

SPNV-Etat 2008

Stand: 16. November 2007

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Präambel	3 - 4
1. Finanzielle Rahmenbedingungen im SPNV	4 - 5
2. Vertragliche Grundlagen	5 - 8
3. SPNV-Leistungsangebot 2008	8 - 10
4. Finanzielle Ansprüche der EVU 2008	10
4.1 Aus Nettovertrag	11 -12
4.2 Aus Bruttoverträgen	12 -13
5. Sonstige Aufwendungen 2008	13
6. SPNV-Finanzierung 2008	14
6.1 Zuwendungen des Landes NRW	14
6.2 Einnahmen und sonstige Erträge	14
6.3 Abzüge für Nicht- und Schlechtleistungen	15
6.4 Sonstige Finanzierungspotentiale	15
7. Ausblick 2009	
7.1 SPNV-Umlage	16
7.2 Aufwendungen Regelleistungen 2008	16
7.3 Erträge	16
7.4 Vorläufige Deckungslücke 2008	16
8. Wirtschaftliches Ergebnis 2008 (Zusammenfassung)	17
8.1 Gesamtaufwand	17
8.2 Gesamtertrag	17
8.3 Deckungslücke	17
9. Vorausschau der Finanzierungsentwicklung	18

Anhang 1: Finanzierung der SPNV-Umlage gem. § 17 Abs. 2 ZVS durch die Kreise und kreisfreien Städte über den Schlüssel Haltestellenabfahrten

Anhang 2: Einnahmenaufteilung zwischen den SPNV-Unternehmen (EVU) und den kommunalen Verkehrsunternehmen (Ausgleichsbetrag SPNV) – Plandaten für das Jahr 2008

Präambel

Gemäß Satzung der VRR AöR in der Fassung des Beschlusses der Versammlung des Zweckverbandes VRR vom 21.06.2006 § 5 Abs. (3) ist das fahrplan- und kapazitätsmäßige Leistungsangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV-Angebot) zur Bedienung der Allgemeinheit und dessen Mitfinanzierung durch die VRR AöR gemäß § 33 der Satzung VRR AöR jährlich in einem vom Verwaltungsrat zu beschließenden SPNV-Etat festzulegen.

Der folgende SPNV-Etat 2008 stellt das SPNV-Leistungsangebot aufgrund der abgeschlossenen Verkehrsverträge und dessen finanzielle Auswirkungen für 2008 und die Folgejahre dar. Die Kalkulation basiert auf vertragsspezifischen Grundlagen und Prognosen. Die Darstellung der Ergebnisse erfolgt zu einem großen Teil in komprimierter Form, um dem Vertraulichkeitsgebot im Rahmen der vergaberechtlichen Bestimmungen Rechnung zu tragen. Um etwaige Wettbewerbsvorteile auszuschließen, ist eine Offenlegung von verkehrsvertragsbezogenen bzw. liniendifferenzierten Ausschreibungs- oder Verhandlungsergebnissen im Rahmen dieses öffentlichen Teils des SPNV-Etats nicht möglich.

Die Versammlung des Nahverkehrs-Zweckverbandes Niederrhein (nachfolgend NVN) hat am 18. September 2007 die geänderte Satzung des NVN sowie die öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit dem Zweckverband Rhein-Ruhr und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt öffentlichen Rechts (nachfolgend VRR AöR) beschlossen. Mit Beschluss des NVN und der damit verbundenen Aufgabenübertragung vom NVN auf die VRR AöR werden die entsprechenden SPNV-Leistungen des NVN in diesem Etat 2008 mit aufgenommen und gesondert ausgewiesen.

Die Finanzierungssituation des SPNV im VRR wird aktuell geprägt von einer erheblichen Finanzierungslücke. Dies ist zurückzuführen auf strukturelle Probleme, die sich aus der Kürzung der Regionalisierungsmittel, Wegfall von Rabatten aus Fahrzeugförderung und vertraglichen Risiken (insbesondere überproportional gestiegene Energiekosten) ergeben haben.

Zur Lösung des Finanzierungsproblems wurden alle SPNV-Verträge juristisch auf Kürzungs- und Kündigungsmöglichkeiten etc. geprüft und parallel dazu mit allen EVU Gespräche über Leistungsanpassungen bzw. -optimierungen geführt.

Die SPNV Verträge, die direkt mit nur einem Bieter abgeschlossen wurden, sind zusätzlich unter preislichen und beihilferechtlichen Gesichtspunkten geprüft worden. Bezüglich des Nettovertrages mit der DB Regio kamen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass der Vertrag unter preislichen Gesichtspunkten im Vergleich zu Markt- bzw. Selbstkostenfestpreisen um 45 Mio. € zu hoch bewertet ist, d.h. zu Lasten des VRR. Nach dem Beihilferecht stellt dies eine unzulässige Überkompensation dar. Die Zahlungen an die DB wurden auf dieser Grundlage in 2007 und werden in 2008 entsprechend gekürzt (Minderung des Anspruchs). Die DB Regio hat daraufhin Leistungsklage auf Vertragserfüllung vor dem Verwaltungsgericht Gelsenkirchen eingereicht. Das Verfahren ist zurzeit anhängig.

Mit einem anderen EVU, der Regiobahn GmbH, konnte zu dem beihilferechtlichen Problem eine vertragliche Lösung erreicht werden.

1. Finanzielle Rahmenbedingungen im SPNV

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung zum Zweiten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes sieht eine Reduzierung der Mittelkürzung um 500 Mio. € vor. Die Länder erhalten im Jahre 2008 Regionalisierungsmittel in Höhe von 6,675 Mrd. €. Ab dem Jahre 2009 steigt dieser Betrag jährlich um 1,5 %. Im Jahre 2014 ist eine erneute Überprüfung der Höhe der Mittel mit Wirkung ab dem Jahre 2015 vorgesehen. Das Gesetz tritt am 01.01.2008 in Kraft.

Gemäß dem RegG erhält das Land NRW von den Regionalisierungsmitteln 15,76 %. Dies entspricht 1,052 Mrd. € für 2008. Davon verteilt das Land nach dem ÖPNVG NRW pauschal für den ÖPNV 800 Mio. €. Auf den Kooperationsraum VRR/NVN werden 45,486 % bzw. 363,880 Mio. € (339,8 Mio. € VRR, 93,407 %; 23,9 Mio. € NVN, 6,593 %) zugeschrieben.

Zwischen Aufwand und Ertrag besteht in 2008 rein rechnerisch eine Deckungslücke in Höhe von 33,4 Mio. €. (32,6 Mio. € VRR, 0,8 Mio. € NVN). Forderungen gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) aus Einmal- und Sondereffekten (aus Vorjahren) können gegen gerechnet werden. Danach verbleibt eine Finanzierungslücke in Höhe von 19,4 Mio. € (18,9 Mio. € VRR, 0,4 Mio. € NVN) im SPNV-Etat 2008.

Dennoch kann der SPNV-Etat 2008 ohne weitere Belastung durch die Aufgabenträger finanziert werden, da aufgrund der zurzeit anhängigen Rechtsstreits mit der DB dort nur verminderte Zahlungen geleistet werden. Die Finanzierungslücke

2008 wirkt sich daher nicht liquiditätswirksam aus. Bereits in den Jahren 2006 und 2007 wurde in den jeweiligen SPNV-Etats auf mögliche finanziellen Risiken hingewiesen.

Auch durch lineare Preisanpassungen können keine nennenswerten Kompensationen erzielt werden. Der Anteil der Einnahmen aus Fahrausweisverkäufen an der Gesamtfinanzierung liegt lediglich bei rd. 27 %. Zwar beteiligen sich die Kommunen im VRR gemäß Satzung des Zweckverbandes VRR noch mit einer SPNV-Umlage an der Gesamtfinanzierung, diese ist vom Grundsatz her jedoch jährlich abzuschmelzen.

Überlagert wird die gesamte Finanzierung durch den Rechtsstreit mit der DB. Auf Grundlage eines juristischen und wirtschaftlichen Gutachtens wird der Anspruch der DB um 45 Mio. € gekürzt. Eine von der DB eingereichte Klage zur Zahlung des Betrages ist vor Gericht anhängig. Es ist nicht auszuschließen, dass sich ein solches Verfahren bis zu einer Entscheidung über mehrere Jahre erstrecken wird. Der NVN ist von dem Rechtsstreit mit der DB aktuell nicht berührt.

Vor dem Hintergrund der hier dargestellten Problematik ist zur Zeit die Planung eines bedarfsgerechten, mittelfristig beständigen und finanzierbaren SPNV-Leistungsangebotes für die SPNV-Aufgabenträger erheblich erschwert.

2. Vertragliche Grundlagen

Für das bestellte SPNV-Leistungsangebot 2008 und die daraus resultierenden finanziellen Ansprüche der SPNV-Unternehmen (Eisenbahnverkehrsunternehmen = EVU) gelten folgende Verträge und Vereinbarungen:

1. SPNV-Vertrag (90%-Netz) vom 12.07.2004*

Linien:	Diverse SPNV-Linien im VRR
Aufgabenträger:	Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR), Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein (NVN)
EVU:	DB Regio NRW GmbH (DB Regio)
gültig seit:	Fahrplanwechsel Winter 2003
	*zurzeit im Rechtsstreitverfahren mit der DB

2. „Haardachse“-Vertrag (RE 2, RB 42)

Linien: RE 2 (Mönchengladbach-Essen-Münster),
RB 42 (Essen-Münster)
Aufgabenträger: Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR),
Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM)
EVU: DB Regio NRW GmbH (DB Regio),
gültig seit: 12.12.2004

3. „Sauerland-Netz“-Vertrag (RE 57, RB 52, RB 53, RB 54)

Linien: RE 57 (Dortmund-Winterberg),
RB 52 (Dortmund-Lüdenscheid),
RB 53 (Dortmund-Iserlohn)
RB 54 (außerhalb VRR: Unna-Neuenrade)
Aufgabenträger: Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe (ZRL),
Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR)
EVU: DB Regio NRW GmbH (DB Regio)
gültig seit: 12.12.2004

4. „Westmünsterlandbahn“-Vertrag (RB 51)

Linien: RB 51 (Enschede-Gronau-Coesfeld-Lünen-Dortmund)
Aufgabenträger: Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM),
Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe (ZRL),
Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR),
Provincie Overijssel,
Gemeente Enschede
EVU: Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG)
gültig seit: 12.12.2004

5. „B3-Netz“-Vertrag (S 28)

Linien: S 28 (Kaarst-Düsseldorf-Mettmann)
Aufgabenträger: Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR)
EVU: Regionale Bahngesellschaft mbH (Regiobahn)
gültig seit: 11.12.2005

6. „Ruhrort-Dorsten“-Vertrag (RB 36, RB 44)

Linien: RB 36 (Oberhausen-Duisburg-Ruhrort)
RB 44 (Oberhausen-Dorsten)

Aufgabenträger: Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR)
EVU: Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG)
gültig seit: 15.12.2002

7. „Emscher-Ruhrtal“(B2-Netz)-Vertrag (RB 46)

Linien: RB 46 (Bochum-Gelsenkirchen)
Aufgabenträger: Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR)
EVU: Abellio GmbH (Abellio)
gültig seit: 11.12.2005
nachrichtlich: RB 40 ab Dez. 2007 im „Ruhr-Sieg-Netz“ enthalten

8. „Emscher-Münsterland“(B1-Netz)-Vertrag (RE 14, RB 43, RB 45)

Linien: RE 14 (Essen-Bottrop-Dorsten-Borken)
RB 43 (Dortmund-Herne-Dorsten)
RB 45 (Dorsten-Coesfeld)
Aufgabenträger: Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (ZV VRR),
Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM)
EVU: Nordwestbahn GmbH (NWB)
gültig seit: 10.12.2006

9. „Ruhr-Sieg-Netz“(RS-Netz)-Vertrag (RE16, RB40, RB91)

Linien RE 16 (Essen-Bochum-Hagen-Siegen)
RB 40 (Essen-Bochum-Hagen)
RB 91 (Hagen-Siegen)
Aufgabenträger: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL)
Zweckverband Westfalen-Süd (ZWS)
EVU: Abellio GmbH (Essen)
gültig ab: 09.12.2007

10. „Hellweg-Netz“ –Vertrag (RB50, RB59, RB69, RB89)

Linien RB50 (Dortmund-Lünen-Münster)
RB59 (Dortmund-Unna-Soest)
RB69 (außerhalb VRR: Münster-Hamm-Bielefeld)
RB89 (außerhalb VRR: Münster-Hamm-Paderborn-Warburg)
Aufgabenträger: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL)

Zweckverband SPNV-Münsterland (ZVM)
Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL)
Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph)
EVU: Rhenus-Keolis GmbH & Co. KG, Mainz
gültig ab: 14.12.2008

Vertragliche Grundlage für den NVN

- 1. SPNV-Vertrag vom 12.07.2004**
Linien: (RE5, RE10, RB31, RB32, RB33, RB35)
Aufgabenträger: Nahverkehrszweckverband Niederrhein (NVN)
EVU: DB Regio NRW GmbH (DB Regio)
gültig seit: Fahrplanwechsel Winter 2003

3. SPNV-Leistungsangebot 2008

Für das Jahr 2008 ergibt sich ein fahrplanmäßiges Leistungsangebot in Höhe von 44,883 Mio. ZugKm (42,044 Mio. Zugkm VRR; 2,839 Mio. Zugkm NVN). Für 2008 wurden Leistungseinschränkungen in einem Volumen von rd. 1,063 Mio. Zugkilometern (0,782 Mio. ZugKm VRR; 0,241 Mio. Zugkm NVN) vorgenommen. Das betrifft folgende Linien:

- **RE1:** Wegfall eines HVZ-Zugpaares zwischen Hamm und Essen. Wird durch Parallelverkehr der RE 11 bedient, der alle Halte zwischen Dortmund und Hamm bedient.
- **RE5:** Wegfall eines Zugpaares in der Tagesrandlage zwischen Duisburg und Köln aufgrund geringer Fahrgastnachfrage
- **RE11:** Wegfall eines Zugpaares in der Nebenverkehrszeit zwischen Düsseldorf und Paderborn
- **RE13:** Wegfall von 3 Zugpaaren in der Schwachverkehrszeit an Samstagen und Sonntagen sowie eines Zugpaares Mo-Fr zwischen Hagen und Hamm aufgrund schwacher Fahrgastnachfrage und ausreichendem Parallelverkehr.
- **RE17:** Wegfall von 2,5 HVZ-Zugpaaren Hagen – Bestwig aufgrund zu geringer Fahrgastnachfrage. Der angebotene Regelverkehr ist für die Fahrgastnachfrage vollkommen ausreichend.

- **RB38:** Wegfall eines HVZ-Zugpaares zwischen Grevenbroich und Neuss. ;
- **RB42:** Reduzierung des Zwischentaktes der RB 42 auf 6 Zugpaare aufgrund der Fahrgastnachfrage.
- **RB44:** Taktausdünnung der Linie auf einen 60 Min.-Takt Dorsten – Bottrop – Oberhausen aufgrund der Fahrgastnachfrage
- **RB46:** Taktausdünnung auf einen 60 Min.-Takt an SA zwischen Bochum und Gelsenkirchen
- **RB48:** Wegfall eines Linienabschnitts Wuppertal Hbf – Wuppertal-Oberbarmen. Die Kürzung des Linienweges kann durch zahlreiche Parallelverkehre aufgenommen werden.
- **RB59:** Ausdünnung auf einen 60 Min.-Takt an SA zwischen Dortmund und Soest sowie Wegfall eines Zugpaares MO bis FR.
- **RB91:** Entfall der Linie an SO. Die Fahrgastnachfrage kann durch die parallel zwischen Hagen und Siegen verkehrende Linie RE 16 aufgenommen werden.
- **S8/S5:** Der 20 Min.-Takt der S8 wird zwischen Schwelm und Hagen auf einen 20/40 Min.-Takt ausgedünnt.
- **Nachtnetz:** Ausdünnung im Nachtverkehr auf den Linien RE 1, RB 42, RB 46 und S 28.

Im NVN betrifft es folgende Linie:

- **RB 35:** Aufgrund der Kürzungen der Bundesregionalisierungsmittel hat der NVN das Fahrplanangebot zwischen Emmerich und Wesel (KBS 420 – Hollandstrecke) angepasst. Abgesehen von Fahrten in den Hauptverkehrszeiten und in den Tagesrandlagen beginnt und endet die RB 35 ab dem 09.12.2007 grundsätzlich in Wesel. Die stündliche Grundbedienung des Streckenabschnittes Wesel – Emmerich wird durch den RE 5 sichergestellt.

Im Ergebnis wurde das folgende fahrplanmäßige Leistungsvolumen für 2008 produktbezogen bestellt:

Angaben in Mio. Zugkm	S-Bahn	RE	RB	Gesamt
2008 VRR	18,710	12,864	10,470	42,044
2008 NVN	0	1,676	1,163	2,839

Hinsichtlich der Betreiber bzw. der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des VRR ergeben sich im Vergleich zum Vorjahr folgende Änderungen:

Ab dem 14.12.2008 wird Rhenus-Keolis („Hellweg-Netz“) das Leistungsangebot auf den Linien RB 50 (Dortmund – Lünen – Münster), RB 59 (Dortmund – Unna – Soest), RB 69 (Münster – Hamm – Bielefeld), RB 89 (Münster – Hamm – Paderborn – Warburg) erbringen. Der Verkehrsvertrag wurde über 10 Jahre geschlossen.

Ergänzend wird noch darauf hingewiesen, dass DB Regio neben den Verkehrsleistungen die Vertriebsleistungen für den gesamten Verbundraum (Ausnahme: Regiobahn) im SPNV erbringt. Das gilt auch für die Linien bzw. Netze, die während der Vertragslaufzeit sukzessive in den Wettbewerb überführt wurden und werden.

Hinsichtlich der Betreiber bzw. der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich des NVN ergeben sich im Vergleich zum Vorjahr keine Änderungen.

4. Finanzielle Ansprüche der EVU 2008

Basis für die Ermittlung der finanziellen Ansprüche der EVU für das Leistungsangebot 2008 sind die jeweiligen Verkehrsverträge (vgl. Pkt. 2) und etwaige ergänzende Vereinbarungen.

Der ermittelte Gesamtanspruch der EVU aus den Verkehrsverträgen beträgt für das Jahr 2008 rd. **435,3 Mio. €** (410,5 Mio. € VRR [ohne Auswirkungen des Rechtsstreits mit der DB], 24,8 Mio. € NVN) gegenüber 385,8 Mio. € im Jahre 2007 für den VRR. Daraus erhöhen sich die vertraglichen Ansprüche für den VRR um rd. **24,7 Mio. €**. Prozentual betrachtet beträgt die Kostensteigerung + 6,4 % im Vergleich zum Vorjahr. Hier wirken sich die Preissteigerungen insbesondere im Energiesektor und der Wegfall des „Rabattes“ aus. Im Einzelnen wird darauf noch Bezug genommen. Da der NVN im Jahre 2007 noch nicht aufgeführt wurde, sind hier keine Vergleichszahlen dargestellt.

Hier noch einmal Erläuterungen zu den unterschiedlichen Vertragsarten:

4.1 Aus Nettovertrag

Charakteristisch für sogenannte *Nettoverträge* ist die Übertragung der Einnahmenverantwortung vom Aufgabenträger (VRR) auf das EVU. Der Anspruch des EVU resultiert hierbei aus einem sog. *Finanziellen Beitrag*, den das EVU als Differenzbetrag zwischen seinen prognostizierten Kosten und erwarteten Einnahmen (Fahrgeldeinnahmen sowie sonstige Einnahmen und Erträge) ermittelt und als Anspruch in seinem Angebot ausweist. Das finanzielle Risiko bzw. die finanzielle Chance für etwaige Mehr- oder Mindereinnahmen im Rahmen der Vertragslaufzeit liegt grundsätzlich beim EVU. Im Bereich des VRR findet derzeit ein Nettovertrag Anwendung. Es handelt sich hierbei um den SPNV-Vertrag vom 12.07.2004 (90%-Netz) zwischen NVN, VRR und DB Regio NRW GmbH.

Wesentliche Auswirkungen wird ab 2008 der Wegfall des sogenannten „Anrechnungsbetrages“ (Rabatt) der DB haben. Damit wird der Preis pro Zugkilometer um 0,3552 € steigen. Dies entspricht einer unmittelbaren Preissteigerung von rd. 11 Mio. € (rd. 10 Mio. € VRR, rd. 1 Mio. € NVN).

Neben den bereits erwähnten Zahlungen erhält die DB Regio NRW GmbH eine SPNV-Umlage, die sich am jährlichen Leistungsvolumen (Zugkilometer) orientiert und sukzessive abgeschmolzen werden soll. Ein Teil dieser SPNV-Umlage wird dazu verwendet, Mittel in einen zweckgebundenen SPNV-Fonds (1/3 = Anteil VRR) einzuspeisen. Auch das EVU beteiligt sich an diesem SPNV-Fonds (2/3 = Anteil EVU). Die Mittel dienen in den Vorjahren primär der Finanzierung von Sonderverkehren. Abweichend von der bisherigen Regelung, die Mittel für Sonderverkehre einzusetzen, werden diese zukünftig auch für Regelleistungen verwendet werden müssen.

Des Weiteren erhält die DB Regio NRW GmbH Ausgleichszahlungen aus der Einnahmenaufteilung. Die Zuschuldung erfolgt auf Grundlage des Einnahmenaufteilungsvertrages und der Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR. Dieser Einnahmenaufteilungsanteil dient – anders als bei den Bruttoverträgen – nicht der Komplementärfinanzierung. Da hierdurch somit das wirtschaftliche Ergebnis 2008 für den VRR nicht beeinflusst wird, findet der Einnahmenaufteilungsanteil in der Anspruchsbetrachtung auch keine Berücksichtigung.

Anspruchsmindernde Abzüge aufgrund von Nicht-Leistungen (Zugausfälle) werden unter Pkt. 6.3 gesondert beziffert.

4.2 Aus Bruttoverträgen

Im Gegensatz zum Nettovertrag verbleibt bei den sogenannten Bruttoverträgen die Verantwortung für die Entwicklung von Fahrgeldeinnahmen beim Aufgabenträger (VRR). Hierbei hat das EVU zwar ebenfalls einen Anspruch auf einen *Finanziellen Beitrag* bzw. auf eine *Zuwendung* für das erbrachte SPNV-Leistungsangebot. Im Vergleich zum Nettovertrag ist dieser *Finanzielle Beitrag* aber ein *variabler Zuschuss*, der vom wirtschaftlichen Erfolg der Linie bzw. des Netzes abhängig ist. Sollten die Einnahmen und Erträge/Ausgleichsbeträge aus der Einnahmenaufteilung nicht ausreichen, um die Summe der vertraglich vereinbarten Vergütungsansprüche (abzüglich Vertragsstrafen und Schadenersatzansprüche) zu decken, so ist die Differenz vom Aufgabenträger über diesen *Finanziellen Beitrag* auszugleichen. Sofern die Zuwendungen des Landes NRW gemäß § 11 ÖPNVG NRW nicht ausreichen, um diesen *Finanziellen Beitrag* zu speisen, ist der verbleibende Fehlbetrag über die SPNV-Umlage zu finanzieren.

Für das Jahr 2008 sind für den VRR insgesamt neun Bruttoverträge anspruchs- bzw. abrechnungsrelevant. Die Vergütungsansprüche der EVU gegenüber dem VRR beziehen sich in der Regel auf *fixe*, *variable* und *durchlaufende* Kostenbestandteile. Die fixen Kosten (fixe Kostenbestandteile für den Fahrbetrieb einschließlich Kosten für Marketing, Kommunikation, Sicherheit und Service etc.) sind mit dem Preisstand des jeweiligen ersten vollen Fahrplanjahres lt. Verkehrsvertrag in die Kalkulation für den SPNV-Etat 2008 eingeflossen und werden nicht fortgeschrieben.

Die variablen Kosten (Personal und Energie) wurden auf Basis der vertraglichen Regelungen fortgeschrieben. Hierbei ist die Entwicklung des jeweiligen Index des Statistischen Bundesamtes im Vergleich zum Vorjahr maßgeblich. Die Prognose für das Jahr 2008 orientiert sich an den Veränderungsraten der Indizes in den letzten Jahren bzw. in den ersten Monaten des Jahres 2007. Diese Entwicklung stellte sich wie folgt dar:

Gleitende Kosten	2005	2006	2007*
Personalkosten	+ 3,1 %	+ 4,5 %	4,5 %
Energiekosten Strom	+ 7,1 %	+ 13,3 %	4 %
Energiekosten Diesel	+ 14,5 %	+ 4,6 %	3,5 %

* Schätzung 2007 auf Basis realer Entwicklung Vorjahre und 1. Halbjahr 2007

Bei den Infrastrukturnutzungsentgelten (Trassenentgelte, Stationsgebühren) werden die für das Jahr 2008 erwarteten Kosten lt. Angabe der EVU zugrunde gelegt. Im Rahmen der Bruttoverträge ist der VRR verpflichtet, die tatsächlichen Infrastrukturnutzungsentgelte für Trassen und Stationsnutzung gegen Nachweis zu erstatten.

5. Sonstige Aufwendungen 2008

Neben den unter Pkt. 3 benannten Kosten für die SPNV-Regelleistungen 2008 fallen folgende weitere Aufwendungen an:

5.1 EC-/IC-Nutzung 2008	0,354
5.2 Sonderverkehre 2008 (Events, Fußball, saisonale Verkehre, Love Parade, NRW-Tag Wuppertal)	1,552
Summe Sonstige Aufwendungen 2008	1,906

Bedingt durch die finanzielle Gesamtsituation ist es zunächst ein vorrangiges Ziel, mit den zur Verfügung stehenden Mittel die Aufrechterhaltung des Regelleistungsangebotes (=fahrplanmäßiges Leistungsangebot) sicherzustellen. Viele Verkehre werden auf Grund der erheblichen Mehrkosten der Love Parade nicht mehr durchzuführen oder nur reduziert angeboten werden können, da insgesamt weniger Mittel für diese Sonderverkehre zur Verfügung stehen. Im Bereich des NVN fallen keine Kosten für Sonderverkehre an.

6. SPNV-Finanzierung 2008

6.1 Zuwendungen des Landes NRW

Ab dem Jahr 2008 werden die SPNV-Zuwendungen des Landes als ÖPNV-Pauschale gewährt. Hiervon erhalten die VRR AöR einschließlich NVN 363,880 Mio. €. In diesem Betrag ist die ehemalige Aufgabenträgerpauschale und die Verbundförderung enthalten, so dass für den SPNV die o. g. Beträge abzüglich der Verwaltungskostenanteile zur Verfügung stehen. In den Folgejahren erhöht sich der Gesamtbetrag der Pauschale anteilig entsprechend um 1,5 % jährlich nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes.

Wie bereits unter Pkt. 1 erläutert, stehen für das Jahr 2008 **357,489 Mio. € (333,789 Mio. € VRR; 23,7 Mio. € NVN)** zur Finanzierung des SPNV zur Verfügung. Zum Vergleich: Der Vorjahreswert betrug 356,186 Mio. € (333,186 Mio. € VRR; 23,0 Mio. € NVN). Unter Berücksichtigung einer angenommenen Dynamisierung in Höhe von +1,5% ist der VRR bei seiner Planung davon ausgegangen, dass in 2008 rd. 344,8 Mio. € (nur VRR) fließen würden.

6.2 Einnahmen, sonstige Erträge und Einnahmenaufteilung

Einfluss auf das wirtschaftliche Ergebnis des SPNV-Etats haben grundsätzlich nur die Einnahmenanteile, die den Bruttoverträgen zuzuordnen sind. Insgesamt werden rd. **23,8 Mio. €** (netto) für 2008 prognostiziert (selbst erzielte Einnahmen und sonstige Erträge sowie Ausgleichsbeträge aus der Einnahmenaufteilung). Hierin ist auch der Einnahmenanteil der Regiobahn enthalten. Auswirkungen einer möglichen Tarifstrukturreform wurden nicht berücksichtigt. Im Verbundraum des NVN existiert zurzeit nur der Nettovertrag. Daher werden die Einnahmen innerhalb des NVN nicht berücksichtigt.

Im Vergleich zum Vorjahr (Einnahmenanteil 2007, der auf die Bruttoverträge entfällt = 19,310 Mio. €) ist hierbei ein Anstieg zu verzeichnen. Dieser begründet sich wie folgt:

Die Einnahmen der bisher im sog. „Nettovertrag“ enthaltenen Linien des Hellweg-Netzes und die Betriebsaufnahme des Ruhr-Sieg-Netzes im Dezember werden im Jahre 2008 den Bruttoverträgen zugeordnet.

6.3 Abzüge für Nicht- und Schlechtleistungen

Auf Basis der bis heute vorliegenden Ergebnisse aus dem VRR-Qualitätscontrollingsystem zur Erfassung und Pönalisierung von Nicht- und Schlechtleistungen, lassen sich relativ gesicherte Annahmen zu den voraussichtlichen Abzügen für Nichtleistungen 2007 bis Ende dieses Jahres treffen. Nichtleistungen werden grundsätzlich nicht bezahlt. Eine „Deckelung“ über einen festgelegten maximalen Abzugsbetrag – wie bei der Pönalisierung von sog. „Schlechtleistungen“ – kommt nicht zur Anwendung.

In den SPNV-Etat 2008 sind insgesamt 5,400 Mio. € (5,1 Mio. € VRR, 0,3 Mio. € NVN) monetär bewerteter Nichtleistungen aus dem Jahr 2007 eingeflossen. Hierdurch kann ein Teil der Finanzierungslücke 2008 aufgefangen werden.

6.4 Sonstige Finanzierungspotentiale

Neben den Abzügen für Nichtleistungen 2007 (Pkt. 6.3) können aus Forderungen alter Jahre gegenüber EVU zusätzlich rd. 13,7 Mio. € (nur VRR) zur Deckung des Fehlbetrages 2008 als maßgebliche Finanzierungspotentiale verwendet werden.

Eine vollständige Übersicht ist Pkt. 8 *Wirtschaftliches Ergebnis (Zusammenfassung)* zu entnehmen.

7. Ausblick 2009 ff

Das Beschwerdeverfahren für das Maas-Rhein-Lippe-Netz mit den Linien RE 3 (Düsseldorf – Oberhausen – Dortmund – Hamm) und RE 13 (Venlo – Mönchengladbach – Düsseldorf – Hagen – Hamm) wurde abgeschlossen. Der Zuschlag wurde an Rhenus-Keolis erteilt. Der Verkehrsvertrag umfasst den Zeitraum von 12 Jahren. Die Betriebsaufnahme ist zum Fahrplanwechsel Winter 2009 vorgesehen.

Das Vergabeverfahren für das „Niers-Rhein-Emscher-Netz“ mit den Linien RE 10 (Kleve – Kempen – Meerbusch-Osterrath – Düsseldorf), RB 31 (Duisburg – Rheinhausen – Moers – Xanten), RB 36 (Oberhausen – Duisburg-Meiderich-Süd – Duisburg-Ruhrort), RB 43 (Dorsten – Wanne-Eickel – Herne – Castrop-Rauxel-Süd – Dortmund) und RB 44 (Oberhausen – Bottrop – Dorsten) wurde mit angestrebter Betriebsaufnahme 12/2009 bzw. 12/2010 eingeleitet.

Ein weiteres Vergabeverfahren, das sog. „10 Millionen-Netz“ befindet sich zurzeit in der Vorabstimmung.

7.1 SPNV-Umlage

Grundsätzlich sollten die Zuwendungen des Landes NRW gemäß § 11 ÖPNVG NRW und die Erlöse aus Fahrausweisverkäufen der SPNV-Verkehrsunternehmen (EVU) zur Finanzierung des vertraglich vereinbarten SPNV-Angebotes ausreichen. Ziel ist und bleibt es auch weiterhin, die im VRR zur Komplementärfinanzierung derzeit noch gewährte SPNV-Umlage in den kommenden Jahren deutlich abzuschmelzen. Sie betrug für das Jahr 2007 **15,182 Mio. €**. Aufgrund der momentanen schwierigen finanziellen Situation im SPNV kann das Ziel, die SPNV-Umlage in 2008 weiter zu reduzieren, nicht erreicht werden.

7.2 Aufwendungen Regelleistungen 2008		
	VRR	NVN
7.2.1 Verbindlichkeiten aus SPNV-Verkehrsverträgen unter Berücksichtigung der Leistungskürzungen 2008*	410,500	24,800
* (ohne Anspruch auf Ausgleichsbeträge EA der DB im Rahmen des Nettovertrages, einschl. SPNV-Fonds-Anteil VRR als Bestandteil des Anspruches der DB auf SPNV-Umlage)		
Summe Aufwendungen Regelleistungen 2008	410,500	24,800

7.3 Erträge 2008		
	VRR	NVN
7.3.1 Zuwendungen gemäß § 11 ÖPNVG NRW	333,789	23,700
7.3.2 Fahrgeldeinnahmen / Ausgleichsbeträge Einnahmenaufteilung *	23,800	0,000
* (sofern Finanzierungsbestandteil Bruttoverträge; im NVN nur Nettovertrag)		
7.3.3 SPNV-Umlage *	15,182	0,000
* (wie 2007)		
7.3.4 Vorwegabzug Nichtleistungen des Vorjahres	5,100	0,300
Summe Erträge 2008	377,871	24,000

7.4 vorläufige Deckungslücke 2008 *	32,629	0,800
* (ohne SPNV-Umlage = 47,6 Mio. €)		

8. Wirtschaftliches Ergebnis 2008 (Zusammenfassung)

Für das Jahr 2008 kann der VRR durch Nutzung aller zur Verfügung stehenden Potentiale, die Deckungslücke (Pkt. 7.4) sowie die sonstigen Aufwendungen im SPNV-Bereich (Pkt. 5) ausgleichen. Dazu kommen summierte Finanzrückflüsse (Pönalen, Zugausfälle) aus den Abrechnungen der Verkehrsverträge der vergangenen Jahre. Damit sind alle Forderungen gegenüber Dritten zur Gegenfinanzierung des Defizits ausgeschöpft. Eine weitergehende Finanzierung ist nur im Rahmen der jährlichen Abrechnung der Verkehrsverträge möglich. Das geschätzte jährliche Volumen beträgt ca. 3,0 Mio. €.

In der Einzelbetrachtung stellt sich das finanzielle Ergebnis wie folgt dar:

8. Wirtschaftliches Ergebnis 2008 (Zusammenfassung)		
	VRR	NVN
8.1 Gesamtaufwand 2008 (Pkt. 7.2)	410,500	24,800
8.2.1 Gesamtertrag Regelfinanzierung (Pkt. 7.3)	377,871	24,000
8.2.2 Finanzierungslücke 2008 (8.1 – 8.2.1)	32,629	0,800
8.2.3 Einmal- und Sondereffekte aus Vorjahren	13,700	0,338
8.3 Finanzierungslücke (8.2.2 – 8.2.3)	18,929	0,462

8.3.1 Finanzierungssituation unter Berücksichtigung der Anspruchsminderung DB

Finanzierungslücke VRR	18,929	
Finanzierungseinbehalt durch Anspruchskürzung	45,000	
Anlage auf einem Sonderkonto	26,071	

Sollte der Rechtsstreit mit der DB zu Ungunsten des VRR entschieden werden, würde dies prinzipiell eine Nachschusspflicht der Aufgabenträger in Höhe von ca. 18,9 Mio. € zur Folge haben. Durch den Einbehalt von 45,0 Mio. € in 2008 tritt dieser Effekt zunächst nicht ein. Die Differenz zwischen Einbehalt und Finanzierungslücke wird auf einem Sonderkonto zweckgebunden bis zur Klärung des Sachverhaltes mit der DB hinterlegt (Risikovorsorge).

8.3.2 Ausgleich der Finanzierungslücke des NVN

Die Finanzierungslücke des NVN wird durch Entnahme aus einer Sonderrücklage des NVN geschlossen.

9. Vorausschau der Finanzierungsentwicklung

Es ist nicht davon auszugehen, dass sich die finanziellen Rahmenbedingungen in den nächsten Jahren verbessern werden. Durch erheblich steigende Kosten im Bereich Infrastruktur und Energie ist mit einer Erhöhung der Finanzierungslücke zu rechnen. Gegenrechnungspositionen aus Sonder- und Einmaleffekten wie in den Jahren 2007 und 2008 stehen nicht mehr zur Verfügung. Einer solchen Entwicklung kann nur gegengesteuert werden, wenn sich die finanziellen Rahmenbedingungen positiv für den VRR/NVN verändern bzw. durch Leistungsanpassungen Kostensenkungen erreicht werden können.

Inwieweit sich der Rechtsstreit mit der DB positiv für den VRR entwickeln wird bleibt abzuwarten.