

Wesentliche Ergebnisse der „Unternehmensbefragung zum Reinvestitionsbedarf bei Verkehrsunternehmen und Kommunen im schienengebundenen ÖPNV in NRW“

(die genannten Werte werden derzeit noch plausibilisiert, geringe Abweichungen zur endgültigen Fassung sind deshalb noch möglich)

Die wesentlichen Ergebnisse zusammengefasst

Ortsfeste Infrastruktur:

- Kommunen und Verkehrsunternehmen müssen bis 2016 ca. 1,1 Mrd. € allein in die Erneuerung der U- /Straßenbahnen-Systeme in NRW investieren.
- Das sind im Durchschnitt jährlich gut 180 Mio. € Investitionen durch die Verkehrsunternehmen selbst und weitere knapp 40 Mio. € direkt durch die Kommunen. Direkte kommunale Investitionen sind deshalb notwendig, weil sich die unterirdischen Verkehrsanlagen (Tunnel, Bahnhöfe) in einigen Städten ganz oder teilweise in deren Eigentum befinden.
- Von 2017 – 2025 sind weitere ca. 2,0 Mrd. € an Investitionen für Erneuerungsmaßnahmen erforderlich.
- Das entspricht jährlich 193 Mio. € an Investitionen durch die Verkehrsunternehmen selbst und weitere 26 Mio. € jährlich direkt durch die Kommunen.
- Von diesem Investitionsbedarf in die Erneuerung der Anlagen können die Unternehmen gut 26 % durch eingesparte Abschreibungen bis 2016 selbst finanzieren. Für den verbleibenden Rest von annähernd 74 % oder ca. 800 Mio. € besteht aktuell keine Finanzierungsbasis.

U-Bahn – und Straßenbahnfahrzeuge:

- Der Fahrzeugpark ist ebenfalls überaltert. Das Flottenalter liegt mit knapp 18 Jahren etwa 20 % über den technisch – wirtschaftlich gebotenen Durchschnitt von 15 Jahren.
- Allein 178 Fahrzeuge von 1.407 Fahrzeugen haben die technisch-wirtschaftliche Nutzungsdauer von 30 Jahren bereits überschritten.

- Für Redesign und Ersatzbeschaffung müssen die Verkehrsunternehmen von 2012 – 2016 ca. 630 Mio. € (oder 126 Mio. € jährlich) aufwenden. Für den Zeitraum 2017 – 2025 sind gut 1,6 Mrd. € (oder 180 Mio. € jährlich) notwendig.
- Aufgrund eingesparter Abschreibungen stehen in der Betrachtungsperiode 2012 – 2016 40 Mio. € oder ca. 32 % der notwendigen Investitionssumme zur Verfügung.

Zur Methodik des Gutachtens:

- Alle 11 U-Bahn-/Stadtbahnunternehmen in Nordrhein-Westfalen (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) sind in die Untersuchung einbezogen.
- Erfasst wurde der Investitionsbedarf für Erneuerungsmaßnahmen in die Strecke, unterteilt nach Ingenieurbauwerken, Oberbau/Gleiskörper, Fahrstromversorgung und Signalisierung sowie in die Stationen unterteilt nach Ingenieurbauwerken, Ausstattung (Beleuchtung, Gebäudetechnik usw.) und Rolltreppen/Aufzüge. Weiter erfasst wurde die Investitionsnotwendigkeit in Abstellanlagen, Werkstätten und Betriebsleitzentralen sowie die notwendigen Nachrüstungen für Brandschutz und barrierefreien Ausbau.
- Nicht alle Verkehrsunternehmen sind Eigentümer ihrer unterirdischen Verkehrsanlagen. Deshalb wurden auch die Kommunen, soweit sie Eigentümer sind, mit gleicher Systematik in die Untersuchung einbezogen.
- Für einzelne Tunnelbauwerke konnte der Umfang der Erneuerungsinvestitionen noch nicht anlagengenau ermittelt werden. In diesen Fällen wurde hilfsweise unterstellt, dass ab einem Alter von 30 – 35 Jahren diese Anlage mit einem Aufwand von 10 Mio. € je Kilometer Doppelgleis bzw. 5 Mio. € je unterirdischer Haltestelle erneuert werden muss.
- Unabhängig von der bilanziellen (i. d. R. kürzeren) Abschreibung ist bei Fahrzeugen normalerweise von einer technisch – wirtschaftlich sinnvollen Nutzungsdauer von 30 Jahren auszugehen. Ab diesem Zeitpunkt ist entweder ein Redesign bzw. eine Neubeschaffung erforderlich. Bei einem kontinuierlichen Investitionsverhalten müsste deshalb das Durchschnittsalter einer Flotte 15 Jahre betragen.
- Abweichend hiervon wurden jedoch die konkreten Beschaffungsplanungen der Verkehrsunternehmen zu Grunde gelegt. Wird ein Fahrzeug planmäßig länger genutzt, wird die Neubeschaffung zum geplanten Zeitpunkt und nicht schon nach 30 Jahren unterstellt.
- Die eingesparten Abschreibungen zur Innenfinanzierung wurden aus den Jahresabschlüssen abgeleitet und über die letzten 5 Geschäftsjahre gemittelt, um Sondereinflüsse zu egalisieren.

Ergänzende Informationen:

- 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 sind nicht betrachtet, obwohl sie angesichts des Wachstums der letzten Jahre (beförderte Personen + 8,5 %; Beförderungsleistung + 13,3 % jeweils von 2004 bis 2010¹) zusätzlich dringend notwendig wären.
- Dieses Gutachten vertieft die Studie „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“, die 13 Bundesländer, der Deutsche Städtetag und der VDV 2009 beauftragt hatten. Methodisch ist sie genauer, weil nicht mit Pauschalwerten gerechnet wurde, sondern soweit möglich, der Bedarf je Unternehmen und anlagenkonkret ermittelt worden ist.
- Der Erneuerungsbedarf ist in NRW größer als in den meisten anderen Bundesländern, weil NRW zum einen relativ früh mit dem Bau unterirdischer Verkehrsanlagen begonnen hat und zum anderen hier die mit Abstand meisten Unternehmen mit der bundesweit größten Ausdehnung der U-Bahn/Straßenbahnnetze beheimatet sind.
- Der Neubau der Anlagen wurde im Regelfall mit 90 % und teilweise höher gefördert. Deshalb stehen den Unternehmen durch eingesparte Abschreibungen lediglich im geringen Umfang Möglichkeiten der Innenfinanzierung zur Verfügung.
- Die Unterscheidung des Investitionsbedarfs bei Verkehrsunternehmen und Kommunen ist im Ergebnis akademischer Natur, weil auch eine vom Unternehmen finanzierte Investition über ein erhöhtes Defizit letztlich die Kommune trifft.
- 9 von 13 Kommunen befinden sich bereits in der Haushaltssicherung und haben teilweise kein genehmigtes Haushaltssicherungskonzept². Sie sind faktisch nicht in der Lage ihren (Eigen-) Anteil aufzubringen bzw. ein höheres Defizit ihrer Verkehrsunternehmen zu tragen.
- Aktuell gibt es keine Fördermöglichkeiten für systematische Erneuerungsmaßnahmen. Lediglich Neu- und Ausbau werden gefördert, nicht aber der Erhalt.
- Allerdings stehen nach dem Entflechtungsgesetz (früher: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) für den Neu- und Ausbau heute für NRW gleich viel Mittel bereit wie 1979. Durch die Teuerung haben sie allerdings je 1 € nur noch 36 ct. an Kaufkraft gegenüber 1979.

¹ Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2012

² Ministerium für Inneres und Kommunales NRW, Tabellenübersicht Haushaltsstatus der Kommunen zum 31.12.2011