



# Presse-Information

Düsseldorf, den 11. Juni 2012  
19/2012

## Sanierung der U- und Straßenbahnen in NRW kostet 1,1 Mrd. €

### **Aktuelles Gutachten zeigt den konkreten Investitionsbedarf der Unternehmen und Kommunen für die Erneuerung der U- und Straßenbahnsysteme in Nordrhein-Westfalen**

Ein aktuelles Gutachten untersucht im Auftrag der Landesgruppe NRW des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) den Sanierungsbedarf der städtischen U- und Straßenbahninfrastruktur bei den elf größten kommunalen Nahverkehrsunternehmen und deren Kommunen in Nordrhein-Westfalen. Das Ergebnis ist alarmierend: Rund 1,1 Milliarden Euro müssten die Kommunen und Verkehrsunternehmen bis 2016 in die Sanierung von Tunneln, Gleisen, Bahnhöfen und Technik investieren. Aus eigener Kraft können die betroffenen Unternehmen nur etwa ein Viertel der Summe aufbringen. Damit droht in den kommenden fünf Jahren eine Finanzierungslücke von über 800 Millionen Euro, die letztlich wohl durch die Kommunen, von denen heute schon viele hoch verschuldet sind, ausgeglichen werden müsste. Mit dieser zusätzlichen Belastung wäre ein Großteil der betroffenen Kommunen überfordert.

„Die Situation ist, ohne zu übertreiben, dramatisch. Und zwar sowohl für die betroffenen Unternehmen als auch für die Kommunen. Das, was wir als Verband schon seit Jahren immer wieder deutlich machen, wird mit diesem neuen Gutachten leider mehr als bestätigt: Bund und Länder dürfen die Kommunen und Verkehrsunternehmen bei der Finanzierung ihrer Infrastruktur nicht im Stich lassen. Sonst drohen massive Einschränkungen im Leistungsangebot und wir geraten im deutschen Nahverkehr in eine qualitative Abwärtsspirale. Und das, obwohl wir gerade in Großstädten und Ballungsräumen deutliche Nachfragezuwächse haben“, so VDV-Präsident Jürgen Fenske.

Das Gutachten der Verkehrsberatung intraplan aus München zeigt, dass die betroffenen Verkehrsunternehmen bis 2016 jährlich allein über 180 Millionen Euro investieren müssten, um die Infrastruktur ihrer U- und Straßenbahnsysteme bedarfsgerecht zu erneuern. Tatsächlich finanzieren können sie aber nur etwa 48 Millionen Euro pro Jahr. Hinzu kommen etwa 40 Millionen Euro, die die Kommunen jährlich aufbringen müssen. Darin sind die Bedarfe für den Neu- und Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur noch gar nicht enthalten. „Was bleibt, ist eine immense Lücke für deren Finanzierung überhaupt keine Basis besteht. Dafür muss die Politik eine verlässliche Lösung finden“, meint Fenske.

## Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Bundesweit ist der Reinvestitionsstau bei der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur inzwischen auf ca. 3 Milliarden Euro angewachsen. Der VDV fordert deshalb ein Infrastrukturrettungsgesetz, das - auf fünf Jahre angelegt - jährlich 600 Millionen Euro zur Verfügung stellt. Darüber hinaus ist für die künftige Erneuerung der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur ein Sicherungsgesetz erforderlich, das mit jährlich 330 Millionen Euro dotiert sein muss.

### **In NRW muss auch massiv in die Fahrzeuge investiert werden**

„Der ÖPNV braucht Planungssicherheit, sonst können zum Beispiel in Nordrhein-Westfalen noch nicht mal die dringenden Sanierungsarbeiten finanziert werden, von Aus- oder Neubauprojekten ganz zu schweigen“, erklärt Dirk Biesenbach, Vorsitzender der VDV-Landesgruppe NRW.

Zwar gehören Teile der U- und Straßenbahnsysteme wie z. B. Tunnel und U-Bahnhöfe den Kommunen und müssen dementsprechend auch durch diese finanziert werden. Der Verband bezweifelt jedoch, dass die Kommunen dies leisten können. „Wir haben ja kürzlich gemeinsam mit dem Deutschen Städtetag nochmals darauf hingewiesen, dass die vorhandenen Bundesmittel für den Neu- und Ausbau kommunaler Verkehrsinvestitionen von 1,335 Milliarden Euro auf 1,96 Milliarden Euro jährlich erhöht werden müssen, weil sonst deutschlandweit ein noch größeres Finanzierungsloch droht. Ein Abschmelzen dieser Neu- und Ausbaumittel, so wie vom Bundesfinanzministerium geplant, wäre für die Infrastruktur der Städte fatal, denn viele Kommunen könnten eine zusätzliche finanzielle Belastung in diesem Ausmaß nicht schultern“, so Fenske.

Neben den Investitionen in die bauliche Infrastruktur müssen die fürs Gutachten befragten Verkehrsunternehmen in NRW in den kommenden Jahren auch massiv in neue Fahrzeuge investieren. Das Alter der U- und Straßenbahnen liegt bei etwa 18 Jahren und damit schon heute deutlich über dem technisch-wirtschaftlich sinnvollen Durchschnitt von 15 Jahren. Von insgesamt 1.407 Fahrzeugen, die in den elf Unternehmen im Einsatz sind, haben 178 Fahrzeuge eine Nutzungsdauer von 30 Jahren bereits überschritten.

„Für die Überarbeitung bzw. das Redesign und für Ersatzbeschaffung bei den Fahrzeugflotten müssen die Unternehmen in NRW bis 2016 nochmal ca. 630 Millionen Euro aufwenden. Bis zum Jahr 2025 sind sogar 1,62 Milliarden Euro für Investitionen in den Fahrzeugpark notwendig. Und wir sprechen hier nur von U- und Straßenbahnen, die Busflotten sind dabei noch gar nicht berücksichtigt“, so Biesenbach abschließend.

Ergänzende Informationen zur Methodik des Gutachtens:

- Befragt wurden alle 11 U-Bahn-/Stadtbahnunternehmen in Nordrhein-Westfalen und die jeweilige Trägerkommune (BOGESTRA, Bochum/Gelsenkirchen/Herne; DSW21, Dortmund; DVG, Duisburg; EVAG, Essen; KVB, Köln; moBiel, Bielefeld; MVG, Mülheim/Ruhr; Rheinbahn, Düsseldorf; STOAG, Oberhausen; SWB/SSB, Bonn; SWK, Krefeld)
- Erfasst wurde der Reinvestitionsbedarf in die Strecke, unterteilt nach Ingenieurbauwerken, Oberbau/Gleiskörper, Fahrstromversorgung und Signalisierung sowie in die Stationen unterteilt nach Ingenieurbauwerken, Ausstattung und Rolltreppen/Aufzüge. Weiter erfasst wurde die Investitionsnotwendigkeit in Abstellanlagen, Werkstätten und Betriebsleitzentralen sowie die notwendigen Nachrüstungen für Brandschutz und barrierefreien Ausbau.
- Unabhängig von der tatsächlichen (i. d. R. kürzeren) Abschreibung wurde bei den Fahrzeugen eine Nutzungsdauer von mind. 30 Jahren unterstellt. Ab diesem Zeitpunkt ist entweder ein Redesign bzw. eine Neubeschaffung erforderlich. Ausgangspunkt im Gutachten ist allerdings die tatsächlich geplante Nutzungsdauer, die ggf. nochmal darüber liegen kann. Bei einem kontinuierlichen Investitionsverhalten müsste deshalb das Durchschnittsalter der Flotte 15 Jahre betragen.
- Das Gutachten untersucht nur den Bedarf an Erneuerungsinvestitionen, also den Bedarf, der notwendig ist, um vorhandene, aber verschlissene oder in ihrem Gebrauchswert „abgängige“ Anlagen zu ersetzen oder grundinstandzusetzen.
- Neu- oder Ausbaumaßnahmen zur Kapazitätsausweitung in NRW sind nicht betrachtet, obwohl sie angesichts des Wachstums der letzten Jahre (beförderte Personen + 8,5 %; Beförderungsleistung + 13,4 % jeweils von 2004 bis 2010<sup>1</sup>) zusätzlich dringend notwendig wären.
- Das Gutachten baut auf der Studie „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“ der Firma intraplan auf, die 13 Bundesländer, der Deutsche Städtetag und der VDV 2009 beauftragt hatten.

Pressekontakt:

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Lars Wagner

Pressesprecher

Tel.: 030 399932-14

Mail: [wagner@vdv.de](mailto:wagner@vdv.de)

---

Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind rund 600 Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs organisiert. Täglich ersetzen Busse und Bahnen über 18 Millionen Autofahrten und 77.000 voll beladene Lkw. So sorgen der VDV und seine Mitgliedsunternehmen dafür, dass Deutschland nachhaltig mobil bleibt!

<sup>1</sup> Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2012