



Der Minister

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf



22 März 2019

Seite 1 von 1

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
II B 2

Telefon 0211 3843-2220

Bericht der Landesregierung zur Erhebung von Erneuerungsmaßnahmen an kommunalen Schienenstrecken

Anlage: Bericht in 60facher Kopie

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

in der Anlage übersende ich den Bericht zur Erhebung von Erneuerungsmaßnahmen an kommunalen Schienenstrecken als Information an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Ich bitte Sie, die beigefügten Überdrucke an die Ausschussmitglieder weiterzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen

Hendrik Wüst

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-939110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur Halte-
stelle Stadttor: Straßenbahnlinie
709
Buslinie 732

Bericht der Landesregierung zur Erhebung von Erneuerungsmaßnahmen an kommunalen Schienenstrecken

In Nordrhein-Westfalen haben Bund, Land, Kommunen und Verkehrsunternehmen insbesondere in den 1970er und 1980er Jahren stark in den kommunalen Schienenverkehr investiert. Im Ergebnis sind neben modernen Straßenbahnen auch Stadtbahn-/unterirdische Stadtbahnnetze und Schwebbahnsysteme entstanden.

Inzwischen rückt die Erneuerung dieser Systeme in den Vordergrund. Die zuständigen Verkehrsunternehmen und Kommunen stehen hier in den kommenden Jahren vor großen finanziellen Herausforderungen.

Das Land wird die Kommunen mit der anstehenden Herausforderung nicht alleine lassen. Um den Finanzierungsbedarf nach einem einheitlichen Maßstab zu bestimmen, hat das Verkehrsministerium ein Gutachten über Erneuerungsmaßnahmen an kommunalen Schienenstrecken beauftragt, das nunmehr vorliegt.

Darüber hinaus wurde in einem weiteren Gutachten ergänzend untersucht, ob eine Standardisierung technischer Parameter im Rahmen von anstehenden Erneuerungsmaßnahmen die Durchgängigkeit der Netze verbessern könnte. Die Ergebnisse dieser Untersuchung liegen ebenso vor.

Gegenstand der Untersuchung:

Im Rahmen der Erhebung von Erneuerungsmaßnahmen an kommunalen Schienenstrecken („Spiekermann-Gutachten“) wurden für insgesamt 15 Verkehrsunternehmen sowie 33 Kommunen die folgenden Anlagenteile untersucht.

- Gleise und Haltestellen,
- Betriebstechnik,
- Ingenieurbauwerke,
- Betriebshöfe sowie Fahrzeuge

Folgende Eckwerte können benannt werden:

Anlagen	Summe
Gleislänge in km	1.726
Weichen/Kreuzungen	2.897
Länge Sonderbahnen in km	19
Brückenlänge in m	21.210
Brücken(abschnitte) ¹	322
Zugangsbauwerke	79
Anzahl Sonstige Bauwerke (Stützwände, Gleisüber-/unterführung)	40
Tunnellänge in m	130.304
U-Stationen (Bauwerk)	168
Zugänge zu U-Stationen	557
Trogbauwerke	91
Fahrleitungslänge in km	1.905
Unterwerke	319
Stellwerke	65
Bahnübergänge	220
Haltestellen	1.381
Bahnsteige	2.507
Innenausstattung Verteilerebenen	213
Fläche Innenausstattung Verteilerebenen in m ²	177.938
Fahrtreppen	1.142
Aufzüge	342
Sonderbauten	659
Betriebshöfe	22
Fahrzeuge	1.441

Dabei sind ausschließlich Investitionen in die grundsätzliche Erneuerung betrachtet worden; die Instandhaltung war nicht Gegenstand der gutachterlichen Untersuchung, weil sie als Akt der laufenden Pflege und Wartung von bereits bestehenden kommunalen ÖPNV-Infrastrukturen Teil des Betriebs des ÖPNV ist.

Nicht betrachtet wurden außerdem:

- Verwaltungsgebäude (kein notwendiges Anlagenteil für den Schienenbetrieb).
- Bauhöfe (kein notwendiges Anlagenteil für den Schienenbetrieb).

¹ Eine Brücke kann aus mehreren Abschnitten bestehen.

- Sonderfahrzeuge wie Partyfahrzeuge, Historische Fahrzeuge (werden kommerziell betrieben und sind für den normalen Linienbetrieb nicht notwendig) sowie Mess- und Schleiffahrzeuge (dienen überwiegend der Instandhaltung).
- Leitstellen (Leitstellen dienen zwar u.a. in der Zugsicherung dem Linienbetrieb, sind aber i.d.R. in größeren Teilen auch für den Busverkehr zuständig. Die für den Betrieb notwendige Leit- und Sicherungstechnik wurde gesondert in der Rubrik „Strecke“ betrachtet).
- Maßnahmen zur Barrierefreiheit und des Brandschutzes (sie sind nicht der Erneuerung zuzuordnen).

Ferner sind in der Erhebung Baunebenkosten nicht erfasst, da sie überwiegend einer Förderung nicht zugänglich sind. Zu den Baunebenkosten gehören z.B. Planungskosten, Verwaltungskosten, Kosten für Gutachten, aber auch Kosten für die Beschaffung von Finanzmitteln, Gerichts- und Notarkosten. Lediglich die Planungskosten sind über eine Pauschale förderfähig.

Schienenersatzverkehre sind hier ebenfalls als Baunebenkosten zu sehen. Sie sind dann förderfähig, wenn sie wirtschaftlicher als eine Umleitungsstrecke sind.

Obgleich den Bauwerkskosten zuzuordnen, sind die Baustelleneinrichtungskosten (inkl. Verkehrssicherung) im Gutachten in den Baunebenkosten enthalten. Baustelleneinrichtungskosten sind förderfähig.

Finanzierungsbedarf:

Bei der Auftragsvergabe des Gutachtens im Jahr 2016 wurde ein Erhebungszeitraum bis zum Jahr 2045 gewählt. Dieser Zeitraum begründet sich in der Langfristigkeit von Investitionen in die bauliche Infrastruktur und sollte sich an der entsprechenden Bindefrist von 25 Jahren orientieren. Dem gegenüber richtet sich aber das reale Fördergeschehen an einer eher mittelfristigen Perspektive aus, weil vor allem eine mehrmalige Grunderneuerung von Anlagenteilen mit kurzen Lebenszyklen in der Kalkulation ausgeschlossen werden muss. Aber auch gesetzliche Modalitäten, die konkrete Finanzplanung und die Preisentwicklung sind entscheidend dafür, dass der Erneuerungsbedarf zum jetzigen Zeitpunkt nur **bis zum Jahr 2031** realistisch einschätzbar ist.

Der mit dem Gutachten ermittelte Finanzbedarf zur Erneuerung der kommunalen Schienenstrecken (oberirdische Ingenieurbauwerke, Strecken und Haltestellen) beläuft sich bis zum Jahr 2031 auf 3.047,2 Mio. €. Dabei ist mit Erneuerung nicht die Instandhaltung der Infrastruktur gemeint, sondern die notwendige Reinvestition nach Ablauf der Nutzungsdauern zur Erneuerung einzelner Anlagen.

Für unterirdische Ingenieurbauwerke fällt laut Gutachten bis 2031 tatsächlich kein Erneuerungsbedarf an. Sie haben eine sehr hohe Nutzungsdauer (bis 130 Jahre). Sie sollten permanent mit einer präventiven Instandhaltung in einem Sollzustand erhalten

werden, der dem Ursprungszustand nahekommt. Da unterirdische Ingenieurbauwerke technisch nicht an gleicher Stelle ersetzt werden können, ist eine Erneuerung im Sinne des Gutachtens i. d. R. nicht möglich. Daher ist im Gutachten der hypothetische Bedarf für den Instandhaltungsmehraufwand, abweichend von allen übrigen Berechnungen, lediglich kalkulatorisch ermittelt worden (1.106 Mio. €).

Der Investitionsbedarf für Fahrzeuge und Betriebshöfe wird bereits über bestehende Förderstrukturen abgedeckt, denn die bis 2008 praktizierte Fahrzeugförderung ist in der ÖPNV-Pauschale des § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW aufgegangen. Hierzu zählen auch Betriebshöfe und Betriebstrecken als Folge der Anschaffung und Vorhaltung von Fahrzeugen. Diese Förderung durch eine Pauschale erhöht die Flexibilität der kommunalen Aufgabenträger und sollte deshalb bestehen bleiben.

Von dem mit dem Gutachten ermittelten Finanzbedarf in Höhe von rd. 3,05 Mrd. € ist das nach dem Erhebungszeitraum 2016 laufende Investitionsvolumen in Höhe von rd. 200 Mio. € in Abzug zu bringen. Darüber hinaus investieren die Verkehrsunternehmen/Kommunen im Durchschnitt rd. 183 Mio. Euro Eigenmittel pro Jahr in ihre Schieneninfrastruktur. Die Kosten für die reinen Betriebsstrecken in Höhe von rd. 37 Mio. € werden ebenfalls nicht als Bedarf berücksichtigt, da sie nicht unmittelbar dem Betrieb dienen. **Es ergibt sich somit bis zum Jahr 2031 ein förderfähiger Investitionsbedarf von insgesamt rd. 2,6 Mrd. €.**

Übersichtsdarstellung Finanzbedarf:

Bezeichnung	Gewerke	Kosten Mio. €*
Ingenieurbauwerke oberirdisch	Sonderbahnen, Brücken, Trogbauwerke, Sonstige Bauwerke (Stützwände, Gleisunter- und -überführungen)	402,4
Strecke ²	Gleisinfrastruktur, Betriebs- und Leittechnikrichtungen	1.454,4
Haltestellen	Bahnhöfe und Haltestellen, U-Bahn-Zugänge, Zugangsbauwerke	1.190,4
Gesamt bis einschließlich 2031		3.047,2
abzüglich:		
bereits getätigte Investitionen im Erhebungszeitraum seit 2016, rd.		-200,0
Eigenmittel der Kommunen/Verkehrsunternehmen, rd.		-183,0
Kosten für reine Betriebsstrecken, rd.		-37,0
Aktueller Investitionsbedarf bis 2031		<u>2.627,2</u>

*) ohne Baunebenkosten (i. H. v. 20 %)

² Hierin sind auch die Kosten der reinen Betriebsstrecken enthalten.

Überlegungen einer Standardisierung der Infrastruktur:

Das Land Nordrhein-Westfalen ist an einem bestmöglichen verkehrlichen Angebot für die Fahrgäste interessiert. Die Stadt- und Straßenbahnnetze in NRW sind historisch gewachsen und geprägt durch den technologischen Wandel. Aus diesem Grund existieren bei den Infrastrukturen kommunaler Schienennetze in NRW gegenwärtig unterschiedliche Standards in Bezug auf bestimmte Systemparameter (z.B. Spurweite oder Hoch-/Niederflurtechnik).

Durch eine Einführung einheitlicher Standards könnten bestehende Bruchstellen in den Netzen, die aus unterschiedlichen Systemparametern hervorgehen, behoben werden und das Angebot für Fahrgäste somit dauerhaft verbessert werden. Unter diesem Blickwinkel wurde im Rahmen eines Ergänzungsgutachtens die Zweckmäßigkeit der Einführung landesweiter Standards bei der Ausgestaltung der Infrastruktur überprüft.

Das Ergänzungsgutachten hat zum Ergebnis, dass Straßenbahn und Stadtbahn mit ihren variierenden technischen Parametern grundsätzlich gut miteinander zusammenwirken. Es wurden lediglich vier Systembruchstellen infolge unterschiedlicher Spurweiten identifiziert: in Krefeld, Gelsenkirchen, Mülheim a. d. Ruhr sowie Essen. Der Systembruch in Krefeld wird als verkehrlich nicht relevant betrachtet, da trotz der bestehenden Systemunterschiede zwischen Stadt- und Straßenbahn an dieser Stelle kein durch diese Tatsache eingeschränktes Angebot für die Fahrgäste festzustellen ist.

Die vor dem Hintergrund der Hoch- und Niederflurthematik diskutierten Stellen im Netz mit Mischverkehren stellen zwar momentan noch ein Hindernis im Sinne der angestrebten Barrierefreiheit dar, stehen jedoch einer Netzdurchlässigkeit im Sinne der Linienwegbildung nicht entgegen. Hier handelt es sich vielmehr um ein Defizit von Hochbahnsteigen an Stadtbahn-Haltestellen zur Schaffung der Barrierefreiheit, das wie an diversen anderen Stellen im Netz kontinuierlich beseitigt wird.

Folglich bestehen an drei Stellen im gesamten nordrhein-westfälischen Netz verkehrsrelevante Brüche, deren Beseitigung Investitionsmittel in Höhe von 45,6 Mio. € erfordern.