



Beschlussvorlage - öffentlich -	
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag
AöR	F/VII/2007/0136

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeiten
Verwaltungsrat der VRR AöR	24.10.2007	Kenntnisnahme
Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR	24.10.2007	Kenntnisnahme

Datum: 09.10.2007

Betreff

Finanzierungsfragen SPNV

Beschlussvorschlag

Der Verwaltungsrat der VRR AöR und die Verbandsversammlung des ZV VRR nehmen den nachfolgenden Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachstandsbericht

SPNV Finanzierung im VRR

Ausgelöst durch die Diskussion über die Kürzung der Regionalisierungsmittel, der steigenden Ansprüche der EVU aus den Verkehrsverträgen und dem aktuellen Rechtsstreit mit der DB haben sich Fragen zur generellen Finanzierungssystematik im SPNV ergeben.

Aktuell wird - auch in der Öffentlichkeit – über Schlechtleistungen, Qualitätsmängel und Finanzierungseinbehalte mehr oder weniger sachgerecht diskutiert. Die dabei hergestellten Zusammenhänge entsprechen dabei nicht immer den Tatsachen.

In der Sondersitzung der Fraktionen am 24.10. wird die komplette Finanzierung des SPNV im VRR dargestellt und erläutert. Eingang findet auch der Rechtsstreit mit der DB und seinen finanziellen Auswirkungen.

Zur Einstimmung auf das Thema wird in dieser Vorlage auf einige grundlegende, im Rahmen der Veranstaltung noch näher zu erläuternde Punkte eingegangen.

Vertragliche Verpflichtungen:

Der VRR hat zurzeit Verpflichtungen aus 10 Verkehrsverträgen zu erfüllen. Weitere Verkehrsverträge kommen (Betriebsaufnahme jeweils im Dezember) in den Jahren 2008 (Hellweg Netz), 2009 (Maas-Rhein-Lippe-Netz, Niers-Rhein-Emscher-Netz mit den Linien RE10, RB31) und 2010 (Niers-Rhein-Emscher-Netz mit den restlichen Linien) hinzu. Bereits bestehende Verkehrsverträge werden leistungsmäßig um die, in den Netzen beauftragten Zugkilometerleistungen entlastet bzw. laufen aus und werden durch die neuen Verträge ersetzt.

Das insgesamt zu finanzierende Leistungsvolumen ändert sich nur unwesentlich und ist tendenziell rückläufig.

Vertragsarten

a) Nettovertrag

Mit der DB Regio hat der VRR einen so genannten Nettovertrag abgeschlossen. Charakter dieses Vertrages ist es, dass die Chancen und die Risiken der Entwicklung der Fahrgelderträge beim Eisenbahnverkehrsunternehmen liegen. Die entstehenden Mehrkosten aus der Fortschreibung variabler Kostenanteile gehen zu Lasten des Aufgabenträgers.

Dieser Nettovertrag ist Inhalt des Streitverfahrens mit der DB.

b) Bruttovertrag

Der Bruttovertrag ist eine andere Variante des Verkehrsvertrages. Dabei liegen neben den Mehrkosten aus der Fortschreibung variabler Kostenanteile die Risiken/Chancen aus der Entwicklung der Fahrgelderträge beim Aufgabenträger. Zurzeit werden alle Ausschreibungen (Vergabeverfahren) als Bruttoverträge ausgeführt.

Eine weitere Variante ist es, den Bruttovertrag mit Elementen des Nettovertrages zu kombinieren. In erster Linie geschieht dies durch Anreizsysteme, in dem das EVU für überproportional gestiegene Fahrgelderträge Boni erhalten soll.

Finanzierungsquellen

a) Regionalisierungsmittel, Fahrgelderträge, SPNV Umlage

Die Finanzierung wird in erster Linie getragen aus den Regionalisierungsmitteln. Der Anteil an der Gesamtfinanzierung beträgt derzeit ca. 81% (334 Mio. €). Hinzu kommen Fahrgelderträge mit einem Anteil von 6% (25 Mio. €) bei den Bruttovertragslinien. Im Nettovertrag mit der DB sind die Fahrgelderträge nicht finanzierungs-

relevant.

Da die beiden Bestandteile nicht ausreichen die vertraglichen Ansprüche der EVU zu decken, muss auf eine SPNV Umlage zurückgegriffen werden, die zurzeit ca. 4% (15 Mio. €) beträgt. Rd. 1% (3-4 Mio €) kann jährlich als „gesicherter“ pauschalierter Vorababzug für Nichtleistungen auf Basis von Erfahrungswerten aus den Vorjahren in Ansatz gebracht werden. Ohne diesen Pauschalabzug müsste die SPNV-Umlage entsprechend angehoben werden.

Bezogen auf einen Finanzierungsbedarf von ca. 410 Mio. € besteht im VRR für 2008 ein vorläufiger Deckungsfehlbetrag von ca. 32 Mio. €, der sich aus einem strukturellen Defizit von ca. 5% (21 Mio. €.) und einem vertraglichen Risiko von ca. 3% (11 Mio. €) (Preisrecht unberücksichtigt) ergibt.

Das strukturelle Defizit setzt sich zusammen aus der Kürzung der Regionalisierungsmittel und Wegfall des Rabattes bei der DB. Das vertragliche Risiko ist in der Fortschreibung von gleitenden Kosten begründet.

b) Abzüge für Nichtleistungen

In allen Verkehrsverträgen ist geregelt, dass nicht erbrachte Leistungen grundsätzlich nicht bezahlt werden. Diese Abzüge sind zu unterscheiden von den so genannten Pönalen (Abzüge für Schlechtleistungen).

In der Finanzierung der laufenden Jahre wird ein jeweils in den Vorjahren festgestellter Anteil der Nichtleistungen monetär bewertet und vom Anspruch abgezogen. Die Spitzabrechnung findet über die jeweilige Jahresabrechnung statt. Nichtleistungen sind nicht kalkulierbar und können nur näherungsweise und auf ungesicherter Basis in der laufenden Finanzierung berücksichtigt werden.

c) Pönalen

Pönalen sind Abzugsbeträge für nicht ordnungsgemäß erbrachte Leistungen. Die Höhe der Abzüge ist vertraglich geregelt und richtet sich nach dem Erfüllungsgrad der erbrachten bzw. nicht erbrachten Leistung.

Die Pönalen werden im Zusammenhang mit den Jahresabrechnungen ermittelt und entweder nachträglich vom Anspruch abgezogen oder mit möglichen Forderungen der EVU verrechnet.

SPNV Umlage

Die SPNV Umlage ist ein ergänzender Finanzierungsbaustein in der SPNV Finanzierung und wird über Haltestellenabfahrten anteilig von den ZV Mitgliedern erhoben.

Im Verkehrsvertrag mit der DB (Nettovertrag) ist die Umlage als materieller Anspruch fest verankert, jedoch mit abschmelzender Wirkung. Bis zum Ende der Vertragslaufzeit sollte die Umlage auf Null reduziert sein. Der Verkehrsvertrag sieht weiterhin vor, dass im Rahmen einer Tarifstrukturreform und der darin begründeten Mehrerträge, die (anteilige) Umlage reduziert werden oder entfallen kann (substituierende Funktion).

Gleichfalls wird die Umlage benötigt um fehlende Finanzmittel bei den Bruttoverträgen auszugleichen. Solange keine zusätzlichen Regionalisierungsmittel und/oder Fahrgelderträge zu erwarten sind, ist von einer Reduzierung der (anteiligen) Umlage nicht auszugehen.

Tarifstrukturreform (TSR)

Die TSR befindet sich in der Endphase der Diskussion. Die notwendigen Beschlüsse ob und in welcher Form die TSR umgesetzt werden soll, sind für den Sitzungsblock im Dezember vorgesehen. Positive Auswirkungen auf den SPNV bzw. auf die SPNV Umlage sind verstärkt nur dann zu generieren, wenn in den Tarifen für die längeren Reiseweiten (B und C) die Strukturen verändert werden. Mehrerträge durch lineare Preisanpassungen führen in den Bruttoverträgen nur anteilig zu einer Reduzierung der SPNV Umlage. Im Nettovertrag entstehen keine den Aufgabenträger entlastenden Effekte, sondern es wird dem Gedanken des Nettovertrages über Chancen und Risiken bei Fahrgelderträgen Rechnung getragen (die zusätzlichen Fahrgelderträge verbleiben ohne Anrechnung auf die Umlage bzw. den Verkehrsvertrag bei der DB).

Ohne genaue Kenntnis über die Inhalte der TSR ist eine Aussage über die Auswirkungen auf die Finanzierung nicht bezifferbar. Es können nur beispielhaft Effekte dargestellt werden.

Mittelfristige Finanzentwicklung (ohne Berücksichtigung Preisrecht)

Bei der Betrachtung des strukturellen Defizits blieb die SPNV Umlage unberücksichtigt. Die positiven Auswirkungen bei der TSR bleiben, da sie zur Senkung der SPNV Umlage vorgesehen sind, im Weiteren ebenfalls unberücksichtigt.

Das strukturelle Defizit beträgt für 2008 ca. 32 Mio. €. Die Entwicklung in den Folgejahren hängt maßgeblich von den Preissteigerungsraten ab. So ist bei den Infrastrukturkosten von einer Preisanpassung von ca. 2% jährlich bis 2010 auszugehen (von der DB bereits angekündigt). Im Zuge des Börsengangs des DB Konzerns ist von einem deutlich höheren Anstieg in der Zukunft auszugehen.

Die Energiekosten sind entgegen der Erwartungen in 2007 relativ stabil geblieben. Eine Preisentwicklung von 3 bis 5% pro Jahr scheint für die Zukunft jedoch realistisch. Bei den Personalkosten wird pauschal eine Preissteigerungsrate von 3% unterstellt.

Nach dem ÖPNVG wird die Pauschale für den SPNV entsprechend der Steigerungsrate der Bundesmittel mit 1,5%/a angepasst. Bezogen auf den VRR sind dies ca. 5 Mio. €/a. Bei den zu berücksichtigenden Fahrgelderträgen werden Mehreinnahmen in einer Größenordnung von 3% unterstellt.

Im Saldo zwischen Preisentwicklung und Mehreinnahmen geht der VRR tendenziell von einer Erhöhung des strukturellen und vertraglichen Defizits aus.

Rechtsstreit mit der DB

Die DB hat Leistungsklage wegen der vom VRR nicht ausgezahlten Mittel vor dem Verwaltungsgericht Gelsenkirchen eingereicht. Dies umfasst sowohl die Kürzungen wegen Preisrecht als auch die Einbehalte wegen Qualitätsmängel. Seitens VRR ist

bis zum 09.10. eine Klageerwiderung bei Gericht einzureichen. Die weitere zeitliche Entwicklung ist derzeit nur sehr schwer einschätzbar.

Neben dem Einbehalt von Mitteln aus Preisrecht wird seit dem 01.04.2007 für dauerhafte Schlechtleistung monatlich ein Betrag von 1 Mio. € nach dem Zurückbehaltungsrecht einbehalten.

Insgesamt werden sich die gegenüber der DB ein- und zurückbehaltenen Mittel bis zum Jahresende auf 54 Mio. € aufsummiert haben.

Parallel zum Rechtsstreit bemühen sich beide Parteien aktuell darum, für ein außergerichtliches Einigungsverfahren einen kompetenten Mediator zu gewinnen.

Auf die Folgen und die Risiken, die sich aus dem Rechtsstreit mit der DB ergeben können wird in der Sitzung am 24.10. eingegangen.