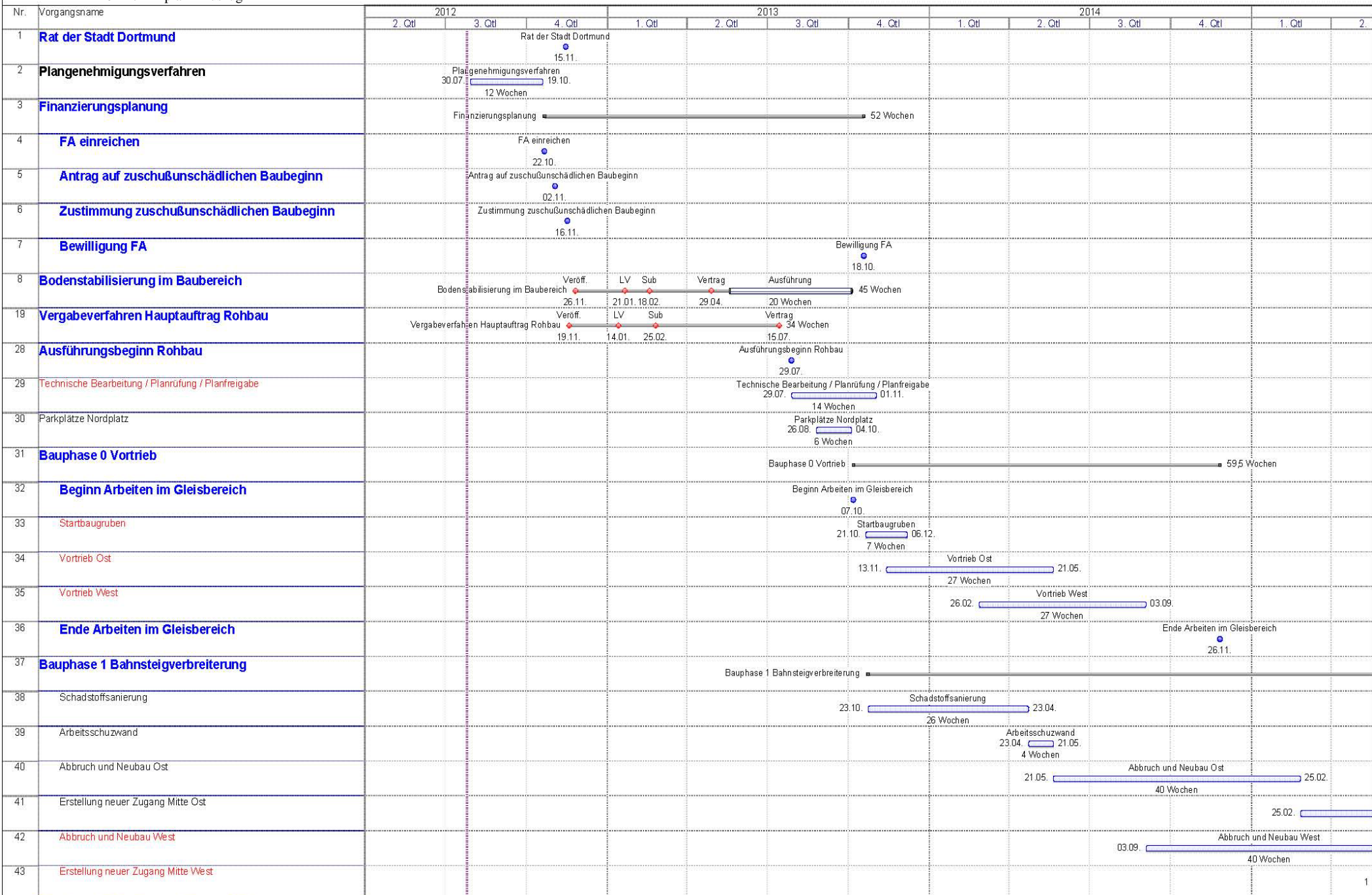
ings-träger-
 cken

Gleis 31 Str. 2100

30,0m

SE

Stadtbahn Rhein-Ruhr in Dortmund
 Umbau und Erweiterung der Stadtbahnanlage
 Dortmund Hauptbahnhof (Baulos 20)
 Ausführungsbeschluss
Plandarstellungen
 10 – Terminplan - Auszug



Daten zur Investitionsmaßnahme

**hier: Stadtbahn Baulos 20
 Grunderwerb**

I. Gesamtwerte

Gegenstand		Anschaffungs- und Herstellkosten			Zuwendungen			Eigenanteil Stadt Dortmund	Nutzungs- dauer (Jahre)	Aktivierung (Zeitpkt.der Inbetrieb- nahme/ Herstellung)	Kostenstelle/ Auftrag
Finanzstelle	Gegenstand	Investive Auszahlungen	Akt. Eigen- leistung	Summe	Bund/Land		Summe				
69_01205004138	Grunderwerb	900.000,00 €	- €	900.000,00 €	765.000,00 €	- €	765.000,00 €	135.000,00 €	0	01.07.2013	699120
SUMME		900.000,00 €	- €	900.000,00 €	765.000,00 €	- €	765.000,00 €	135.000,00 €			

Bemerkung: Bemerkung: Die Maßnahme wird bis zur Inbetriebnahme als Anlage im Bau (AiB) in der Produktgruppe 69_01205 berücksichtigt.

II. Folgeaufwendungen und /-erträge

Gegenstand			Abschreibungen					Erträge aus der Auflösung von SoPo					
		Nutzungsende	Grundwerte		Abschreibungsbeträge			Grundwerte			Ertragswerte		
Finanzstelle	Nutzungs- beginn		Abschr./ Jahr	Abschr/ Monat	Abschr im 1. Jahr	Abschr. in Folgejahren	Abschr im letzten Jahr	Ertrag/ Jahr	Ertrag/ Monat	Ertrag im 1. Jahr	Ertrag in Folgejahren	Ertrag im letzten Jahr	
Grunderwerb	01.07.2013		- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	

III. Auswirkungen der Gesamtmaßnahme

Zeitraum		Finanzrechnung			Ergebnisrechnung		
		Auszahlung	Einzahlung	Saldo	Aufwand (AfA)	Ertrag (aktiv. Eigenl. + EA SoPo)	Saldo
2013		300.000,00 €	- 255.000,00 €	45.000,00 €			
2014		300.000,00 €	- 255.000,00 €	45.000,00 €			
2015		300.000,00 €	- 255.000,00 €	45.000,00 €			
SUMME		900.000,00 €	- 765.000,00 €	135.000,00 €	- €	- €	- €

Daten zur Investitionsmaßnahme

**hier: Stadtbahn Baulos 20
 Bahnhofserweiterung**

I. Gesamtwerte

Gegenstand		Anschaffungs- und Herstellkosten			Zuwendungen			Eigenanteil Stadt Dortmund	Nutzungs- dauer (Jahre)	Aktivierung (Zeitpkt.der Inbetrieb- nahme/ Herstellung)	Kostenstelle/ Auftrag
Finanzstelle	Gegenstand	Investive Auszahlungen	Akt. Eigen- leistung	Summe	Bund/Land		Summe				
69_01205004138	Bahnhofs- erweiterung	30.885.771 €	8.056.201 €	38.941.972 €	24.578.739 €	- €	24.578.739 €	14.363.233 €	75	01.07.2018	699120
SUMME		30.885.771 €	8.056.201 €	38.941.972 €	24.578.739 €	- €	24.578.739 €	14.363.233 €			

Bemerkung: Die Maßnahme wird bis zur Inbetriebnahme als Anlage im Bau (AiB) in der Produktgruppe 69_01205 berücksichtigt.

II. Folgeaufwendungen und /-erträge

Gegenstand		Abschreibungen						Erträge aus der Auflösung von SoPo					
		Grundwerte		Abschreibungsbeträge				Grundwerte		Ertragswerte			
	Nutzungs- beginn	Nutzungsende	Abschr./ Jahr	Abschr/ Monat	Abschr im 1. Jahr	Abschr. in Folgejahren	Abschr im letzten Jahr	Ertrag/ Jahr	Ertrag/ Monat	Ertrag im 1. Jahr	Ertrag in Folgejahren	Ertrag im letzten Jahr	
Bahnhofs- erweiterung	01.07.2018	30.06.2093	519.226,29 €	43.268,86 €	259.613,14 €	519.226,29 €	259.613,14 €	327.716,52 €	27.309,71 €	163.858,26 €	327.716,52 €	163.858,26 €	

III. Auswirkungen der Gesamtmaßnahme

Zeitraum		Finanzrechnung			Ergebnisrechnung		
		Auszahlung	Einzahlung	Saldo	Aufwand (AfA)	Ertrag (aktiv. Eigenl. + EA SoPo)	Saldo
	bis 2011	2.029.724 €	- €	2.029.724 €	-	2.373.266 €	2.373.266 €
2012		878.201 €	-	797.471 €	-	854.603 €	854.603 €
2013		1.761.883 €	-	1.497.650 €	-	610.752 €	610.752 €
2014		6.767.362 €	-	5.752.307 €	-	590.780 €	590.780 €
2015		5.990.435 €	-	5.091.870 €	-	634.550 €	634.550 €
2016		5.636.471 €	-	4.791.000 €	-	633.450 €	633.450 €
2017		2.599.520 €	-	2.209.592 €	-	813.750 €	813.750 €
2018		3.072.175 €	-	2.611.349 €	259.613 €	1.058.908 €	1.318.521 €
2019		2.150.000 €	-	1.827.500 €	519.226 €	977.717 €	1.496.943 €
2020	2092			- €	519.226 €	327.717 €	846.943 €
2093				- €	259.613 €	163.858 €	423.471 €
SUMME		30.885.771 €	-	24.578.739 €	38.941.972 €	-	32.634.940 €

Daten zur Investitionsmaßnahme

**hier: Stadtbahn Baulos 20
 Stromversorgungsanlage, Fernmeldeanlage**

I. Gesamtwerte

Gegenstand		Anschaffungs- und Herstellkosten			Zuwendungen			Eigenanteil Stadt Dortmund	Nutzungs- dauer (Jahre)	Aktivierung (Zeitpkt.der Inbetrieb- nahme/ Herstellung)	Kostenstelle/ Auftrag
Finanzstelle	Gegenstand	Investive Auszahlungen	Akt. Eigen- leistung	Summe	Bund/Land		Summe				
69_01205004138	SVA, Fernmeldeanl.	1.328.476 €	185.963 €	1.514.438 €	1.129.204 €	- €	1.129.204 €	385.234 €	20	01.07.2016	699120
SUMME		1.328.476 €	185.963 €	1.514.438 €	1.129.204 €	- €	1.129.204 €	385.234 €			

Bemerkung: Die Maßnahme wird bis zur Inbetriebnahme als Anlage im Bau (AiB) in der Produktgruppe 69_01205 berücksichtigt.

II. Folgeaufwendungen und /-erträge

Gegenstand			Abschreibungen					Erträge aus der Auflösung von SoPo				
	Nutzungs- beginn	Nutzungs- ende	Grundwerte		Abschreibungsbeträge			Grundwerte		Ertragswerte		
			Abschr./ Jahr	Abschr/ Monat	Abschr im 1. Jahr	Abschr. in Folgejahren	Abschr im letzten Jahr	Ertrag/ Jahr	Ertrag/ Monat	Ertrag im 1. Jahr	Ertrag in Folgejahren	Ertrag im letzten Jahr
SVA, Fernmeldeanl.	01.07.2016	30.06.2036	75.722 €	6.310 €	37.861 €	75.722 €	37.861 €	56.460 €	4.705 €	28.230 €	56.460 €	28.230 €

III. Auswirkungen der Gesamtmaßnahme

Zeitraum		Finanzrechnung			Ergebnisrechnung		
		Auszahlung	Einzahlung	Saldo	Aufwand (AfA)	Ertrag (aktiv. Eigenl. + EA SoPo)	Saldo
2011		- €	- €	- €	-	28.570 €	- 28.570 €
2012		36.836 €	31.310 €	5.525 €	-	40.593 €	- 40.593 €
2013		81.340 €	69.139 €	12.201 €	-	28.800 €	- 28.800 €
2014		441.588 €	375.350 €	66.238 €	-	28.000 €	- 28.000 €
2015		405.720 €	344.862 €	60.858 €	-	30.000 €	- 30.000 €
2016		362.992 €	308.543 €	54.449 €	37.861 €	58.230 €	- 20.369 €
2017	2035				75.722 €	56.460 €	19.262 €
2036					37.861 €	28.230 €	9.631 €
SUMME		1.328.476 €	1.129.204 €	199.271 €	1.514.438 €	1.315.167 €	199.271 €

Daten zur Investitionsmaßnahme

**hier: Stadtbahn Baulos 20
 Aufzüge, Fahrtreppen**

I. Gesamtwerte

Gegenstand		Anschaffungs- und Herstellkosten			Zuwendungen			Eigenanteil Stadt Dortmund	Nutzungs- dauer (Jahre)	Aktivierung (Zeitpkt.der Inbetrieb- nahme/ Herstellung)	Kostenstelle/ Auftrag
Finanzstelle	Gegenstand	Investive Auszahlungen	Akt. Eigen- leistung	Summe	Bund/Land		Summe				
69_01205004138	Aufzüge	481.234 €	73.920 €	555.154 €	409.049 €	- €	409.049 €	146.105 €	15	01.07.2016	699120
69_01205004138	Fahrtreppen	942.133 €	155.374 €	1.097.507 €	800.813 €	- €	800.813 €	296.694 €	12	01.07.2017	699120
SUMME		1.423.367 €	229.294 €	1.652.661 €	1.209.862 €	- €	1.209.862 €	442.799 €			

Bemerkung: Die Maßnahme wird bis zur Inbetriebnahme als Anlage im Bau (AiB) in der Produktgruppe 69_01205 berücksichtigt.

II. Folgeaufwendungen und /-erträge

Gegenstand		Abschreibungen						Erträge aus der Auflösung von SoPo					
		Grundwerte		Abschreibungsbeträge				Grundwerte		Ertragswerte			
	Nutzungs- beginn	Nutzungsende	Abschr./ Jahr	Abschr/ Monat	Abschr im 1. Jahr	Abschr. in Folgejahren	Abschr im letzten Jahr	Ertrag/ Jahr	Ertrag/ Monat	Ertrag im 1. Jahr	Ertrag in Folgejahren	Ertrag im letzten Jahr	
Aufzüge	01.07.2016	30.06.2031	37.010 €	3.084 €	18.505 €	37.010 €	18.505 €	27.270 €	2.272 €	13.635 €	27.270 €	13.635 €	
Fahrtreppen	01.07.2017	30.06.2027	91.459 €	7.622 €	45.729 €	91.459 €	45.729 €	66.734 €	5.561 €	33.367 €	66.734 €	33.367 €	
SUMME			128.469 €	10.706 €	64.235 €	128.469 €	64.235 €	94.004 €	7.834 €	47.002 €	94.004 €	47.002 €	

III. Auswirkungen der Gesamtmaßnahme

Zeitraum		Finanzrechnung			Ergebnisrechnung		
		Auszahlung	Einzahlung	Saldo	Aufwand (AfA)	Ertrag (aktiv. Eigenl. + EA SoPo)	Saldo
2011		- €	- €	- €	-	31.356 €	31.356 €
2012		39.467 €	33.547 €	5.920 €	-	44.551 €	44.551 €
2013		87.150 €	74.078 €	13.073 €	-	31.608 €	31.608 €
2014		386.950 €	328.908 €	58.043 €	-	30.730 €	30.730 €
2015		348.520 €	296.242 €	52.278 €	-	32.925 €	32.925 €
2016		415.330 €	353.031 €	62.300 €	18.505 €	46.560 €	28.055 €
2017		145.950 €	124.058 €	21.893 €	82.740 €	85.837 €	3.097 €
2018	2028				128.469 €	94.004 €	34.465 €
2029					82.740 €	60.637 €	22.103 €
2030					37.010 €	27.270 €	9.740 €
2031					18.505 €	13.635 €	4.870 €
SUMME		1.423.367 €	1.209.860 €	213.505 €	1.652.661 €	1.439.156 €	213.505 €

Daten zur Investitionsmaßnahme

**hier: Stadtbahn Baulos 20
 Automaten, Video, Elektroakustische Anlagen (ELA)**

I. Gesamtwerte

Gegenstand		Anschaffungs- und Herstellkosten			Zuwendungen			Eigenanteil Stadt Dortmund	Nutzungs- dauer (Jahre)	Aktivierung (Zeitpkt.der Inbetrieb- nahme/ Herstellung)	Kostenstelle/ Auftrag
Finanzstelle	Gegenstand	Investive Auszahlungen	Akt. Eigen- leistung	Summe	Bund/Land		Summe				
69_01205004138	Automaten, Video	179.615 €	35.470 €	215.085 €	152.673 €	- €	152.673 €	62.412 €	5	01.07.2018	699120
69_01205004138	ELA	1.477.590 €	244.159 €	1.721.749 €	1.255.952 €	- €	1.255.952 €	465.798 €	8	01.07.2017	699120
SUMME		1.657.206 €	279.629 €	1.936.835 €	1.408.625 €	- €	1.408.625 €	528.210 €			

Bemerkung: Die Maßnahme wird bis zur Inbetriebnahme als Anlage im Bau (AiB) in der Produktgruppe 69_01205 berücksichtigt.

II. Folgeaufwendungen und /-erträge

Gegenstand			Abschreibungen				Erträge aus der Auflösung von SoPo					
			Grundwerte		Abschreibungsbeträge			Grundwerte		Ertragswerte		
	Nutzungs- beginn	Nutzungsende	Abschr./ Jahr	Abschr/ Monat	Abschr im 1. Jahr	Abschr. in Folgejahren	Abschr im letzten Jahr	Ertrag/ Jahr	Ertrag/ Monat	Ertrag im 1. Jahr	Ertrag in Folgejahren	Ertrag im letzten Jahr
Automaten, Video	01.07.2018	30.06.2023	43.017 €	3.585 €	21.509 €	43.017 €	21.509 €	30.535 €	2.545 €	15.267 €	30.535 €	15.267 €
ELA	01.07.2017	30.06.2025	215.219 €	17.935 €	107.609 €	215.219 €	107.609 €	156.994 €	13.083 €	78.497 €	156.994 €	78.497 €
SUMME			258.236 €	21.520 €	129.118 €	258.236 €	129.118 €	187.529 €	15.627 €	93.764 €	187.529 €	93.764 €

III. Auswirkungen der Gesamtmaßnahme

Zeitraum		Finanzrechnung			Ergebnisrechnung		
		Auszahlung	Einzahlung	Saldo	Aufwand (AfA)	Ertrag (aktiv. Eigenl. + EA SoPo)	Saldo
2011		- €	- €	- €	-	35.355 €	35.355 €
2012		45.951 €	39.058 €	6.893 €	-	50.234 €	50.234 €
2013		101.468 €	86.247 €	15.220 €	-	35.640 €	35.640 €
2014		399.269 €	339.378 €	59.890 €	-	34.650 €	34.650 €
2015		354.525 €	301.346 €	53.179 €	-	37.125 €	37.125 €
2016		482.839 €	410.413 €	72.426 €	-	37.125 €	37.125 €
2017		245.330 €	208.531 €	36.800 €	107.609 €	123.047 €	15.438 €
2018		27.825 €	23.651 €	4.174 €	236.727 €	177.211 €	59.516 €
2019	2022				258.236 €	187.529 €	70.707 €
2023					236.727 €	172.261 €	64.466 €
2024					215.219 €	156.994 €	58.225 €
2025					107.609 €	78.497 €	29.112 €
SUMME		1.657.206 €	1.408.623 €	248.581 €	1.936.835 €	1.688.254 €	248.581 €

Daten zur Investitionsmaßnahme

**hier: Stadtbahn Baulos 20
 Fernwirkanlage, Fahrgastinformationssystem (FIS)**

I. Gesamtwerte

Gegenstand		Anschaffungs- und Herstellkosten			Zuwendungen			Eigenanteil Stadt Dortmund	Nutzungs- dauer (Jahre)	Aktivierung (Zeitpkt.der Inbetrieb- nahme/ Herstellung)	Kostenstelle/ Auftrag
Finanzstelle	Gegenstand	Investive Auszahlungen	Akt. Eigen- leistung	Summe	Bund/Land		Summe				
69_01205004138	Fernwirkanl., FIS	704.905 €	114.771 €	819.676 €	599.170 €	- €	599.170 €	220.507 €	10	01.07.2017	699120
SUMME		704.905 €	114.771 €	819.676 €	599.170 €	- €	599.170 €	220.507 €			

Bemerkung: Die Maßnahme wird bis zur Inbetriebnahme als Anlage im Bau (AiB) in der Produktgruppe 69_01205 berücksichtigt.

II. Folgeaufwendungen und /-erträge

Gegenstand			Abschreibungen					Erträge aus der Auflösung von SoPo				
			Grundwerte		Abschreibungsbeträge			Grundwerte		Ertragswerte		
	Nutzungs- beginn	Nutzungsende	Abschr./ Jahr	Abschr/ Monat	Abschr im 1. Jahr	Abschr. in Folgejahren	Abschr im letzten Jahr	Ertrag/ Jahr	Ertrag/ Monat	Ertrag im 1. Jahr	Ertrag in Folgejahren	Ertrag im letzten Jahr
Fernwirkanl., FIS	01.07.2017	30.06.2027	81.968 €	6.831 €	40.984 €	81.968 €	40.984 €	59.917 €	4.993 €	29.958 €	59.917 €	29.958 €
SUMME			81.968 €	6.831 €	40.984 €	81.968 €	40.984 €	59.917 €	4.993 €	29.958 €	59.917 €	29.958 €

III. Auswirkungen der Gesamtmaßnahme

Zeitraum		Finanzrechnung			Ergebnisrechnung		
		Auszahlung	Einzahlung	Saldo	Aufwand (AfA)	Ertrag (aktiv. Eigenl. + EA SoPo)	Saldo
2011		- €	- €	- €		12.491 €	- 12.491 €
2012		19.545 €	16.614 €	2.932 €		24.840 €	- 24.840 €
2013		43.160 €	36.686 €	6.474 €		13.200 €	- 13.200 €
2014		169.832 €	144.357 €	25.475 €		15.840 €	- 15.840 €
2015		150.800 €	128.180 €	22.620 €		15.400 €	- 15.400 €
2016		212.368 €	180.513 €	31.855 €		16.500 €	- 16.500 €
2017		109.200 €	92.820 €	16.380 €	40.984 €	46.458 €	- 5.475 €
2018	2026				81.968 €	59.917 €	22.051 €
2027					40.984 €	29.958 €	11.025 €
SUMME		704.905 €	599.168 €	105.736 €	819.676 €	713.941 €	105.736 €

Daten zur Investitionsmaßnahme

**hier: Stadtbahn Baulos 20
 Zusammenfassung zu III. Auswirkungen der Gesamtmaßnahme**

III. Auswirkungen der Gesamtmaßnahme

Zeitraum		Finanzrechnung			Ergebnisrechnung		
		Auszahlung	Einzahlung	Saldo	Aufwand (AfA)	Ertrag (aktiv. Eigenl. + EA SoPo)	Saldo
	bis 2011	2.029.724 €		2.029.724 €	-	2.481.039 €	- 2.481.039 €
2012		1.020.000 €	918.000 €	102.000 €	- €	1.014.819 €	- 1.014.819 €
2013		2.375.000 €	2.018.800 €	356.200 €	- €	720.000 €	- 720.000 €
2014		8.465.000 €	7.195.300 €	1.269.700 €	- €	700.000 €	- 700.000 €
2015		7.550.000 €	6.417.500 €	1.132.500 €	- €	750.000 €	- 750.000 €
2016		7.110.000 €	6.043.500 €	1.066.500 €	56.366 €	791.865 €	- 735.499 €
2017		3.100.000 €	2.635.000 €	465.000 €	307.055 €	1.125.553 €	- 818.498 €
2018		3.100.000 €	2.635.000 €	465.000 €	782.499 €	1.446.501 €	- 664.002 €
2019		2.150.000 €	1.827.500 €	322.500 €	1.063.621 €	1.375.627 €	- 312.006 €
2020		- €	- €	- €	1.063.621 €	725.627 €	337.994 €
2021		- €	- €	- €	1.063.621 €	725.627 €	337.994 €
2022		- €	- €	- €	1.063.621 €	725.627 €	337.994 €
2023		- €	- €	- €	1.042.112 €	710.359 €	331.753 €
2024		- €	- €	- €	1.020.604 €	695.092 €	325.512 €
2025		- €	- €	- €	912.994 €	616.595 €	296.399 €
2026		- €	- €	- €	805.385 €	538.098 €	267.287 €
2027		- €	- €	- €	764.401 €	508.140 €	256.262 €
2028		- €	- €	- €	723.417 €	478.181 €	245.236 €
2029		- €	- €	- €	677.688 €	444.814 €	232.874 €
2030		- €	- €	- €	631.958 €	411.447 €	220.512 €
2031		- €	- €	- €	613.453 €	397.812 €	215.642 €
2032	2035	- €	- €	- €	594.948 €	384.177 €	210.771 €
2036		- €	- €	- €	557.087 €	355.947 €	201.141 €
2037	2092	- €	- €	- €	519.226 €	327.717 €	191.510 €
2093		- €	- €	- €	259.613 €	163.858 €	95.755 €
SUMME		36.899.724 €	29.690.600 €	7.209.125 €	44.865.582 €	37.791.458 €	7.074.125 €

Anlage 4 zur Vorlage DS Nr. 07608-12

Stadtbahn Rhein-Ruhr in Dortmund
Umbau und Erweiterung der Stadtbahnanlage
Dortmund Hauptbahnhof (Baulos 20)
Ausführungsbeschluss
Auswirkung der Investition

Haushaltsplanung

Für den Finanzplan des StA 69 ergeben sich folgende Auswirkungen

Haushaltsjahr	Auszahlungen für Investitionen	Einzahlungen aus Zuweisungen / Zuschüssen	Nettoauswirkungen im Finanzplan (städtischer Eigenanteil)
2005 - 2011	2.029.725 €	0 €	2.029.725 €
2012	1.020.000 €	-918.000 €	102.000 €
2013	2.375.000 €	-2.018.800 €	356.200 €
2014	8.465.000 €	-7.195.300 €	1.269.700 €
2015	7.550.000 €	-6.417.500 €	1.132.500 €
2016	7.110.000 €	-6.043.500 €	1.066.500 €
2017	3.100.000 €	-2.635.000 €	465.000 €
2018	3.100.000 €	-2.635.000 €	465.000 €
2019	2.150.000 €	-1.827.500 €	322.500 €
Gesamt	36.899.725 €	-29.690.600 €	7.209.125 €

Für den Ergebnisplan des StA 69 ergeben sich folgende Auswirkungen

Haushaltsjahr	Abschreibungen	Erträge aus der Auflösung von Sonderposten	Erträge aus aktivierten Eigenleistungen	Nettoauswirkungen im Ergebnisplan (städtischer Eigenanteil)
2005 - 2011	0,00 €	0 €	-2.481.039 €	-2.481.039 €
2012	0,00 €	0 €	-1.014.819 €	-1.014.819 €
2013	0,00 €	0 €	-720.000 €	-720.000 €
2014	0,00 €	0 €	-700.000 €	-700.000 €
2015	0,00 €	0 €	-750.000 €	-750.000 €
2016	56.366,09 €	-41.865 €	-750.000 €	-735.499 €
2017	307.054,79 €	-225.553 €	-900.000 €	-818.498 €
2018	782.499,08 €	-546.501 €	-900.000 €	-664.002 €
2019	1.063.620,75 €	-725.627 €	-650.000 €	-312.006 €
2020	1.063.620,75 €	-725.627 €		337.994 €
2021	1.063.620,75 €	-725.627 €		337.994 €
2022	1.063.620,75 €	-725.627 €		337.994 €
2023	1.042.112,23 €	-710.359 €		331.753 €
2024	1.020.603,71 €	-695.092 €		325.512 €
2025	912.994,37 €	-616.595 €		296.399 €
2026	805.385,04 €	-538.098 €		267.287 €
2027	764.401,22 €	-508.140 €		256.262 €
2028	723.417,39 €	-478.181 €		245.236 €
2029	677.687,93 €	-444.814 €		232.874 €
2030	631.958,46 €	-411.447 €		220.512 €
2031	613.453,34 €	-397.812 €		215.642 €
2032-2035	594.948,21 €	-384.177 €		210.771 €
2036	557.087,25 €	-355.947 €		201.141 €
2037-2092	519.226,29 €	-327.717 €		191.510 €
2093	259.613,14 €	-163.858 €		95.755 €
Gesamt	44.865.582,10 €	-28.925.600 €	-8.865.858 €	7.074.125 €

Für den Grunderwerb i.H.v 900.000 EUR erfolgt keine Abschreibung und Auflösung des Sonderpostens (SoPo)

Jährliche Belastung der Ergebnisrechnung

Die ergebniswirksame Belastung durch die Investitionsmaßnahme i.H.v. 337.994 Euro ergibt sich durch die folgenden neuen Aufwendungen und Erträge auf Basis des vollständigen ersten Jahres der Nutzung (Haushaltsjahr 2019) :

Jährliche Belastung der Ergebnisrechnung		2019
	Aufwendungen für Abschreibungen der Investition	1.063.621 €
+	Folgaufwendungen für die Investition (Unterhaltung, Betrieb u.ä.)	0 €
-	Erträge aus der Auflösung von Sonderposten (Investitionsförderung)	-725.627 €
-	Erträge aus der Bewirtschaftung der Investition (Mieten, Förderung von Folgaufwendungen)	0 €
-	Aufwendungen, die auf Grund der Investition zukünftig entfallen (z.B. bei Ersatzinvestition; Deinvestition)	0 €
+	Erträge, die auf Grund der Investition zukünftig entfallen	0 €
=	jährliche Belastung der Ergebnisrechnung	337.994 €