

SPNV-Etat 2021

Stand: November 2020

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Präambel	3
Übersicht SPNV-Etat 2021	4
1. SPNV-Leistungsangebot 2021	5
2. Finanzielle Ansprüche der EVU 2021 / Aufwand Regelleistungen	5
3. Sonstiger SPNV-Aufwand 2021	7
4. Periodenfremder SPNV-Aufwand 2021	7
5. SPNV-Finanzierung 2021 / SPNV-Erträge	8
5.1 Landeszuwendungen 2021	8
5.2 Sonstige Erträge SPNV-Verträge 2021	8
5.3 Sonstige Erträge SPNV 2021	8
5.4 Periodenfremde SPNV-Erträge 2021	9
6. Wirtschaftliches Ergebnis 2021	9
7. Vorausschau der Finanzierungsentwicklung	9

Anlage 1 Vertragliche Grundlagen (SPNV-Verträge)

Anlage 2: Einnahmenaufteilung zwischen den SPNV-Unternehmen (EVU) und den kommunalen Verkehrsunternehmen (Ausgleichsbetrag SPNV)

Präambel

Das fahrplan- und kapazitätsmäßige Leistungsangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zur Bedienung der Allgemeinheit und dessen Mitfinanzierung durch die VRR AöR sind jährlich in einem, vom Verwaltungsrat des VRR zu beschließenden, SPNV-Etat festzulegen. Näheres regeln § 5 und § 33 der Satzung der VRR AöR. Des Weiteren wird auf § 17 der Zweckverbandssatzung des VRR verwiesen.

Das dem SPNV-Etat zugrunde liegende Leistungsangebot wird bestimmt durch den Nahverkehrsplan, die Beschlüsse der Gremien des VRR und die jeweiligen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossenen Verkehrsverträge sowie sonstigen Vereinbarungen bzw. Rechtsakte. Dem gegenüber gestellt werden die für die Finanzierung des Leistungsangebotes voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel, insbesondere aus Fördermitteln des Landes NRW, aus Ansprüchen aus Fahrgeldeinnahmen oder sonstigen Erlösen. Die Landesmittel basieren auf der Rechtsverordnung zu § 11 (1) des ÖPNVG NRW.

Übersicht SPNV-Etat 2021

Der SPNV-Etat des Jahres 2021 stellt sich folgendermaßen dar:

Pos.-Nr.	Bezeichnung	Plan 2019 T €	Ist 2019 T €	Plan 2020 T €	Plan 2021 T €
7.1	Aufwand SPNV-Verträge / Regelleistungen				
7.1.1	Fahrbetrieb (Fahrzeuge, Energie, Personal, Verfügbarkeitsentgelt, Sonstiges)	321.608	323.655	385.564	424.292
7.1.2	Vertrieb	32.690	32.908	20.105	18.488
7.1.3	Infrastruktur	311.209	310.892	329.199	336.997
7.1.4.1	Nicht- und Schlechtleistungen	-5.500	-25.136	0	0
7.1.4.2	Fahrgelderträge (netto) (aufwandsmindernd)	-142.321	-141.184	-201.246	-232.101
	erwartete Fahrgeld-Mindererinnahmen durch Covid19-Pandemie				41.837
7.1.5	sonstiger Aufwand SPNV-Verträge (inkl. Sonderverkehre und Bonuszahlungen)	2.911	4.357	3.334	3.811
	Summe Pos. 7.1	520.596	505.492	536.955	593.323
7.2	sonstiger SPNV-Aufwand				
7.2.1	sonstiger Aufwand SPNV	0	0	0	0
7.2.2	Aufwand aus Infrastrukturmaßnahmen	23.421	15.428	5.030	8.220
7.2.3	Weiterleitung aus LM ÖPNVG NRW für Infrastrukturmaßnahmen	16.495	44	0	0
	Summe Pos. 7.2	39.917	15.472	5.030	8.220
7.3	periodenfremder SPNV-Aufwand	0	15.735	0	0
	SPNV-Aufwand gesamt	560.513	536.699	541.985	601.543
25.1	Erträge SPNV-Verträge / Regelleistungen				
25.1.1	Landeszuschüsse §11.1 ÖPNVG NRW	497.351	497.351	524.277	545.279
25.1.1	Landeszuschüsse § 14 ÖPNVG NRW (inkl. Sonderverkehr) und Beteiligungen Dritter	3.310	3.299	3.483	3.813
25.1.1	SPNV-Umlage	11.081	15.182	0	0
	Zwischensumme Zuschüssen, Umlagen und Beteiligungen	511.742	515.832	527.761	549.092
25.1.2	sonstige Erträge SPNV-Verträge (inkl. Sonderverkehr)	200	217	150	47
	Summe Pos. 25.1	511.942	516.049	527.911	549.139
25.2	sonstige Erträge SPNV				
25.2.1	sonstige Erträge SPNV	12.011	0	3.393	0
25.2.2	Erhaltene LM ÖPNVG NRW zur Verwendung für Infrastrukturmaßnahmen	16.495	44	0	4.050
25.2.3	weiterzuleitende Mittel aus Vorjahr	20.064	4.871	10.681	6.517
	Summe Pos. 25.2	48.571	4.915	14.074	10.567
25.3	periodenfremde SPNV-Erträge	0	15.735	0	0
	SPNV-Ertrag gesamt	560.513	536.699	541.985	559.706
	vorläufiger Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0	0	0	-41.837
	Zwischenfinanzierung Covid-19-Fehlbetrag				41.837
	Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0	0	0	0

1. SPNV-Leistungsangebot 2021

Für das Jahr 2021 ergibt sich ein fahrplanmäßiges Leistungsangebot in Höhe von rund 51,1 Mio. Zugkilometern (Zugkm).

Dieses verteilt sich auf die unterschiedlichen Produkte wie folgt:

VRR	S-Bahn	RE	RB	Gesamt
Mio. Zugkm	19,9	22,0	9,2	51,1

Von der Gesamtleistung werden 3,86 Mio. Zugkm im Rahmen des Änderungsvertrages DB erbracht.

2. Finanzielle Ansprüche der EVU 2021 / Aufwand Regelleistungen (Pos. 7.1)

Die geplanten Aufwendungen beinhalten alle Verkehrsverträge, Verpflichtungen aus Infrastrukturprojekten sowie sonstige SPNV-bezogene Aufwandspositionen für den Kooperationsraum A.

Die Gesamtleistung steigt um 0,470 Mio. Zugkm (0,92 %) und umfasst 51,1 Mio. Zugkm. Im Vorjahr stieg die Gesamtleistung um 3,96 %.

Insgesamt erhöht sich der Aufwand für Regelleistungen gegenüber dem WP 2020 um 56.368 T € (10,50 %).

Die Position 7.1.1 Fahrbetrieb (424.292 T €) beinhaltet die Kosten für Fahrzeuge, Energie, Personal und sonstige Fahrbetriebskosten. Energiekosten werden in allen Verkehrsverträgen gemäß einschlägiger Indizes fortgeschrieben. Personalkosten und sonstige Kosten unterliegen unterschiedlichen Regelungen.

Gleitende Kosten	2016	2017	2018	2019	2020*	2021**
Personal	2,77%	2,43%	1,40%	3,73%	4,00%	3,50%
Strom	-0,19%	9,64%	9,60%	2,38%	-2,00%	7,00%
Diesel	-8,40%	8,01%	11,52%	-1,30%	-5,00%	7,00%

* Schätzung auf Basis bisheriger Entwicklung

** kalkulatorischer Ansatz

Im Vergleich zum WP 2020 erhöhen sich die Fahrbetriebskosten um 38.728 T € (10,04%). Die Aufwandssteigerungen liegen insbesondere am Wechsel der Linien RE1, RE4 und RB33 von Netto- in Brutto-Verträge zum Fahrplanwechsel. Für Netto-Verträge werden die Fahrgelderträge, da sie den EVU zustehen, in dieser Position mit dem Aufwand saldiert, für Brutto-Verträge hingegen werden die dem VRR zustehenden Fahrgelderträge gesondert unter der Position 7.1.4.2 ausgewiesen. Dieser buchmäßige Effekt aus der Umstellung von Netto- in Brutto-Verträge und der Umgliederung der Fahrgelderlöse beträgt 30.855 T €. Bereinigt um diesen reinen Bucheffekt erhöhen sich die geplanten Aufwendungen Fahrbetrieb um real 7.873 T € (2,0%) gegenüber dem Planansatz 2020.

Die Position 7.1.2 Vertrieb (18.488 T €) enthält die Kosten für den Ticketvertrieb an Bahnhöfen und SPNV-Haltestellen in Höhe von 15.899 T €. Daneben sind erstmalig 150 T € für den Online-Vertrieb im SPNV berücksichtigt. Auf dieser Position ist zudem ein geringer Vertriebsaufwand in diversen Netzen bzw. Verkehrsverträgen berücksichtigt.

Die Infrastrukturkosten in Position 7.1.3 (336.997 T €) steigen gegenüber 2020 um 7.798 T € (2,37 %). Während die Trassenkosten um 6.000 T € (2,28 %) steigen, erhöhen sich die Stationskosten um 1.798 T € (2,71 %).

Auf der Position 7.1.4.2 Fahrgelderträge werden alle voraussichtlichen Erträge aus diversen Tarifen geplant, die den laufenden Brutto-Verträgen im Jahr 2021 zuzuordnen sind. Die Fahrgeldeinnahmen-Erwartung wird erheblich von den negativen Prognosen der Einnahmen als Folge der Covid-19-Pandemie insbesondere für den VRR-Tarif (-12 %) beeinflusst, sodass sich daraus erwartete Mindereinnahmen i. H. v. 41,9 Mio. € ergeben, die gesondert ausgewiesen sind. Ohne den COVID-19-Effekt werden Fahrgeldeinnahmen aus Brutto-Verträgen in Höhe von 232.101 T € geplant, wobei darin der Bucheffekt aus der Umstellung von Netto- in Brutto-Verträge von 30.855 T € enthalten ist. In den Berechnungen des VRR für die Revision des ÖPNVG NRW und der Bedarfsmeldung der damit verbundenen Landesmittel war die COVID-19-Mindereinnahme nicht abzusehen, sodass ohne zusätzliche Regionalisierungsmittel für 2021 ein Defizit in der Finanzierung des Regelverkehrs entsteht.

Die Einnahmen aus dem VRR-Tarif basieren auf den Ergebnissen der Einnahmenaufteilung 2017.

Die Position 7.1.5 (3.811 T €) sonstiger Aufwand SPNV-Verträge enthält 1.023 T € für mögliche Bonuszahlungen aus Brutto-Verträgen sowie 2.466 T € für Sonderverkehre, die über den Verkehrsvertrag mit TRI hinaus im Rahmen der laufenden Verträge beauftragt werden. Aufgrund der Kapitalmarktsituation sind Kosten für Verwahrungsgelte für Bankguthaben (322 T €) berücksichtigt. Durch die Zusage der Finanzierung von Investitionsmaßnahmen (z.B. MOF III) welche einen langen Planungshorizont haben, müssen Mittel vorgehalten werden, welche den Bestand bei Banken langfristig erhöhen.

3. Sonstiger SPNV-Aufwand 2021 (Pos. 7.2)

Für 2021 sind folgende Zuschüsse für Investitionen im SPNV neu eingeplant:

Baukosten Hertener Bahn (Herten-Westerholt und Gelsenkirchen Buer-Nord (Komplementärfinanzierung)	1.091 T €
Planungskosten LPH 5-9 Elektrifizierung Wesel-Bocholt (Kostenerhöhung)	938 T €
Planungskosten ERegG-Vereinbarung SV 58 (ehemals ZIP2)	526 T €
Baukosten Bhf. Düsseldorf-Gerresheim (Komplementärfinanzierung)	400 T €
Planungskosten LPH 5-9: 4 Stationen entlang der Strecke Wesel-Bocholt	332 T €
Baukosten ERegG-Vereinbarung SV 58 (ehemals ZIP2) (Komplementärfinanzierung)	229 T €
Baukosten 4 Stationen entlang der Strecke Wesel-Bocholt (Komplementärfinanzierung) ..	204 T €
Planungskosten LPH 1+2 Bahnsteigverlängerung NMN §12 ÖPNVG NRW	3.600 T €
Komplementärfinanzierung	400 T €
Planungskosten LPH 1+2 Bahnsteigverlängerung S-Bahn Köln §12 ÖPNVG NRW	450 T €
Komplementärfinanzierung	50 T €

Teilweise handelt es sich um die Umfinanzierung von Maßnahmen für die bereits Planungen begonnen wurden. Die Maßnahme Bahnsteigverlängerung NMN wird durch die VRR AöR beauftragt und zu 90 % durch §12 ÖPNVG NRW gefördert.

4. Periodenfremder SPNV-Aufwand 2021 (Pos. 7.3)

Da die Abrechnung der Verkehrsverträge weitgehend erfolgt ist, sind keine besonderen Aufwendungen aus zurückliegenden Jahren zu erwarten, die nicht über Rückstellungen bzw. gebildete Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln abgedeckt sind.

5. SPNV-Finanzierung 2021 / SPNV-Erträge

5.1 Zuwendungen, Umlagen und Beteiligungen 2021 (Pos. 25.1.1)

Die Erträge beinhalten die Landeszuwendungen, wie sie in der aktuellen ÖPNV-Pauschalenerverordnung (zuletzt geändert am 25. November 2019) beziffert sind (539.667 T €). Für die Leistungsausweitung der Haard-Achse werden zusätzliche Landesmittel i.H.v. 3.054 T € gewährt.

Für den Eigenaufwand von VRR AöR und ZV NVN werden 2021 analog zur Planung von Teil A dieses Wirtschaftsplanes 8.000 T € (1,48 %) entnommen.

Gemäß Vertrag zum Ausgleich erhöhter Trassenkosten aus dem TPS 2018 wurden Erträge der Aufgabenträger NWL und NVR i.H.v. insgesamt 10.558 T € für das Jahr 2021 eingeplant. Der Vertrag sieht Zahlungen von NWL und NVR an den VRR für den Zeitraum von 2020 bis 2032 vor. Für Betriebsleistungen stehen somit 587.146 T € zur Verfügung.

Die Position 25.1.1 umfasst außerdem die Erträge durch Zuschüsse des Landes aus §14 ÖPNVG NRW für verbundraumübergreifenden Fußballsonderverkehren (75 T €) sowie für Sicherheits- und Verfügungsdienste (991 T €), welche in einer entsprechenden Position ebenfalls im Aufwand berücksichtigt werden.

Zudem sind die vertraglich festgelegten Zuschüsse für die Netze Maas-Rhein-Lippe und Niederrhein aus den Niederlanden sowie die Beteiligung des NWL für die Linie RE19a im Niederrhein-Netz als Beteiligungen Dritter berücksichtigt.

5.2 Sonstige Erträge SPNV-Verträge 2021 (Pos. 25.1.2)

Diese Position umfasst die prognostizierten Erträge aus Sonderverkehren, die durch Dritte für verschiedene Events bestellt werden. Zudem sind Zinserträge in Höhe von 7 T € berücksichtigt.

5.3 Sonstige Erträge SPNV 2021 (Pos. 25.2)

Die sonstigen Erträge umfassen die geplanten Erträge aus § 12 ÖPNVG NRW (4.050 T €), die ergänzt um Eigenmittel weitergeleitet werden (vgl. Pos. 7.2). Des Weiteren wird der eingeplante Aufwand aus Infrastrukturmaßnahmen i.H.v. 4.170 T € aus den durch die Umfinanzierung von Altmaßnahmen eingesparten Mitteln finanziert. Darüber hinaus werden 2.347 T € aus den durch Pönale weiterzuleitenden Mitteln aus dem Vorjahr entnommen, um Mehrleistungen zu finanzieren.

5.4 Periodenfremde SPNV-Erträge 2021 (Pos. 25.3)

Da die Abrechnung der Verkehrsverträge weitgehend erfolgt ist, sind keine besonderen Erträge aus zurückliegenden Jahren zu erwarten.

6. Wirtschaftliches Ergebnis 2021

Das Ergebnis weist einen Jahresfehlbetrag i.H.v. -41.837 T€ aus, dies entspricht den erwarteten Mindereinnahmen aus diversen Tarifen durch die Covid-19-Pandemie (vgl. Pos. 7.1).

Der Jahresfehlbetrag kann zurzeit nicht durch zusätzliche Erträge aus Landes- oder Bundesmitteln ausgeglichen werden, da bisher keine Zusage von Bund und Land zur Erweiterung der Richtlinien für Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV NRW vom 25.08.2020 erteilt wurde.

Der VRR geht durch die negativen Prognosen der Fahrgelderträge davon aus, dass die Pandemie im Jahr 2021 weiterhin Auswirkungen auf die ÖPNV Branche haben wird. Die Annahmen des VRR sind angelehnt an die Mindererträge aus 2020.

7. Vorausschau der Finanzierungsentwicklung

Das Defizit kann temporär im Jahr 2021 durch Mittel gedeckt werden, die zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen in den Folgejahren (ab 2022 ff) vorgesehen sind. Um die Finanzierung dieser Maßnahmen weiterhin aufrecht zu erhalten, muss diese temporäre Deckung im Jahr 2021 bzw. spätestens 2022 ausgeglichen werden. Der VRR sieht dafür mehrere Möglichkeiten:

- Der Corona-Rettungsschirm von Bund und Land wird auch für 2021 bereitgestellt.
- Die VRR AöR muss Verkehrsverträge anpassen und das Leistungsvolumen reduzieren.
- Die VRR AöR muss zur Zwischenfinanzierung einen Kommunalkredit aufnehmen, dessen Rückzahlung auch in den Haushaltsplänen der Kommunen verankert werden muss.
- Der ZV VRR erhebt gem. Satzung eine SPNV-Umlage zur Finanzierung des Leistungsangebotes.

Aus o.g. Gründen, vor allem dadurch, dass eine Prognose der Fahrgelderträge zurzeit viele Unsicherheiten beinhaltet, behält sich die VRR AöR gem. § 16 Absatz 2 KUV NRW vor, den Wirtschaftsplan zu ändern und erneut einzubringen, sobald absehbar ist, dass die Prognosen zu hoch angesetzt waren, das Ergebnis sich erheblich verschlechtert und Mittel zur Deckung nicht mehr ausreichend vorhanden sind.

Des Weiteren besteht das Risiko, dass es zu Marktaustritten der EVU im VRR Verbundraum kommen kann. Die VRR AöR arbeitet zurzeit an einer Lösung hinsichtlich der Anpassung von Verkehrsverträgen unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen am Markt. Sollte keine Lösung erzielt werden bzw. eine Finanzierung der Anpassung nicht möglich sein, könnte es im schlimmsten Fall zu Marktaustritten von EVU kommen und der VRR müsste vertragliche Maßnahmen zur Sicherung der Verkehre vornehmen, für die weitaus mehr Budget vorgehalten werden müsste. Auch in diesem Fall sind oben genannten Möglichkeiten zur Finanzierung zu prüfen.

Hinweis:

Für die VRR AöR sind die für Gemeinden und Gemeindeverbände nach dem Bilanzierungsmaßnahmen nach dem NKF-COVID-19-Isolierungsgesetz (NKF-CIG) nicht anwendbar, damit besteht auch nicht die Möglichkeit, über die nach § 5 NKF-CIG vorgesehene Bilanzierungshilfe einen Haushaltsausgleich herbeizuführen und die als Bilanzierungshilfe buchmäßig aktivierten COVID-19-Belastungen erst ab 2025 über planmäßige Abschreibungen der Bilanzierungshilfe auf die Zukunft zu verlagern.