



Anlage 2 zum

Gemeinsamen Bericht der Arbeitskreise „Straßenbaupolitik“ und „Öffentlicher Personenverkehr“ der GKVS zur Revision des Entflechtungsgesetzes (erstellt im Auftrag der VMK), Abschluss im Dezember 2010

## Kurzbericht (ÖV):

# Investitionsbedarfe der Länder für Verkehrs-Infrastruktur des Öffentlichen Personenverkehrs auf kommunaler Ebene und in Ballungsräumen ab 2014

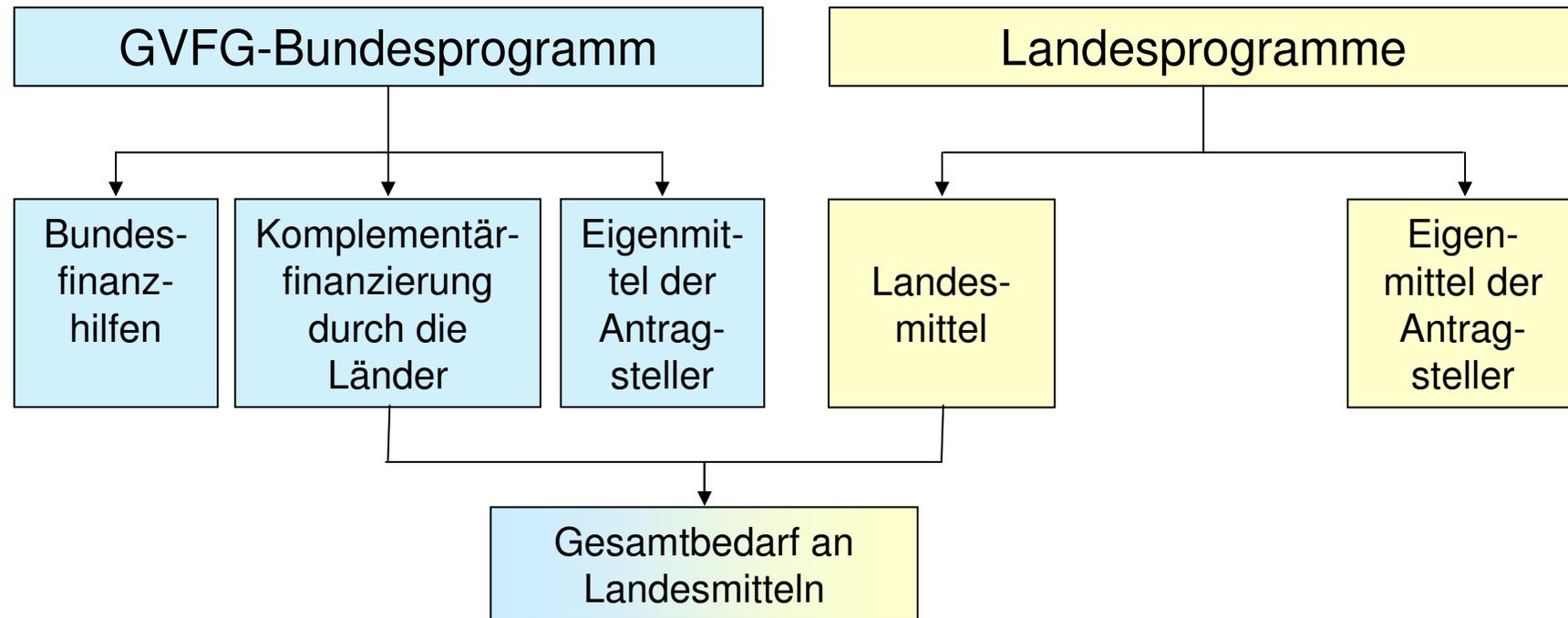
Vorlage für die GKVS am 15.12.2010

Stand: 20.12.2010

# 1 Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen

- ▶ Für die **Revision des EntflechtG 2013** ist der **Mittelbedarf** für Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur in den Jahren **2014 – 2019** festzustellen
- ▶ Der zurzeit geltende **Aufteilungsschlüssel** zwischen den Ländern wird **nicht in Frage gestellt**
- ▶ Zur Feststellung des Mittelbedarfs wurden die folgenden **Referenzländer** ausgewählt:
  - Zwei **Flächenländer in Ostdeutschland**: Brandenburg und Thüringen
  - Vier **Flächenländer in Westdeutschland**: Baden-Württemberg, Bayern, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz
  - Zwei **Stadtstaaten**: Berlin und Hamburg
- ▶ Die Einwohnerzahl der ausgewählten Referenzländer entspricht **67 % der Einwohnerzahl im gesamten Bundesgebiet**
- ▶ Die ausgewählten Referenzländer werden als **repräsentativ** für das gesamte Bundesgebiet betrachtet

## 2 Zusammensetzung des Mittelbedarfs



### 3 Relevante Finanzierungsquellen für die Landesmittel

- ▶ Zur Feststellung des Mittelbedarfs für Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur aus dem EntflechtG wird zunächst der **Bedarf an Landesmitteln insgesamt** ermittelt
- ▶ Finanzmittel aus der **LuFV, Anlage 8.7** bleiben hierbei unberücksichtigt
- ▶ Der Bedarf an Landesmitteln wurde auf die **Finanzierungsquellen**
  - EntflechtG und
  - das RegGaufgeteilt
- ▶ Die im EntflechtG und im RegG vorzusehenden Budgets sind als „**kommunizierende Röhren**“ zu verstehen, im RegG nicht vorgesehene Mittel sind dann zusätzlich im EntflechtG zu berücksichtigen
- ▶ Die bei der Ermittlung des Finanzierungsbedarfes gemäß EntflechtG berücksichtigten RegG-Mittel müssen **spiegelbildlich bei der Revision des RegG** berücksichtigt werden

## 4 Situation im GVFG-Bundesprogramm

- ▶ Im **GVFG-Bundesprogramm** stehen für den Zeitraum 2010 bis 2019 noch **Bundesfinanzhilfen in Höhe von etwa 3,3 Mrd. €** zur Verfügung (333 Mio. € p.a. x 10 Haushaltsjahre)
- ▶ Hiervon sind **1,7 Mrd. € für laufende Vorhaben** in Kategorie A („Vorhaben endgültig aufgenommen“) gebunden
- ▶ Das Budget für **neu in Kategorie A aufzunehmende Vorhaben** liegt damit bei **1,6 Mrd. €**
- ▶ In den Kategorien B („Vorhaben vorläufig aufgenommen“) und C („Vorhaben bedingt aufgenommen“) sind im GVFG-Bundesprogramm Vorhaben mit einem **theoretischen Bedarf** an Bundesfinanzhilfen (Förderquote 60 %) **in Höhe von 5,3 Mrd. €** enthalten
- ▶ Das im GVFG-Bundesprogramm bis 2019 verfügbare Budget ist damit um den **Faktor 3,3 überbucht**

# 5 Bedarf an Landesmitteln zur Komplementärfinanzierung des GVFG-Bundesprogramms

## 5.1 Arbeitshypothesen (1)

- ▶ Aufgrund der **Überbuchung und der zeitlichen Befristung des GVFG-Bundesprogramms** besteht eine **hohe Unsicherheit** bezüglich der noch innerhalb der Restlaufzeit **abwickelbaren Großvorhaben**
- ▶ Der Bedarf an EntflechtG-Mitteln zur Komplementärfinanzierung von Großvorhaben kann daher nicht auf **konkrete Vorhaben** bezogen werden
- ▶ Der **Bedarf an Landesmitteln** wird daher **gekoppelt an das im GVFG-Bundesprogramm** verfügbare Budget unter den folgenden Annahmen abgeschätzt:
  - Vollständiges Abrufen der verfügbaren Bundesmittel in Höhe von 333 Mio. € p.a.
  - Förderquote 60 %

## 5 Bedarf an Landesmitteln zur Komplementärfinanzierung des GVFG-Bundesprogramms

### 5.1 Arbeitshypothesen (2)

- ▶ Das **Aufteilungsverhältnis** für das im GVFG-Bundesprogramm verfügbare Budget für Bundesfinanzhilfen in Höhe von 333 Mio. € p.a. **auf kommunale und DB-Vorhaben** (54 zu 46) wurde aus dem für den Zeitraum ab 2014 angemeldeten Mittelbedarf für alle Vorhaben der Kategorien A, B und C abgeleitet
- ▶ Der **Anteil der nicht zuwendungsfähigen Kosten** an den zuwendungsfähigen Kosten wurde mit **18 % bei den kommunalen Vorhaben** und mit **32 % bei den DB-Vorhaben** aus der Summe der entsprechenden Größen über alle im GVFG-Bundesprogramm enthaltenen Vorhaben abgeleitet
- ▶ Bei **kommunalen Vorhaben** wurde von einer **durchschnittlichen Förderquote** aus Bundes- und Landesmitteln **von insgesamt 85 %** ausgegangen; dies bedeutet, dass vom Antragsteller 15 % der zuwendungsfähigen Kosten sowie die nicht zuwendungsfähigen Kosten zu tragen sind
- ▶ Bei **DB-Vorhaben** wurde davon ausgegangen, dass von der DB AG **keine Eigenmittel** zur Verfügung gestellt werden

## 5 Bedarf an Landesmitteln zur Komplementärfinanzierung des GVFG-Bundesprogramms

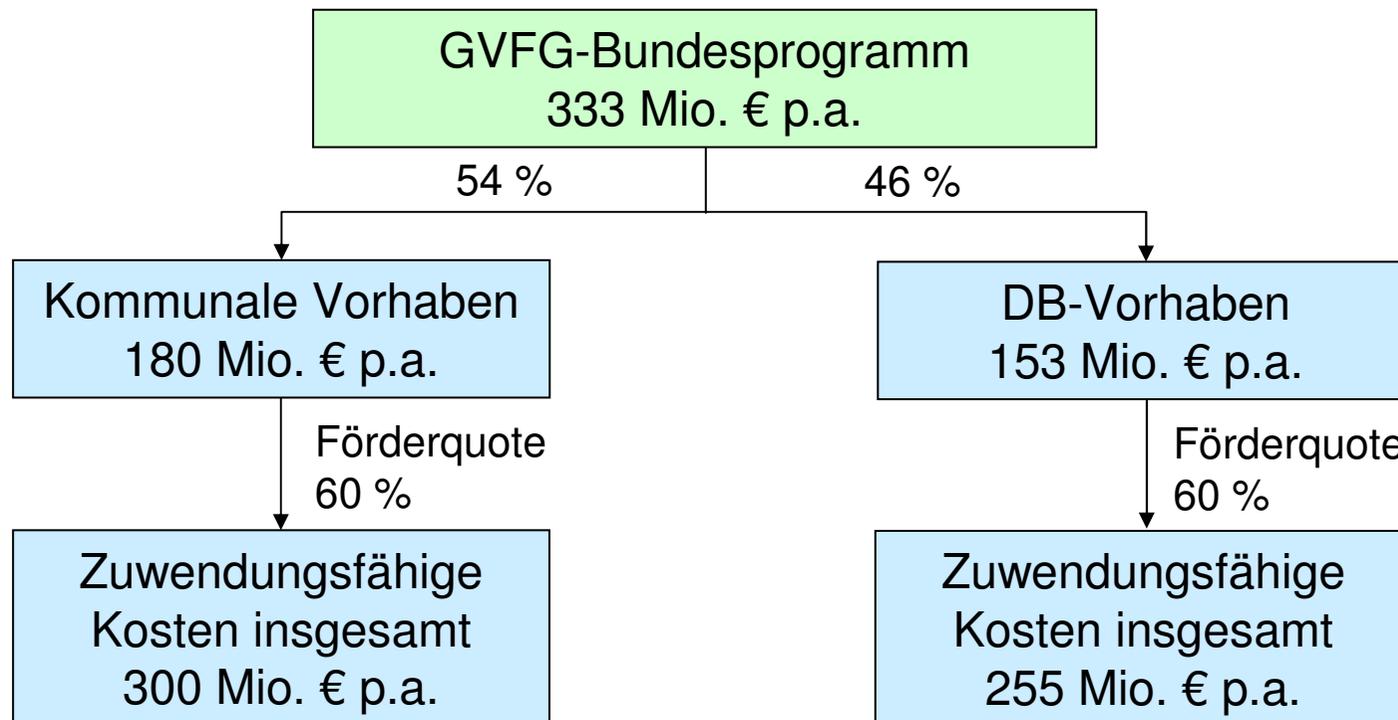
---

### 5.1 Arbeitshypothesen (3)

- ▶ Sollte dies im Einzelfall dennoch erfolgen bzw. erfolgt sein, ist im Durchschnitt über alle betreffenden Vorhaben davon auszugehen, dass die von der DB AG **eingesetzten Eigenmittel** auf dem Wege eines „WR-Ausgleichs“ an die DB AG **zurückfließen**
- ▶ Von verschiedenen Ländern wird eine **Beteiligung der betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften** an der Finanzierung von DB-Vorhaben in unterschiedlicher Größenordnung verlangt
- ▶ Diese wird mit **durchschnittlich 10 % der zuwendungsfähigen Kosten** bezogen auf alle Länder abgeschätzt
- ▶ Aus Landesmitteln sind damit bei DB-Vorhaben **30 % der zuwendungsfähigen Kosten** sowie die **nicht zuwendungsfähigen Kosten** zu bestreiten

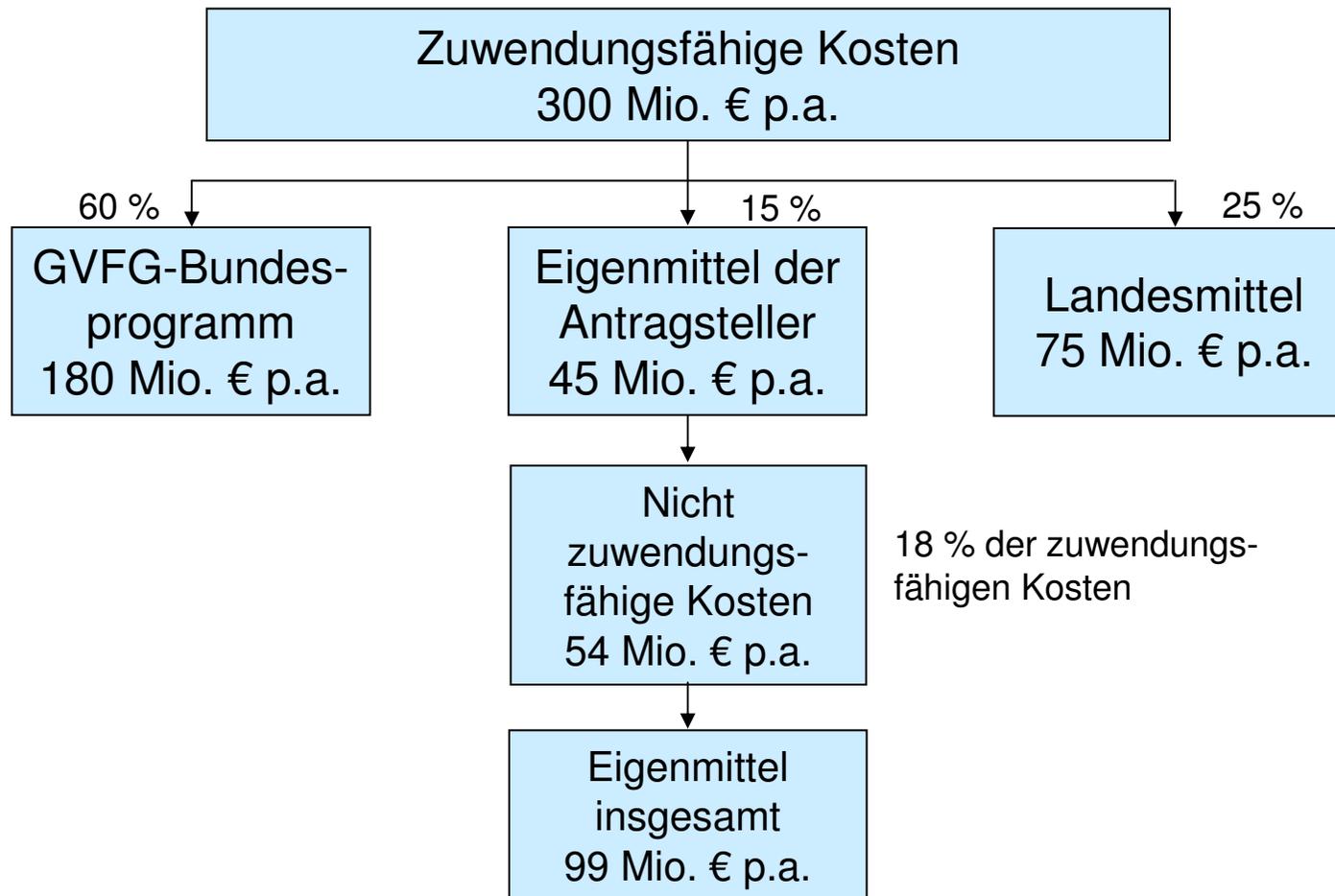
# 5 Bedarf an Landesmitteln zur Komplementärfinanzierung des GVFG-Bundesprogramms

## 5.2 Aufteilung der Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm auf kommunale Vorhaben und DB-Vorhaben



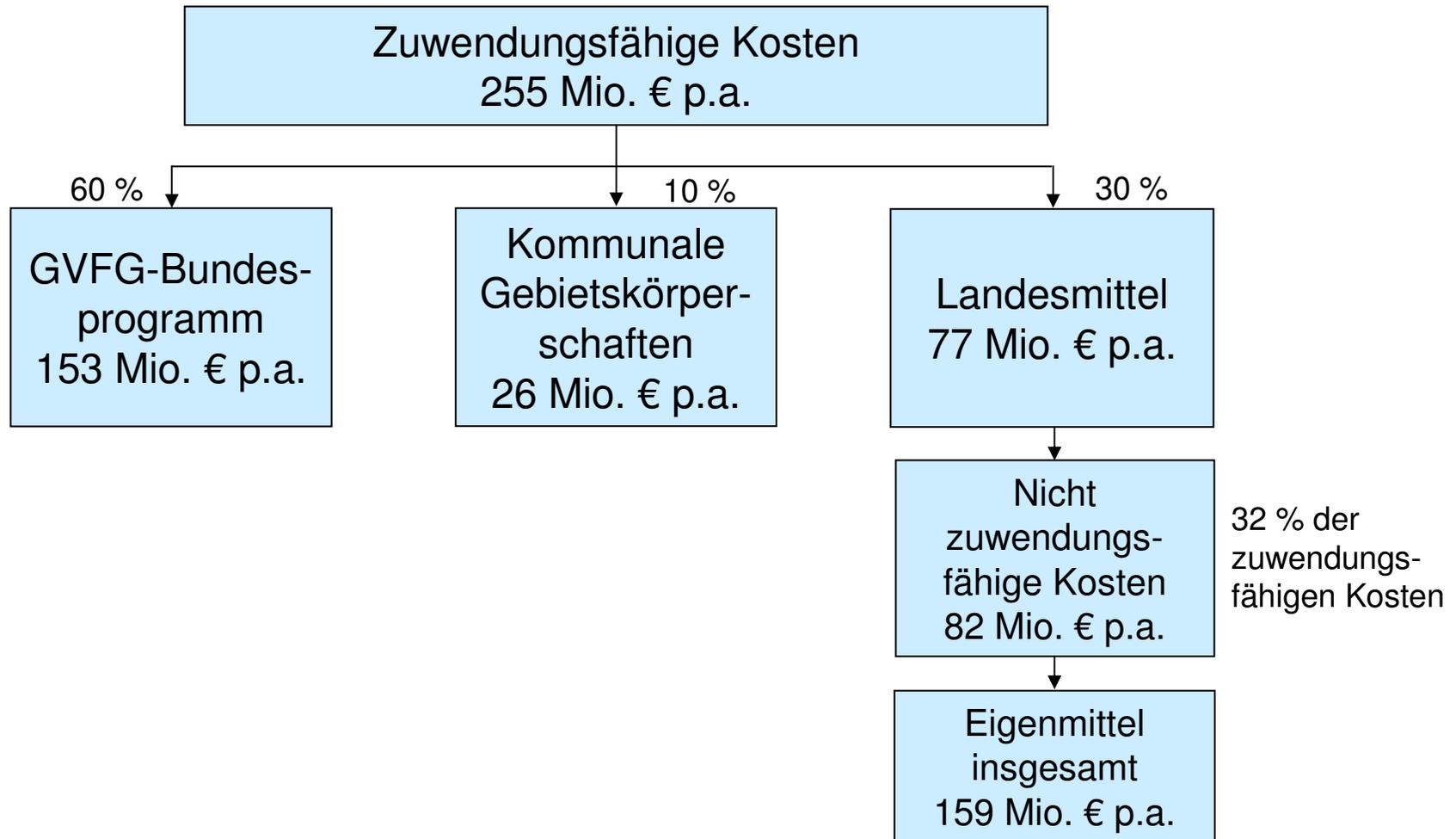
## 5 Bedarf an Landesmitteln zur Komplementärfinanzierung des GVFG-Bundesprogramms

### 5.3 Investitionsbedarf für kommunale Vorhaben im GVFG-Bundesprogramm



# 5 Bedarf an Landesmitteln zur Komplementärfinanzierung des GVFG-Bundesprogramms

## 5.4 Investitionsbedarf für DB-Vorhaben im GVFG-Bundesprogramm



## 6 Mittelbedarf für die Landesprogramme

### 6.1 Durchschnittlicher jährlicher Mittelbedarf für die Referenzländer 2014 - 2019

Land	Mittelbedarf in Mio. € p.a. für Vorhaben		Einwohnerzahl in Mio. (31.12.2008)	Mittelbedarf in €/Einwohner für Vorhaben	
	< 10 Mio. €	> 10 Mio. €		< 10 Mio. €	> 10 Mio. €
Brandenburg	35		2,523	13,87	
Thüringen	20		2,268	8,82	
Baden-Württemberg	89	44	10,750	8,28	4,09
Bayern	103	23	12,520	8,23	1,84
Nordrhein-Westfalen	162	84	17,933	9,03	4,68
Rheinland-Pfalz	22		4,028	5,46	
Berlin	5		3,432	1,46	
Hamburg	5	12	1,772	2,82	6,77
<b>Summe</b>	<b>441</b>	<b>163</b>	<b>55,226</b>		

## 6 Mittelbedarf für die Landesprogramme

### 6.2 Hochrechnung auf alle Länder

		Dimension	Vorhaben < 10 Mio. €	Vorhaben > 10 Mio. €
(1)	<b>Mittelbedarf für die Referenzländer insgesamt</b>	<b>Mio. € p.a.</b>	<b>441</b>	<b>163</b>
(2)	Anzahl Einwohner Referenzländer	Mio.	55,2	
(3)	Einwohnerbezogener jährlicher Mittelbedarf in den Referenzländern	€/Einwohner und Jahr	8,00 <sup>1)</sup>	3,00 <sup>1)</sup>
(4)	Anzahl Einwohner der anderen Länder	Mio.	26,8	
(5)	Mittelbedarf für die anderen Länder bei einem Ansatz gemäß Zeile 3	Mio. € p.a.	214	80
(6)	<b>Mittelbedarf für alle Länder (1) + (5)</b>	<b>Mio. € p.a.</b>	<b>654</b>	<b>243</b>

<sup>1)</sup> gerundet auf volle 10 Cent

## 6 Mittelbedarf für die Landesprogramme

---

### 6.3 Kommentar zur Hochrechnung auf alle Länder

- ▶ Der für die Referenzländer festgestellte jährliche **einwohnerbezogene Bedarf an Landesmitteln** in Höhe von **8,00 € je Einwohner und Jahr für Kleinvorhaben** (mit einem Bedarf an Landesmitteln von weniger als 10 Mio. €) und von **3,00 € je Einwohner und Jahr für größere Vorhaben** in den Landesprogrammen (mit einem Bedarf an Landesmitteln von mehr als 10 Mio. €) wird als **repräsentativ für die Gesamtheit aller Länder** angesehen
- ▶ Hieraus resultiert ein Bedarf an Landesmitteln für **Kleinvorhaben in Höhe von 654 Mio. € p.a.** und für **größere Vorhaben** in den Landesprogrammen in Höhe von **243 Mio. € p.a.**

## 7 Zusammenfassung des Bedarfs an Landesmitteln für den Zeitraum von 2014 bis 2019

Kategorie	Bedarf an Landesmitteln in Mio. € p.a.
Großvorhaben aus dem GVFG-Bundesprogramm (Investitionsvolumen > 50 Mio. €) kommunal	75
Großvorhaben aus dem GVFG-Bundesprogramm (Investitionsvolumen > 50 Mio. €) DB	159
Vorhaben aus den Landesprogrammen mit einem Bedarf an Landesmitteln > 10 Mio. €	243
Kleinvorhaben aus den Landesprogrammen mit einem Bedarf an Landesmitteln < 10 Mio. €	654
<b>Summe</b>	<b>1.131</b>

## 8 Aufteilung des Bedarfs an Landesmitteln auf die Finanzierungsquellen

- ▶ Der im Vorhergehenden abgeschätzte **Bedarf an Landesmitteln in der Größenordnung von etwa 1.131 Mio. € p.a.** für die Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur ist auf die Finanzierungsquellen **RegG und EntflechtG** aufzuteilen
- ▶ Während der **Anteil der RegG-Mittel-Verwendung für Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur** im Jahr 2004 noch bei etwa 8 % lag, ist dieser im Jahr 2008 auf etwa 6 % (390 Mio. € p.a.) zurückgegangen
- ▶ Geht man davon aus, dass der Betrag von **390 Mio. € p.a. dauerhaft aus den RegG-Mitteln für ÖPNV-Investitionen** zur Verfügung gestellt wird, werden aus dem **EntflechtG** für Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur noch Mittel in Höhe von etwa **740 Mio. € p.a.** benötigt
- ▶ Dies entspricht etwa **55 % der derzeit gemäß EntflechtG verfügbaren Mittel** in Höhe von 1.335,5 Mio. € p.a. (Mittelverteilung im Durchschnitt der Jahre 2007 und 2008: Kommunaler Straßenbau 67,7 %, Bereich ÖPNV 32,3 %)

## 9 Absicherung des geltend gemachten Finanzmittelbedarfes (1)

- ▶ Aufgrund der in Chart 4 dargestellten **Unsicherheiten** konnte der Bedarf an Landesmitteln für die **Komplementärfinanzierung des GVFG-Bundesprogramms** nicht konkreten Vorhaben zugeordnet werden
- ▶ In Anbetracht der Überbuchung des GVFG-Bundesprogramms um einen Faktor  $> 3$  befinden sich **mehr ÖPNV-Großvorhaben in Planung, als Mittel** im GVFG-Bundesprogramm **zur Verfügung stehen**
- ▶ Der Bedarf an Landesmitteln für Vorhaben außerhalb des GVFG-Bundesprogramms mit einem **Bedarf an Landesmitteln  $> 10$  Mio. €** in den Ländern Baden-Württemberg, Hamburg und Nordrhein-Westfalen kann annähernd **vollständig durch die betreffenden Vorhaben nachgewiesen werden** (vgl. Projektlisten unter Ziffer 10)
- ▶ Im **Freistaat Bayern** liegt eine solche Projektliste ebenfalls vor, aufgrund des zurzeit schwebenden Verfahrens bei den Verhandlungen mit den betreffenden kommunalen Gebietskörperschaft kann diese aber **noch nicht veröffentlicht** werden

## 9 Absicherung des geltend gemachten Finanzmittelbedarfes (2)

- ▶ In den **Landesprogrammen der anderen Referenzländer** sind keine Vorhaben außerhalb des GVFG-Bundesprogramms mit einem Bedarf an Landesmitteln > 10 Mio. € enthalten
- ▶ Zur Feststellung des Mittelbedarfes für **Kleinvorhaben** (Bedarf an Landesmitteln < 10 Mio. €) wurden die aktuell vorliegenden Landesprogramme analysiert
- ▶ Eine **Vorausschau auf den Zeitraum von 2014 – 2019** ist aufgrund der kurzfristigen turnusmäßigen Programmfortschreibung **nicht möglich**
- ▶ Die Analyse der Landesprogramme und die tendenzielle Überbuchung durch die Antragsteller hat gezeigt, dass der für den **Status quo festgestellte jährliche Mittelbedarf** dauerhaft bis zum Auslaufen des EntflechtG im Jahr 2019 besteht
- ▶ Die Aufteilung des **jährlichen Mittelbedarfs** für Kleinvorhaben **im Status quo** nach Vorhabenskategorien ist unter Ziffer 11 beispielhaft für die Länder Baden-Württemberg, Brandenburg und Nordrhein-Westfalen dargestellt, zu ausführlichen Projektlisten wird auf Anlage 3 (Tabellenband ÖV) verwiesen

# 10 Vorhaben außerhalb des GVFG-Bundesprogrammes mit einem Bedarf an Landesmitteln > 10 Mio. €

## 10.1 Baden-Württemberg (Quelle: Landesprogramm 2010 – 2014)

Lfd. Nr.	Vorhaben
1	S-Bahn Plochingen – Kirchheim unter Teck
2	Ausbau Stadtbahn Karlsruhe Südost, Philipp-Reis-Straße
3	Stadtbahn Baden-Baden
4	Neubau Gleisbauhof West Karlsruhe
5	Neu-/Ausbau Betriebshof Ost Karlsruhe
6	Ausbau Stadtbahn Karlsruhe bis Kirchfeldsiedlung
7	Anbindung der Neuen Messe an die Stadtbahn Karlsruhe
8	Verlängerung der Albtalbahn nach Bad Herrenalb Ortsmitte
9	Straßenbahn Heidelberg, Neubaustrecke im Neuenheimer Feld
10	Straßenbahnneubaustrecke Leimen – Nußloch – Wiesloch – Bf. Wiesloch/Walldorf
11	Straßenbahnneubaustrecke nach Heidelberg Bahnstadt
12	Stadtbahn Stuttgart, Neubaustrecken Vaihingen-Möhringen und Wallgraben-Dürtlewang
13	Stadtbahn Stuttgart, Verlängerung der U5 nach Leinfelden-Echterdingen
14	Ausbau Strohgäubahn Korntal – Weissach
15	Ausbau Schönbuchbahn Böblingen – Dettenhausen

- ▶ 15 Vorhaben mit einem Bedarf an Landesmitteln in Höhe von 283 Mio. € ab 2010

# 10 Vorhaben außerhalb des GVFG-Bundesprogrammes mit einem Bedarf an Landesmitteln > 10 Mio. €

## 10.2 Hamburg

Vorhaben	Bedarf an Landesmitteln (Mio. €)
Zentraler Omnibusbahnhof Barmbek (bis 2015)	28
Zentraler Omnibusbahnhof Bergedorf (bis 2014)	44
<b>Summe</b>	<b>72</b>

- ▶ Der Mittelbedarf für die oben aufgeführten Vorhaben wurde **gleichmäßig auf den Zeitraum von 2010 – 2015** verteilt
- ▶ Hieraus resultiert ein **durchschnittlicher Bedarf** für Vorhaben mit einem Bedarf an Landesmitteln > 10 Mio. € in Höhe von **12 Mio. € p.a.**
- ▶ Für den **Zeitraum von 2016 – 2019** wird davon ausgegangen, dass für die betreffende Projektkategorie der **gleiche jährliche Mittelbedarf** besteht wie im Zeitraum von 2010 – 2015

# 10 Vorhaben außerhalb des GVFG-Bundesprogrammes mit einem Bedarf an Landesmitteln > 10 Mio. €

## 10.3 Nordrhein-Westfalen (1)

Vorhaben	Bedarf an Landesmitteln (Mio. €)
<b>1. Vorhaben der Kooperationsräume</b>	
Erweiterung der Straßenbahnlinie 302/310 in Bochum-Langendreer	30,7
Verlängerung Mettmann – Wuppertal der S 28 (Regiobahn)	28,5
Baulos 75: Niveaufreie Ausfädelung Marsbruchstraße (Stadtbahn Dortmund)	13,4
Umbau Umsteige und Endhaltestelle der Stadtbahnlinien U 70 / U76 (Krefeld)	10,1
Verlängerung der Stadtbahnlinie 18 (Hürth)	15,3
Stadtbahn Rhein-Sieg, BA Bocklemünd / Mengenich (2. BA)	10,1
<b>Zwischensumme Vorhaben der Kooperationsräume</b>	<b>108,1</b>

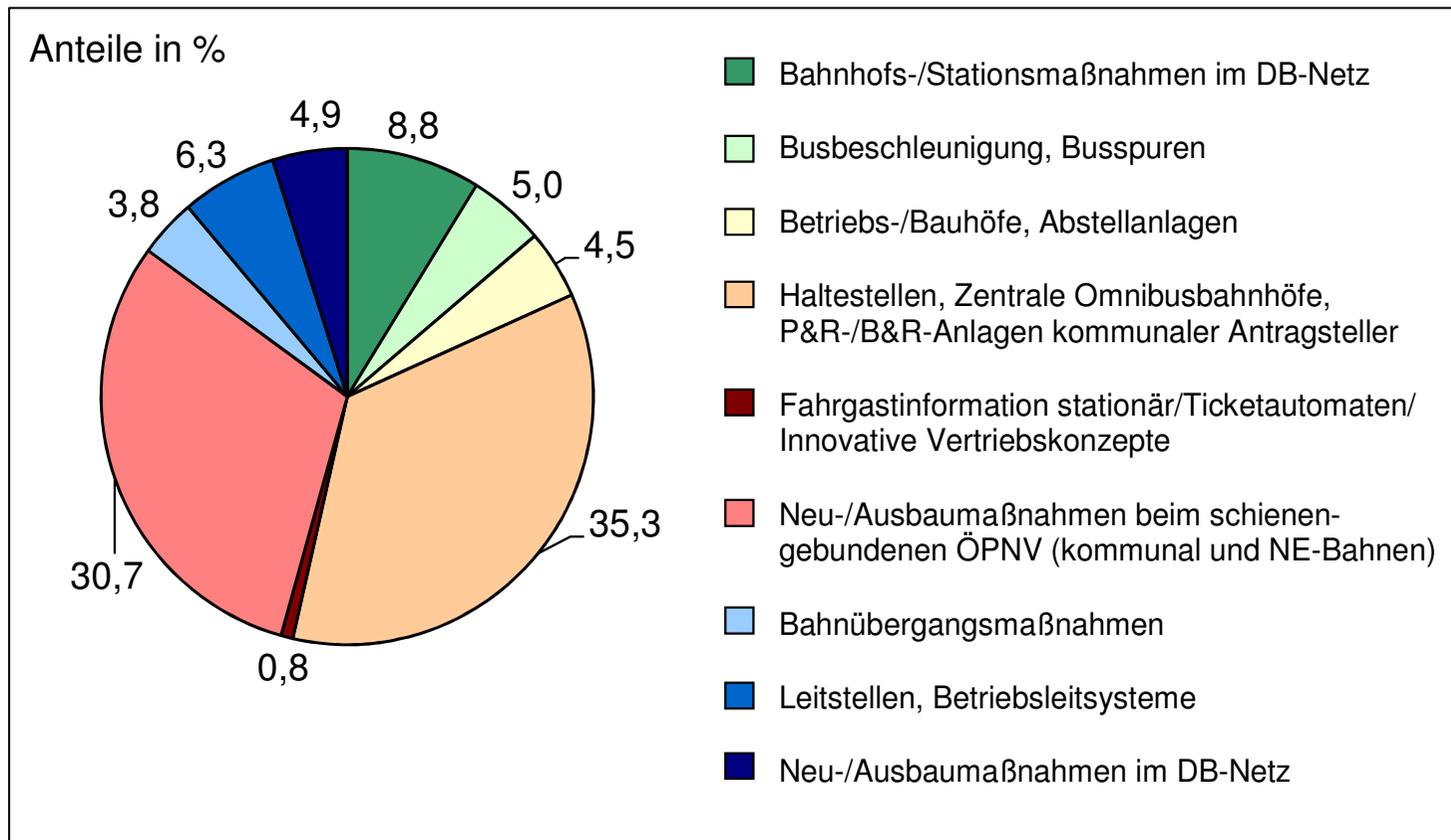
# 10 Vorhaben außerhalb des GVFG-Bundesprogrammes mit einem Bedarf an Landesmitteln > 10 Mio. €

## 10.3 Nordrhein-Westfalen (2)

Vorhaben	Bedarf an Landesmitteln (Mio. €)
<b>2. Vorhaben im besonderen Landesinteresse</b>	
Ausbau Regionalbahn Bonn – Euskirchen (Voreifelbahn)	31,4
Ausbau Oberbergische Bahn Köln-Hansaring – Meinerzhagen	28,9
Ausbau Münster – Coesfeld (Baumbergebahn)	11,3
Ausbau Brackwede – Paderborn (Sennebahn)	23,3
Verkehrsstation Dortmund Hbf	45,0
Verkehrsstation Duisburg Hbf	33,0
Ausbau der Wuppertaler Schwebebahn	72,4
<b>Zwischensumme Vorhaben im besonderen Landesinteresse</b>	<b>245,3</b>
<b>Gesamtsumme</b>	<b>353,4</b>

# 11 Typisierte Aufgliederung von Kleinvorhaben mit einem Bedarf an Landesmitteln < 10 Mio. €

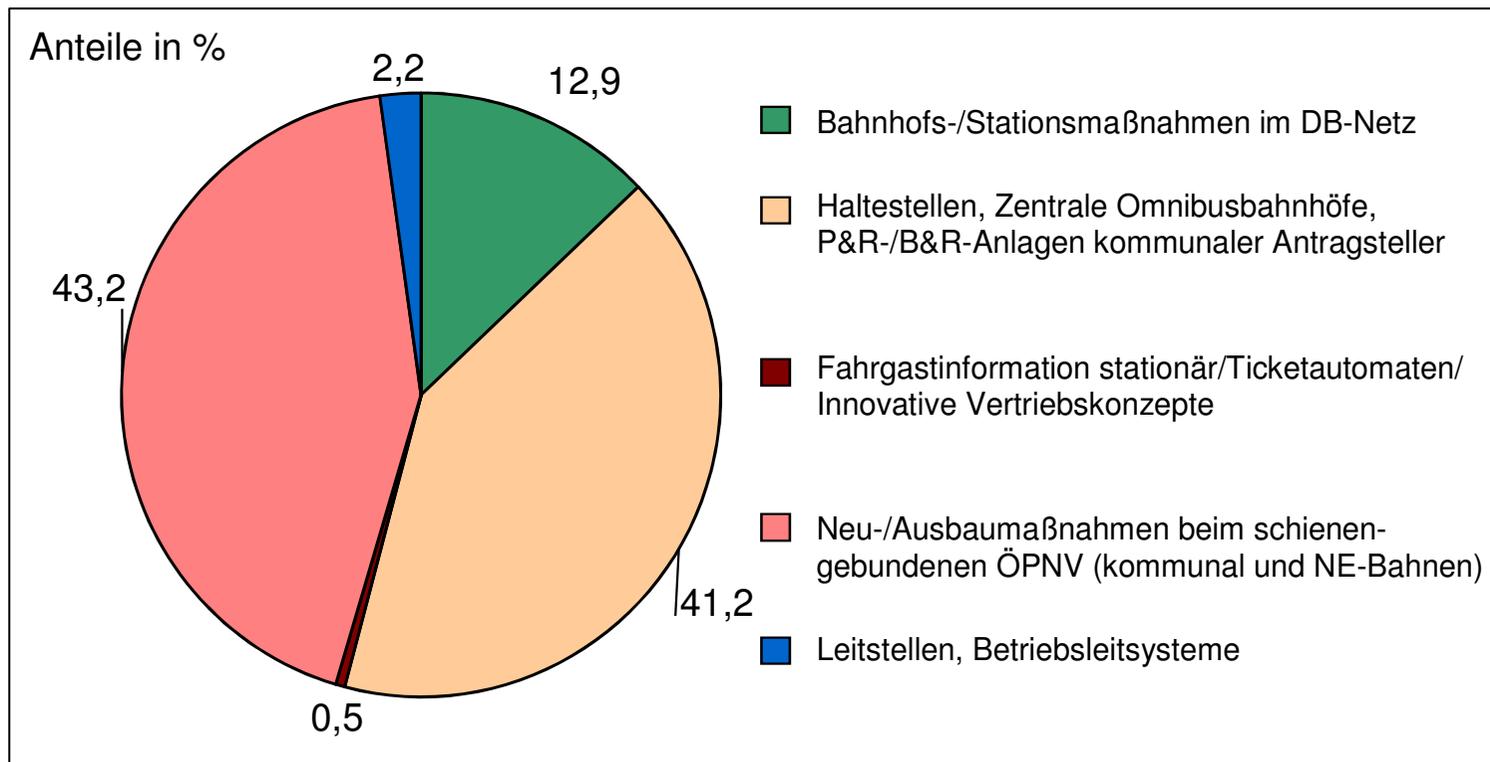
## 11.1 Baden-Württemberg



- ▶ Quelle: Landesprogramm 2010 – 2014 für ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen mit zuwendungsfähigen Kosten bis zu 50 Mio. € nach § 10 ÖPNVG (89 Mio. € p.a.)

# 11 Typisierte Aufgliederung von Kleinvorhaben mit einem Bedarf an Landesmitteln < 10 Mio. €

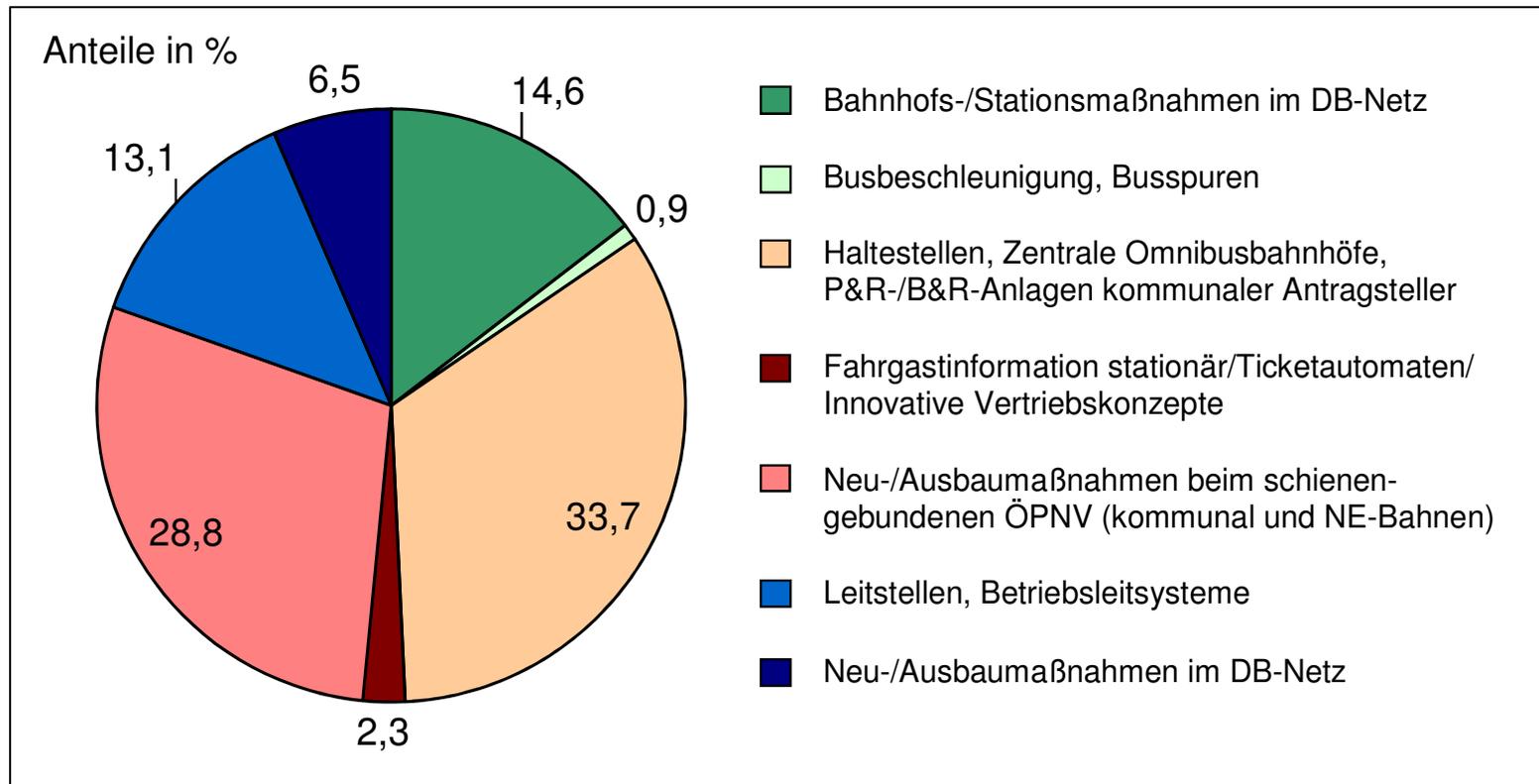
## 11.2 Brandenburg



- ▶ Quelle: Jahresförderprogramm der ÖPNV-Investitionen 2010, 1. Fortschreibung – Entwurf, Verpflichtungsermächtigungen für das Jahr 2011 (33 Mio. €)

# 11 Typisierte Aufgliederung von Kleinvorhaben mit einem Bedarf an Landesmitteln < 10 Mio. €

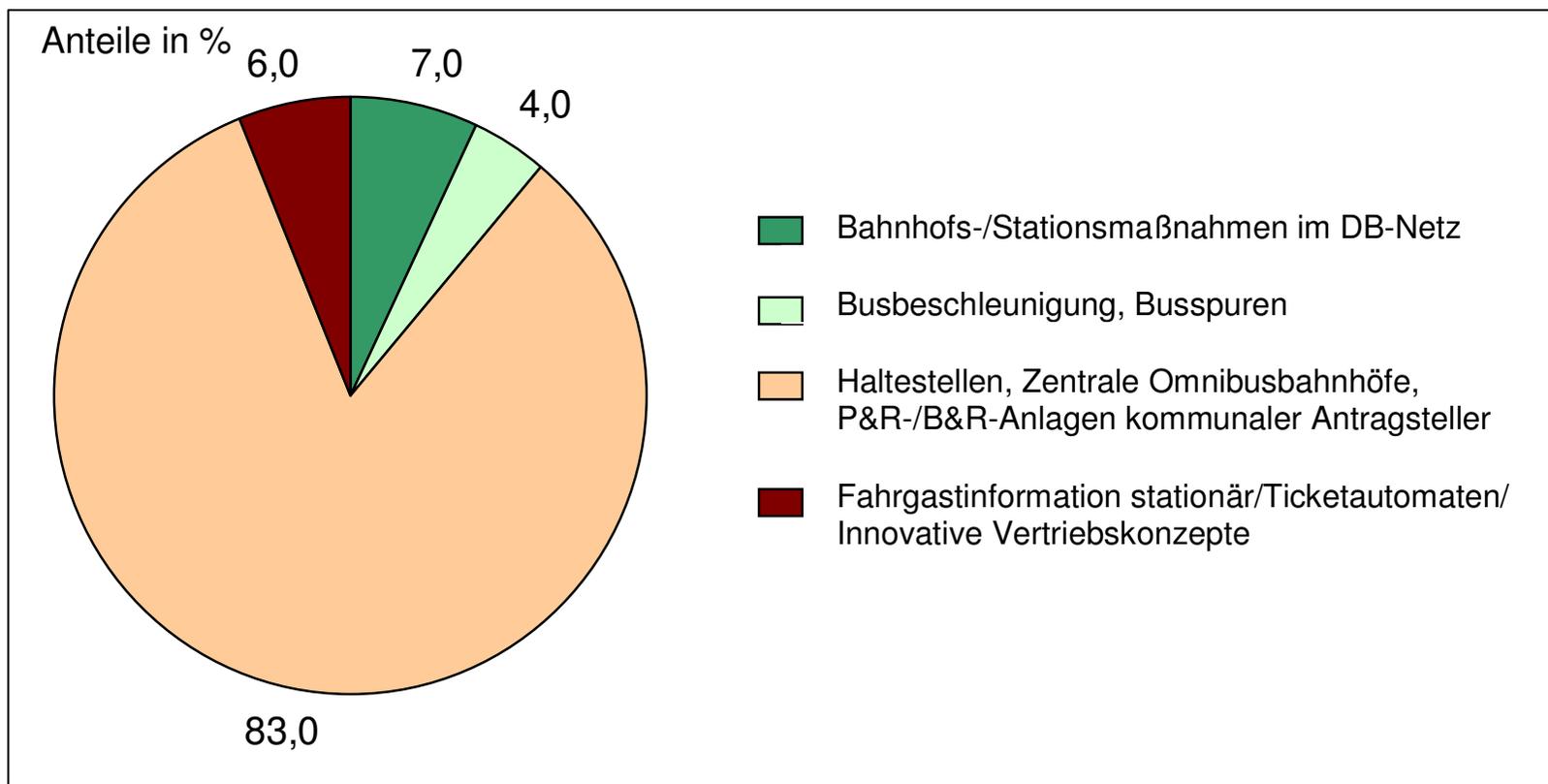
## 11.3 Nordrhein-Westfalen, Nahverkehr Rheinland



- ▶ Quelle: ÖPNV-/SPNV-Investitionsprogramm 2010 – 2015 des NVR – neu aufgenommene Maßnahmen mit Beschluss VV 09.07.2010 (64 Mio. €)

# 11 Typisierte Aufgliederung von Kleinvorhaben mit einem Bedarf an Landesmitteln < 10 Mio. €

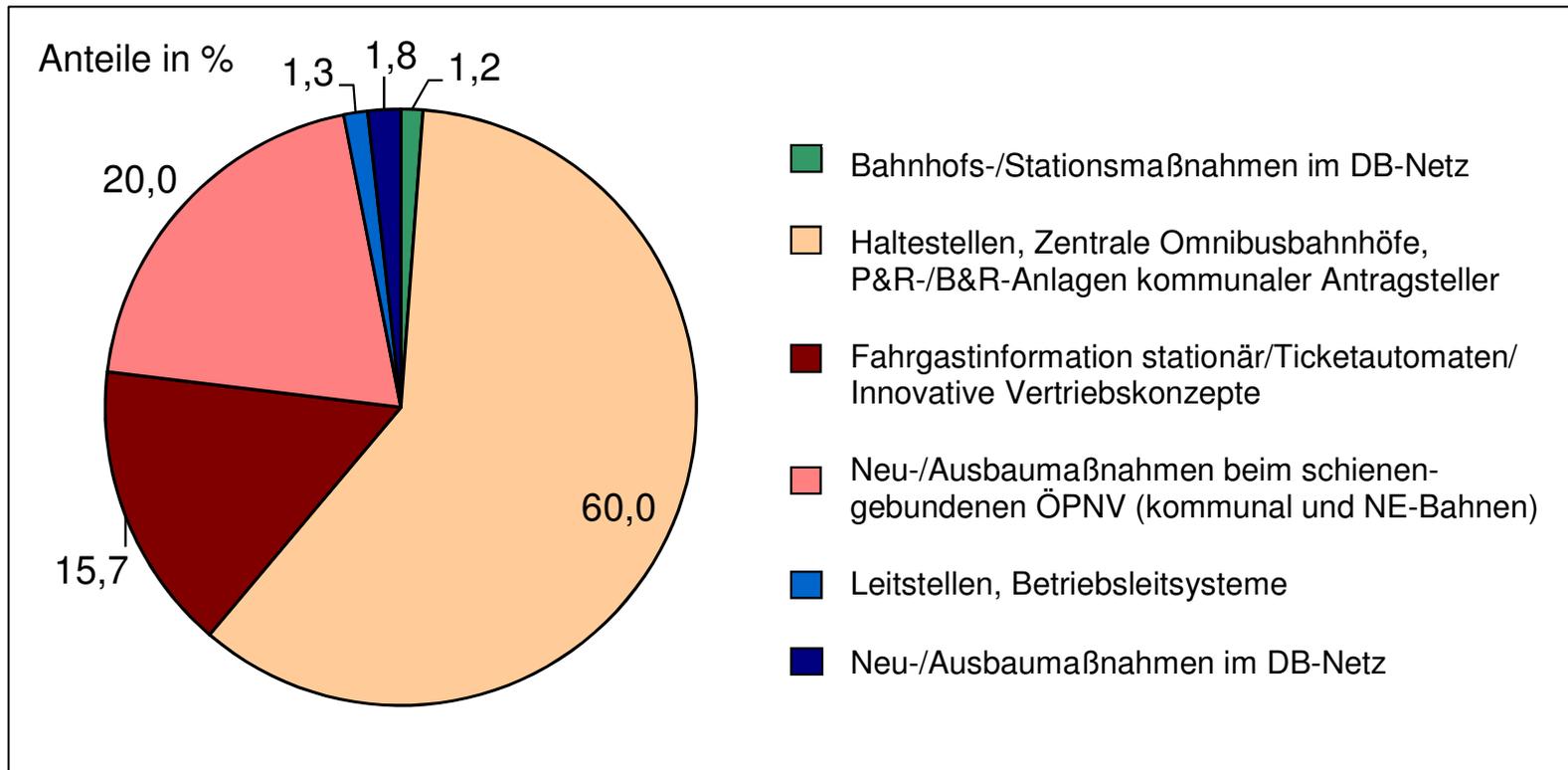
## 11.4 Nordrhein-Westfalen, Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)



► Quelle: ÖPNV-Programm NWL 2011 (10 Mio. €)

# 11 Typisierte Aufgliederung von Kleinvorhaben mit einem Bedarf an Landesmitteln < 10 Mio. €

## 11.5 Nordrhein-Westfalen, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)



► Quelle: Bewertungsranking für den Förderkatalog 2011 des VRR (61 Mio. €)

# 12 Dynamisierung des festgestellten Mittelbedarfes

## 12.1 Ausgangsannahmen

- ▶ Der festgestellte **Bedarf an EntflechtG-Mitteln** für die ÖPNV-Infrastruktur bezieht sich auf den **Preisstand 2010**
- ▶ Der **Preisindex für den Straßenbau** für den Jahresdurchschnitt 2009 liegt bei **120,5 (Preisindex 2000: 100)**
- ▶ Die durchschnittliche **Preissteigerungsrate** liegt damit bei **2,1 % p.a.**
- ▶ Vergleichbare Preisindizes für die ÖPNV-Infrastruktur **liegen nicht vor**
- ▶ Geht man davon aus, dass die durchschnittliche jährliche Preissteigerungsrate von 2000 bis 2009 auch für die Entwicklung bis zum Auslaufen des EntflechtG 2019 gilt, ergibt sich eine **Preissteigerung bis zur Mitte des Betrachtungszeitraums (2014 bis 2019) in Höhe von 14,5 %** gegenüber dem Preisstand 2010

# 12 Dynamisierung des festgestellten Mittelbedarfes

## 12.2 Mittelbedarf unter Berücksichtigung der Preissteigerung

Kategorie	Bedarf an Landesmitteln in Mio. € p.a.	
	Real zu Preisen von 2010	Nominal in der Mitte des Betrachtungs- zeitraumes 2014 - 2019
Großvorhaben aus dem GVFG-Bundesprogramm (Investitionsvolumen > 50 Mio. €) kommunal	75	75 <sup>1)</sup>
Großvorhaben aus dem GVFG-Bundesprogramm (Investitionsvolumen > 50 Mio. €) DB	159	159 <sup>1)</sup>
Vorhaben aus den Landesprogrammen mit einem Bedarf an Landesmitteln > 10 Mio. €	243	278
Kleinvorhaben aus den Landesprogrammen mit einem Bedarf an Landesmitteln < 10 Mio. €	654	749
<b>Summe</b>	<b>1.131</b>	<b>1.261</b>

<sup>1)</sup> nominal unverändert, da im GVFG-Bundesprogramm eine Dynamisierung ausgeschlossen ist

# 13 Reinvestitionen in die Infrastruktur des schienengebundenen ÖSPV

## 13.1 Ausgangslage

- ▶ Der im Vorhergehenden **festgestellte Mittelbedarf aus dem EntflechtG** für Investitionen in die Infrastruktur des schienengebundenen ÖSPV bezieht sich **ausschließlich auf Neuinvestitionen**
- ▶ **Ungelöst** bleibt weiterhin das Problem der Finanzierung der entsprechenden **Reinvestitionen**
- ▶ In der **Finanzierungsstudie des VDV und von 13 Ländern** wurde hierfür ein jährlicher **Mittelbedarf in Höhe von 550 Mio. €** und ein inzwischen aufgelaufener **Nachholbedarf von 2,35 Mrd. €** ermittelt
- ▶ Gemäß einer Studie der STUVA aus dem Jahr 2004 können **von den Verkehrsunternehmen bzw. kommunalen Gebietskörperschaften** in den Jahren 2003 bis 2012 durchschnittlich **220 Mio. € p.a. für Reinvestitionen** erbracht werden
- ▶ Diese Studie wurde durch eine **ergänzende Befragung** von zwölf ausgewählten Verkehrsunternehmen **aktualisiert**

# 13 Reinvestitionen in die Infrastruktur des schienengebundenen ÖSPV

## 13.2 Untersuchungsergebnisse

- ▶ Im Zeitraum von 2010 bis 2015 sind von den befragten Verkehrsunternehmen<sup>1)</sup> **Reinvestitionen** in die Infrastruktur des schienengebundenen ÖSPV **in Höhe von 1,44 Mrd. € (240 Mio. € p.a.)** geplant
- ▶ Diese teilen sich auf die **einzelnen Anlagenteile** wie folgt auf:
  - 65% Streckeninfrastruktur
  - 22% Stationen
  - 13% Abstellanlagen, Werkstätten und Betriebsleitzentralen
- ▶ Die Beträge für Abstellanlagen, Werkstätten und Betriebsleitzentralen wurden in der Finanzierungsstudie **den Betriebskosten zugerechnet**
- ▶ Damit verbleibt für **Reinvestitionen, die mit der Finanzierungsstudie vergleichbar sind**, ein Betrag in Höhe von **210 Mio. € p.a.**

<sup>1)</sup> Stadtwerke Bonn GmbH, Kölner Verkehrs-Betriebe AG, Rheinbahn AG (Düsseldorf), Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG, Dortmunder Stadtwerke AG, Mühlheimer Verkehrsgesellschaft mbH, Essener Verkehrs AG, Duisburger Verkehrsgesellschaft AG, moBiel GmbH (Bielefeld), SSB AG, Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main, Hamburger Hochbahn AG  
(Diese Unternehmen repräsentieren 33% der Streckenlängen des schienengebundenen ÖSPV)

# 13 Reinvestitionen in die Infrastruktur des schienengebundenen ÖSPV

## 13.3 Schlussfolgerungen (1)

- ▶ Die von den befragten Verkehrsunternehmen geplanten Reinvestitionen **entsprechen dem turnusmäßigen Reinvestitionsbedarf von 210 Mio. € p.a.**, der für diese unter den Annahmen der Finanzierungsstudie ermittelt wurde
- ▶ Dies ist wahrscheinlich dadurch begründet, dass ein **weiteres Unterlassen von erforderlichen Reinvestitionen** zu empfindlichen **Betriebseinschränkungen** oder gar zu **Betriebseinstellungen** führen würde
- ▶ Die jährlich für Reinvestitionen benötigten Mittel werden also zeitversetzt in der erforderlichen Höhe erbracht, ein **Abbau des aufgelaufenen Nachholbedarfes** ist hiermit jedoch nicht möglich
- ▶ Die in der Finanzierungsstudie gemachte Aussage, dass die Verkehrsunternehmen bzw. kommunalen Gebietskörperschaften **zur Finanzierung der turnusmäßigen Reinvestitionen nicht in der Lage** sind, ist also zumindest für die Stichprobe der befragten Unternehmen **zu relativieren**

# 13 Reinvestitionen in die Infrastruktur des schienengebundenen ÖSPV

## 13.3 Schlussfolgerungen (2)

- ▶ Wenn der Zustand der Infrastruktur des schienengebundenen ÖSPV auf Strecken mit langfristig unterlassenen Reinvestitionen einen **Mindeststandard unterschreitet**, sind die betreffenden Infrastrukturbetreiber offensichtlich in der Lage, **die erforderlichen Reinvestitionen zumindest zeitversetzt** zu tätigen
- ▶ Bei der Einschätzung hinsichtlich der **Übertragbarkeit auf die Gesamtheit der Unternehmen** mit schienengebundenem ÖSPV ist zu beachten, dass sich die in der Stichprobe erfassten **Unternehmen in einer überdurchschnittlich günstigen wirtschaftlichen Situation** befinden
- ▶ Inwieweit diese Aussage auch für **finanziell schlechter gestellte Infrastrukturbetreiber** zutrifft, kann nur durch eine Erweiterung der Datenbasis geklärt werden
- ▶ **Offen bleibt** auf jeden Fall die Finanzierung der Beseitigung des **Nachholbedarfs** an bisher unterlassenen Reinvestitionen



INTRAPLAN  
Consult GmbH

Mobilität  
verantwortlich gestalten

Orleansplatz 5a  
81667 München  
T +49 (0)89 – 459 11 112  
F +49 (0)89 – 459 11 212

Ansprechpartner: Hans-Ulrich Mann  
sekmann@intraplan.de