

# **SPNV-Etat 2022**

**Stand: November 2021**

# Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>Präambel</b>	<b>3</b>
<b>Übersicht SPNV-Etat 2022</b>	<b>4</b>
<b>1. SPNV-Leistungsangebot 2022</b>	<b>5</b>
<b>2. Finanzielle Ansprüche der EVU 2022 / Aufwand Regelleistungen</b>	<b>5</b>
<b>3. Sonstiger SPNV-Aufwand 2022</b>	<b>7</b>
<b>4. Periodenfremder SPNV-Aufwand 2022</b>	<b>7</b>
<b>5. SPNV-Finanzierung 2022 / SPNV-Erträge</b>	<b>8</b>
5.1 Landeszuwendungen 2022	8
5.2 Sonstige Erträge SPNV-Verträge 2022	9
5.3 Sonstige Erträge SPNV 2022	9
5.4 Periodenfremde SPNV-Erträge 2022	9
<b>6. Wirtschaftliches Ergebnis 2022</b>	<b>9</b>
<b>7. Vorausschau der Finanzierungsentwicklung</b>	<b>9</b>

---

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 2022

Der SPNV-Etat des Jahres 2022 stellt sich folgendermaßen dar:

Pos.-Nr.	Bezeichnung	Plan 2020 T €	Ist 2020 T €	Plan 2021 T €	Plan 2022 T €
<b>7.1</b>	<b>Aufwand SPNV-Verträge / Regelleistungen</b>				
7.1.1	Fahrbetrieb (Fahrzeuge, Energie, Personal, Sonstiges)	385.564	400.733	424.292	497.948
	<i>davon Budget für Finanzierung Notvergaben</i>		0		38.400
7.1.2	Vertrieb	20.105	23.399	18.488	16.519
7.1.3	Infrastruktur	329.199	328.589	336.997	343.499
7.1.4.1	Nicht- und Schlechtleistungen	0	-19.000	0	0
7.1.4.2	Fahrgelderträge (netto) (aufwandsmindernd)	-201.246	-128.280	-190.264	-186.671
7.1.5	sonstiger Aufwand SPNV-Verträge (inkl. Sonderverkehre und Bonuszahlungen)	3.334	3.351	3.811	6.033
	<b>Summe Pos. 7.1</b>	<b>536.955</b>	<b>608.792</b>	<b>593.323</b>	<b>677.328</b>
<b>7.2</b>	<b>sonstiger SPNV-Aufwand</b>				
7.2.1	sonstiger Aufwand SPNV	0	0	0	0
7.2.2	Aufwand aus Infrastrukturmaßnahmen	5.030	453	8.220	1.648
7.2.3	Weiterleitung von Landesmitteln für Infrastrukturmaßnahmen	0	0	0	7.410
	<b>Summe Pos. 7.2</b>	<b>5.030</b>	<b>453</b>	<b>8.220</b>	<b>9.058</b>
7.3	periodenfremder SPNV-Aufwand	0	43	0	0
	Zuführung zu Verbindlichkeiten	0	38.509	0	0
	<b>SPNV-Aufwand gesamt</b>	<b>541.985</b>	<b>647.797</b>	<b>601.543</b>	<b>686.386</b>
<b>25.1</b>	<b>Erträge SPNV-Verträge / Regelleistungen</b>				
25.1.1	Landeszuwendungen §11.1 ÖPNVG NRW	524.277	525.312	545.279	613.041
	<i>davon Budget für Finanzierung Notvergaben</i>		0		38.400
25.1.1	Landeszuwendungen § 14 ÖPNVG NRW (inkl. Sonderverkehr) und Beteiligungen Dritter	3.483	3.636	3.813	2.821
25.1.1	Ausgleich TPS 2018	0	8.344	0	8.647
25.1.1	Billigkeitsleistungen Covid-19	0	80.507	0	0
	<b>Zwischensumme Zuwendungen und Umlagen</b>	<b>527.761</b>	<b>617.799</b>	<b>549.092</b>	<b>624.509</b>
25.1.3	sonstige Erträge SPNV-Verträge (inkl. Sonderverkehr)	150	68	47	40
	<b>Summe Pos. 25.1</b>	<b>527.911</b>	<b>617.867</b>	<b>549.139</b>	<b>624.549</b>
<b>25.2</b>	<b>sonstige Erträge SPNV</b>				
25.2.1	sonstige Erträge SPNV	3.393	0	0	0
25.2.2	Erhaltene Landesmittel zur Verwendung für Infrastrukturmaßnahmen	0	0	4.050	7.410
25.2.3	weiterzuleitende Mittel aus Vorjahr	10.681	453	6.517	0
	<b>Summe Pos. 25.2</b>	<b>14.074</b>	<b>453</b>	<b>10.567</b>	<b>7.410</b>
<b>25.3</b>	<b>periodenfremde SPNV-Erträge</b>	<b>0</b>	<b>29.477</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>SPNV-Ertrag gesamt</b>	<b>541.985</b>	<b>647.797</b>	<b>559.706</b>	<b>631.959</b>
	<b>vorläufiger Jahresüberschuss/-fehlbetrag</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-41.837</b>	<b>-54.426</b>
	<b>Einsatz Corona Rettungsschirm 2021</b>			<b>41.837</b>	
	<b>Zwischenfinanzierung Covid-19-Fehlbetrag</b>				<b>54.426</b>
	<b>Jahresüberschuss/-fehlbetrag</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

# 1. SPNV-Leistungsangebot 2022

Für das Jahr 2022 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	22,2	9,0	51,1

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

## 2. Finanzielle Ansprüche der EVU 2022 / 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 33 T Zugkm. (0,06 %) und umfasst 51,1 Mio. Zugkm. Im Vorjahr stieg die Gesamtleistung um 0,92 %.

Insgesamt erhöht sich der Aufwand für Regelleistungen gegenüber dem WP 2021 um 84.004 T € (7,68 %). Demgegenüber stehen auch zusätzliche Landesmittel.

Die Position 7.1.1 Fahrbetrieb (497.948 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	2017	2018	2019	2020	2021*	2022**
Personal	2,43%	2,37%	2,04%	2,77%	2,50%	3,50%
Strom	9,64%	9,60%	2,38%	-4,07%	24,00%	7,00%
Diesel	8,01%	11,52%	-1,36%	-13,31%	21,00%	7,00%

\* Schätzung auf Basis bisheriger Entwicklung

\*\* kalkulatorischer Ansatz

Im Vergleich zum WP 2021 erhöhen sich die Fahrbetriebskosten um 73.657 T € (17,36 %). Die Aufwandssteigerungen liegen insbesondere an der Einplanung Mehraufwand für Verkehrsverträge 2.0, Schienenersatzverkehre und Baustellenkommunikation analog zu zusätzlichen Landesmitteln für diese Projekte.

Für die Notvergaben im Zusammenhang mit der Abellio Insolvenz wurden 38,4 Mio. € gem. Beschluss vom 22.11.2021 eingeplant.

Die Position 7.1.2 Vertrieb (16.519 T €) enthält die Kosten für den Ticketvertrieb an Bahnhöfen und SPNV-Haltestellen inkl. der Beteiligung an Erhebungskosten in Höhe von 14.465 T €. Daneben wurden insgesamt 263 T € für den Online-Vertrieb im SPNV, insbesondere für die Beteiligung an mobil.NRW, berücksichtigt.

Auf dieser Position ist zudem Vertriebs- und Provisionsaufwand (1.789 T€) in diversen Netzen bzw. Verkehrsverträgen berücksichtigt.

Die Infrastrukturkosten in Position 7.1.3 i. H. v. 343.499 T € steigen gegenüber 2021 um 6.502 T € (1,93 %). Neben den Trassenkosten, die um 5.203 T € (1,94 %) steigen, erhöhen sich auch die Stationskosten um 1.299 T € (1,90 %).

Auf der Position 7.1.4.2 Fahrgelderträge werden alle voraussichtlichen Erträge aus diversen Tarifen geplant, die den laufenden Brutto-Verträgen im Jahr 2022 zuzuordnen sind. Die Fahrgeldeinnahmen-Erwartung wird erheblich von den negativen Prognosen der Einnahmen als Folge der Covid-19-Pandemie insbesondere für den VRR-Tarif (-8,71 %) beeinflusst. Es wird davon ausgegangen, dass die Einnahmen im Vergleich zum Plan 2021 weiter sinken, weil die tatsächlichen Erträge 2021 schlechter waren als der Plan, und das Niveau von vor der Pandemie nicht erreichen werden kann. Bei der Planung für den Tarif BBDB kommt es zu einer signifikanten positiven Abweichung im Vergleich zu den Vorjahren, da bisher für einzelne besonders ertragsstarke ehemalige Nettolinien, z. B. RE1, keine validen Daten für die Planung vorlagen. Der Tarif wurde auf Grundlage der von der DB im Rahmen der Antragsstellung zum Corona-Rettungsschirm angegebenen Werte berechnet. Insgesamt ergeben sich durch diese gegenläufigen Effekte erwartete Mindereinnahmen i. H. v. 3,593 Mio. €. Ohne einen weiteren Corona-Rettungsschirm für 2022 entsteht ein Defizit in der Finanzierung des Regelverkehrs.

Für mögliche Mindererlöse durch die Einführung des eTarifs NRW auf verbundraumübergreifenden Relationen im NRW-Tarif und in den Kragen- und Übergangstarifen ist eine Förderung über §14 ÖPNVG NRW vorgesehen (vgl. Memorandum of Understanding des Landes NRW und den Verkehrsverbänden und Tarifgemeinschaften NRW vom 02.12.2020).

Die Einnahmen aus dem VRR-Tarif basieren auf den Ergebnissen der Einnahmenaufteilung 2020.

Die Position 7.1.5 (5.980 T €) sonstiger Aufwand SPNV-Verträge setzt sich im Wesentlichen aus den möglichen Bonuszahlungen (1.114 T €) aus Brutto-Verträgen, sowie den Sonderverkehren (2.972 T €), die über den Verkehrsvertrag mit TRI hinaus im Rahmen der laufenden Verträge beauftragt werden, zusammen. Für Schnellbusverkehre wurden, analog zu den in der Pauschale enthaltenen Mitteln, 1.071 T € berücksichtigt. Zusätzlich wurde ein Budget i. H. v. 100 T € für eine Graffiti Initiative der DB eingeplant.

Aufgrund der Kapitalmarktsituation sind Kosten für Verwarentgelte für Bankguthaben (700 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 2022 (Pos. 7.2)**

Für 2022 sind folgende Zuschüsse für Investitionen im SPNV neu eingeplant:

- Rateringer Weststrecke (Beteiligung VRR an 50% der Eigenanteile)  
Weiterleitung der Landesmittel bzw. der Anteile der Anrainer Kommunen... 7.410 T €  
Komplementärfinanzierung VRR ..... 390 T €
- Hertener Bahn BÜ Maßnahme Langenbochumer Str ..... 90 T €
- Planungskosten LPH 1+2 Bahnsteigverlängerung NMN (Kostenerhöhung)  
Tranche 1-3..... 164 T €  
Tranche 4 ..... 240 T €
- PlaKo LPH 1+2 Bahnsteigverlängerung S-Bahn Köln (S6/S68)  
KaPa Köln 2029 ..... 100 T €  
KaPa Köln 2026 (Kostenerhöhung) ..... 39 T €
- Planungskosten LPH 1+2 Stationsertüchtigung (IGA 2027) DU Hochfeld-Süd625 T €

Die Maßnahmen Bahnsteigverlängerung NMN und Bahnsteigverlängerung S-Bahn Köln werden durch die VRR AöR beauftragt und zu 90 % durch §12 ÖPNVG NRW gefördert.

### **4. Periodenfremder SPNV-Aufwand 2022 (Pos. 7.3)**

Es sind keine besonderen Aufwendungen aus zurückliegenden Jahren zu erwarten, die nicht über Rückstellungen bzw. gebildete Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln abgedeckt sind.

## **5. SPNV-Finanzierung 2022 / SPNV-Erträge**

### **5.1 Zuwendungen, Umlagen und Beteiligungen 2022 (Pos. 25.1.1)**

Die Erträge beinhalten die Landeszuwendungen, wie sie in der aktuellen ÖPNV-Pauschalverordnung (zuletzt geändert am 25. November 2019) beziffert sind (549.108 T €). Für die Leistungsausweitung der Haard-Achse werden zusätzliche Landesmittel i.H.v. 3.109 T € gewährt.

Es wurden darüber hinaus für den Betrieb auf der Strecke Mettmann-Wuppertal zusätzliche Mittel i.H.v. 4.985 T€ in Aussicht gestellt, die jedoch noch nicht fest beschieden wurden.

Gemäß Schreiben vom 04.02.2021 werden weitere zusätzliche Mittel i. H. v. insgesamt 50 Mio. € für den Themenkomplex Verkehrsvertrag 2.0 sowie erhöhte Aufwendungen für Baustellen und Schienenersatzverkehre und weitere 20 Mio. € für Mehrleistungen in NRW ausgezahlt. Gemäß Pauschalenschlüssel entfallen auf den VRR daraus insgesamt ca. 31.619 T€.

Gemäß Schreiben vom 18.11.2021 werden weiteren zusätzliche Mittel für die Finanzierung der Notvergaben im Zusammenhang mit der Abellio-Insolvenz durch das Land NRW zur Verfügung gestellt. Für den Wirtschaftsplan 2022 wurden das dafür benötigte Budget i. H. v. 38.400 T€ angesetzt.

Für den Eigenaufwand von VRR AöR und ZV NVN werden 2021 analog zur Planung von Teil A dieses Wirtschaftsplanes 9.070 T € (1,67 %) entnommen.

Für Betriebsleistungen stehen somit 613.041 € zur Verfügung.

Die Position 25.1.1 verringert sich um die Zuschüsse des Landes aus §14 ÖPNVG NRW für Sicherheits- und Verfügungsdienste sowie verbundraumübergreifenden Fußballsonderverkehren. Die Zuschüsse sind nun in der Pauschale gem. §11.1 ÖPNVG NRW enthalten.

Als Beteiligungen Dritter sind die vertraglich festgelegten Zuschüsse für die Netze Maas-Rhein-Lippe und Niederrhein aus den Niederlanden sowie die Beteiligung des NWL für die Linie RE19 nach Bocholt im Niederrhein-Netz berücksichtigt.

Gemäß Vertrag zum Ausgleich erhöhter Trassenkosten aus dem TPS 2018 wurden Erträge der Aufgabenträger NWL und NVR i.H.v. insgesamt 8.647 T € für das Jahr 2022 eingeplant. Der Vertrag sieht Zahlungen von NWL und NVR an den VRR für den Zeitraum von 2020 bis 2032 vor.



## **5.2 Sonstige Erträge SPNV-Verträge 2022 (Pos. 25.1.2)**

Diese Position umfasst die prognostizierten Erträge aus Sonderverkehren, die durch Dritte für verschiedene Events bestellt werden.

## **5.3 Sonstige Erträge SPNV 2022 (Pos. 25.2)**

Die sonstigen Erträge umfassen die geplanten Erträge aus dem Planungsvorrat / TG65 und den Anrainer Kommunen für die Ratinger Weststrecke (7.410 T €), die ergänzt um Eigenmittel weitergeleitet werden (vgl. Pos. 7.2).

## **5.4 Periodenfremde SPNV-Erträge 2022 (Pos. 25.3)**

Es sind keine besonderen Erträge aus zurückliegenden Jahren zu erwarten, die nicht über entsprechende Einbehalte aus Abschlagszahlungen abgedeckt sind.

# **6. Wirtschaftliches Ergebnis 2022**

Das Ergebnis weist einen Jahresfehlbetrag i.H.v. -54.426 T€ aus. Dieser Betrag ergibt sich aus erwarteten Mindereinnahmen aufgrund der Pandemie.

Der VRR geht durch die negativen Prognosen der Fahrgelderträge davon aus, dass die Pandemie im Jahr 2022 weiterhin Auswirkungen auf die ÖPNV Branche haben wird. Die Annahmen des VRR sind angelehnt an die Mindererträge aus 2021, die nochmal schlechter als die Planung 2021 sind.

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.

Darüber hinaus stehen die Berechnungen für die Verkehrsverträge unter dem Vorbehalt, dass eine Einigung über die Fortführung der Leistung mit Keolis finalisiert wird.

# **7. Vorausschau der Finanzierungsentwicklung**

Das Defizit kann, wie im Wirtschaftsplan 2021 temporär durch Mittel gedeckt werden, die zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen in den Folgejahren (ab 2023 ff) vorgesehen sind sowie durch Mittel, die aus Einsparungen und Umfinanzierung aus Altjahren zur Verfügung

stehen. Die für den Ausgleich des Planes 2021 veranschlagten Mittel werden nicht benötigt, da ein neuer Rettungsschirm für 2021 beschlossen wurde. Entsprechend werden diese Mittel nun zur temporären Defizitdeckung im Jahr 2022 verwendet. Um die Finanzierung der damit ursprünglich geplanten Infrastrukturmaßnahmen weiterhin aufrecht zu erhalten, muss diese temporäre Deckung im Jahr 2022 bzw. spätestens 2023 ausgeglichen werden. Dafür müssen im ersten Schritt zusätzliche Regionalisierungsmittel oder Billigkeitsleitungen von Bund und Land bereitgestellt werden. Sollten diese Mittel nicht oder nicht in ausreichender Höhe bereitgestellt werden, sieht der VRR mehrere Möglichkeiten:

- 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.

**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.