

SPNV-Etat 2023

Stand: November 2022

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Präambel	3
Übersicht SPNV-Etat 2023	4
1. SPNV-Leistungsangebot 2023	5
2. Finanzielle Ansprüche der EVU 2023 / Aufwand Regelleistungen	5
3. Sonstiger SPNV-Aufwand 2023	7
4. Periodenfremder SPNV-Aufwand 2023	8
5. SPNV-Finanzierung 2023 / SPNV-Erträge	8
5.1 Landeszuwendungen 2023	8
5.2 Sonstige Erträge SPNV-Verträge 2023	9
5.3 Sonstige Erträge SPNV 2023	9
5.4 Periodenfremde SPNV-Erträge 2023	9
6. Wirtschaftliches Ergebnis 2023	9
7. Vorausschau der Finanzierungsentwicklung	10

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 2023

Der SPNV-Etat des Jahres 2023 stellt sich folgendermaßen dar:

Pos.-Nr.	Bezeichnung	Plan 2021 T €	Ist 2021 T €	Plan 2022 T €	Plan 2023 T €
7.1	Aufwand SPNV-Verträge / Regelleistungen	593.323	688.679	677.328	862.628
7.1.1	Fahrbetrieb (Fahrzeuge, Energie, Personal, Sonstiges)	424.292	418.524	497.948	674.173
	<i>davon Budget für Finanzierung Notvergaben</i>			38.400	
	<i>davon Energiekosten</i>			69.733	242.983
	<i>davon außerordentliche Steigerung</i>				169.066
7.1.2	Vertrieb	18.488	22.675	16.519	15.719
7.1.3	Infrastruktur	336.997	342.041	343.499	356.437
7.1.4.1	Nicht- und Schlechtleistungen	0	-19.000	0	0
7.1.4.2	Fahrgelderträge (netto) (aufwandsmindernd)	-190.264	-163.760	-186.671	-189.007
7.1.5	sonstiger Aufwand SPNV-Verträge (inkl. Sonderverkehre & Bonuszahlungen)	3.811	88.198	6.033	5.306
7.2	sonstiger SPNV-Aufwand	8.220	4.121	9.058	6.500
7.2.1	sonstiger Aufwand SPNV	0	0	0	0
7.2.2	Aufwand aus Infrastrukturmaßnahmen	8.220	4.121	1.648	325
7.2.3	Weiterleitung von Landesmitteln für Infrastrukturmaßnahmen	0	0	7.410	6.175
7.3	periodenfremder SPNV-Aufwand	0	41	0	0
	Zuführung zu Verbindlichkeiten		53.100		
	SPNV-Gesamtaufwand	601.543	745.941	686.386	869.128

Pos.-Nr.	Bezeichnung	Plan 2021 T €	Ist 2021 T €	Plan 2022 T €	Plan 2023 T €
25.1	Erträge SPNV-Verträge / Regelleistungen	549.139	715.118	624.549	650.362
	Zwischensumme Zuwendungen und Umlagen	549.092	577.937	624.509	648.747
25.1.1	Landeszuwendungen §11.1 ÖPNVG NRW	545.279	565.679	613.041	619.051
	<i>davon Budget für Finanzierung Notvergaben</i>			38.400	
25.1.1	Landeszuwendungen § 14 ÖPNVG NRW (inkl. Sonderverkehr) & Beteiligung Dritter	3.813	2.959	2.821	2.898
25.1.1	Ausgleich TPS 2018	0	9.299	8.647	8.803
25.1.1	Ausgleich Abellio Insolvenz (durch NWL und NVR)				17.994
25.1.1	Billigkeitsleistungen Covid-19 // Ausgleich 9€ Ticket	0	137.175	0	0
25.1.1	Ausgleich Deutschlandticket				
25.1.2	sonstige Erträge SPNV-Verträge (inkl. Sonderverkehr)	47	6	40	1.615
25.2	sonstige Erträge SPNV	10.567	0	7.410	6.175
25.2.1	sonstige Erträge SPNV	0	0	0	0
25.2.2	Erhaltene Landesmittel zur Verwendung für Infrastrukturmaßnahmen	4.050	0	7.410	6.175
25.2.3	weiterzuleitende Mittel aus Vorjahr	6.517	0	0	0
25.3	periodenfremde SPNV-Erträge	0	30.823	0	0
	SPNV-Gesamtertrag	559.706	745.941	631.959	656.537

	vorläufiger Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-41.837	0	-54.426	-212.591
	erwartete Erhöhung der Pauschale zur Finanzierung außerordentliche Energiekosten				169.066
	Einsatz Corona Rettungsschirm 2020/21	41.837			43.525
	Zwischenfinanzierung Covid-19-Fehlbetrag			54.426	
	Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0	0	0	0

1. SPNV-Leistungsangebot 2023

Für das Jahr 2023 ergibt sich ein fahrplanmäßiges Leistungsangebot in Höhe von rund 52,4 Mio. Zugkilometern (Zugkm).

Dieses verteilt sich auf die unterschiedlichen Produkte wie folgt:

VRR	S-Bahn	RE	RB	Gesamt
Mio. Zugkm	20,0	23,2	9,2	52,4

Von der Gesamtleistung werden 3,6 Mio. Zugkm im Rahmen des Änderungsvertrages DB erbracht.

2. Finanzielle Ansprüche der EVU 2023 / 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 1.253 T Zugkm (2,45 %) und umfasst 52,42 Mio. Zugkm. Die Steigerung liegt insbesondere an den neuen Linien RE 47 zwischen Düsseldorf und Solingen und an der Linie RE 34 zwischen Dortmund und Siegen. Im Vorjahr stieg die Gesamtleistung um 0,06 %.

Insgesamt erhöht sich der Aufwand für Regelleistungen gegenüber dem WP 2022 um 185.300 T € (27,36 %).

Die Position 7.1.1 Fahrbetrieb (674.173 T €) beinhaltet die Kosten für Fahrzeuge, Energie, Personal und sonstige Fahrbetriebskosten. Im Vergleich zum WP 2022 erhöhen sich die Fahrbetriebskosten um 176.224 T € (35,39 %).

Gleitende Kosten	2018	2019	2020	2021	2022*	2023**
Personal	2,37%	2,04%	2,77%	3,00%	3,00%	9,00%
Strom	9,60%	2,38%	-4,07%	42,51%	185,36%	20,00%
Diesel	11,52%	-1,36%	-13,31%	25,95%	61,98%	20,00%

* Schätzung auf Basis bisheriger Entwicklung

** kalkulatorischer Ansatz

Energiekosten werden in allen Verkehrsverträgen gemäß einschlägiger Indizes fortgeschrieben. Da für das Jahr 2022 mit Preissteigerungen von bis zu 200% gerechnet werden muss, wird im Vergleich zum Plan 2022 von einer Erhöhung der Energiekosten um 173.250 T€ für das Jahr 2023 ausgegangen. Die außerordentliche Belastung durch die Energiekrise aus dem Ukraine Krieg wird voraussichtlich bei 169.066 T€ liegen.

Die Personalkosten beinhalten Mehraufwendungen für die Notvergaben, durch den Abschluss der Verkehrsverträge 2.0, sowie die Beteiligung an Kosten für die Ausbildung von Triebfahrzeugführern, sodass eine Kostensteigerung um 44,8 % vorliegt. Die sonstigen Kosten unterliegen unterschiedlichen Regelungen.

Die Position 7.1.2 Vertrieb (15.719 T €) enthält die Kosten für den Ticketvertrieb an Bahnhöfen und SPNV-Haltestellen inkl. der Beteiligung an Erhebungskosten. Daneben wurden Aufwendungen für den Online-Vertrieb im SPNV, insbesondere für die Beteiligung an mobil.NRW, berücksichtigt. Auf dieser Position ist zudem Vertriebs- und Provisionsaufwand (1.333 T€) für diverse Netze bzw. Verkehrsverträge berücksichtigt.

Die Infrastrukturkosten in Position 7.1.3 i. H. v. 356.437 T € steigen gegenüber 2022 um 12.938 T € (3,77 %). Neben den Trassenkosten, die um 10.940 T € (3,99 %) steigen, erhöhen sich auch die Stationskosten um 1.998 T € (2,87 %). Die Steigerung liegt neben der üblichen Anhebung um 1,8 % unter anderem auch darin begründet, dass Zusatzverkehre bestellt wurden.

Auf der Position 7.1.4.2 Fahrgelderträge werden alle voraussichtlichen Erträge aus diversen Tarifen geplant, die den laufenden Brutto-Verträgen im Jahr 2023 zuzuordnen sind. Dabei wurde bei den Fahrgeldeinnahmen von den negativen Prognosen der Einnahmen als Folge der Covid-19-Pandemie ausgegangen. Es wird davon ausgegangen, dass die Einnahmen im Vergleich zum Plan 2020 weiter sinken, weil die tatsächlich erzielten Erträge den Planwert auch 2022 unterschreiten und das Niveau vor der Pandemie nicht erreicht werden kann. Es wurde weiterhin mit Defiziten in Höhe von 20 % gegenüber den Einnahmen vor der Pandemie gerechnet.

Bei der Kalkulation für den Deutschlandtarif kommt es auch in der Planung 2023 zu einer 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. 2.336 T €. Ohne einen weiteren Corona-Rettungsschirm für 2022 entsteht ein Defizit in der Finanzierung des Regelverkehrs.

Mit der Einführung des Deutschlandtickets ist beabsichtigt, dass deutschlandweit die Einnahmefizite auf Basis der Erlöse des Jahres 2019 mit zusätzlichen Mitteln von 3 Mrd. € von Seiten des Bundes und der Länder für 2023 ausgeglichen werden. Damit würden nicht nur Mindereinnahmen im Bezug auf das Deutschlandticket, sondern auch Defizite als Folge der Covid-19-Pandemie ausgeglichen. Da allerdings sowohl der Start des Deutschlandtickets im Jahr 2023 als auch die Verteilungsmechanismen der zusätzlichen Mittel und damit die Abschätzung der konkreten Auswirkungen auf die Mindereinnahmen im SPNV im VRR zum derzeitigen Zeitpunkt nicht absehbar ist, konnte dies bei den Planungen 2023 noch nicht berücksichtigt werden.

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 Position 7.1.5 (5.306 T €) sonstiger Aufwand SPNV-Verträge setzt sich im Wesentlichen aus den möglichen Bonuszahlungen (1.143 T €) aus Brutto-Verträgen, sowie den Sonderverkehren (2.862 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, 1.091 T € berücksichtigt. Zusätzlich wurde ein Budget i. H. v. 100 T€ für eine Graffiti Initiative der DB sowie 50 T€ für eine mögliche Prüfung der Billigkeitsleistungen eingeplant.

3. Sonstiger SPNV-Aufwand 2023 (Pos. 7.2)

Für 2023 sind folgende Zuschüsse für Investitionen im SPNV neu eingeplant:

- Walsum Bahn (Beteiligung VRR an 50% der Eigenanteile):
 - o Weiterleitung der Landesmittel bzw. der Anteile der Anrainerkommunen 3.325 T €
 - o Komplementärfinanzierung VRR 175 T €

- Reaktivierung Neukirchen-Vluyn (Beteiligung VRR an 50% der Eigenanteile):
 - o Weiterleitung d. Landesmittel bzw. der Anteile der Anrainerkommunen 2.850 T €
 - o Komplementärfinanzierung VRR 150 T €

4. Periodenfremder SPNV-Aufwand 2023 (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 2023 / SPNV-Erträge

5.1 Zuwendungen, Umlagen und Beteiligungen 2023 (Pos. 25.1.1)

Die Erträge beinhalten die Landeszuwendungen, wie sie in der aktuellen ÖPNV-Pauschalverordnung (Sechste Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalverordnung vom 19. Januar 2022) beziffert sind (625.081 T €). Für die Leistungsausweitung der Haard-Achse werden zusätzliche Landesmittel i.H.v. 3.165 T € gewährt.

In der Planung der Erträge sind noch keine Erhöhungen der Landeszuwendungen zum Ausgleich der außerordentlichen Energiekostensteigerungen - die mit T€ 169.066 in den Kosten veranschlagt sind – und auch noch keine Refinanzierung der coronabedingten Mindereinnahmen für 2023 enthalten, da diesbezüglich derzeit noch keine Lösungen von Seiten des Landes beschlossen sind. Dies sind die wesentlichen Gründe, warum die Wirtschaftsplanung nach derzeitigem Stand mit einem Defizit von T€ -212.591 abschließt.

In der aktuellen Pauschale sind Mittel für den Themenkomplex Verkehrsvertrag 2.0, für Baustellen und Schienenersatzverkehre sowie für Mehrleistungen in NRW enthalten. Die Zuschüsse für Sicherheits- und Verfügungsdienste sowie verbundraumübergreifende Fußballsonderverkehre sind seit dem Jahr 2022 ebenfalls in der Pauschale enthalten.

Für den Eigenaufwand der VRR AöR und ZV NVN werden 2023 analog zur Planung von Teil A dieses Wirtschaftsplanes 9.195 T € (1,47 %) entnommen. Die Höhe der Entnahme entspricht dem Wert aus dem Vorjahr, der prozentuale Anteil sinkt.

Für Betriebsleistungen stehen somit 619.051 € zur Verfügung.

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 8.803 T € für das Jahr 2023 eingeplant. Der Vertrag sieht Zahlungen von NWL und NVR an den VRR für den Zeitraum von 2020 bis 2032 vor. Darüber hinaus wurde ein Vertrag mit NWL und NVR zum Ausgleich der Schäden durch die Notvergaben im Zuge der Abellio Insolvenz geschlossen, der eine Zahlung der beiden AT i.H.v. 17.994 T€ für die Jahre 2022 und 2023 vorsieht.

5.2 Sonstige Erträge SPNV-Verträge 2023 (Pos. 25.1.2)

Diese Position umfasst Zinserträge in Höhe von 1.600 T€ sowie die prognostizierten Erträge aus Sonderverkehren, die durch Dritte für verschiedene Events bestellt werden.

5.3 Sonstige Erträge SPNV 2023 (Pos. 25.2)

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

5.4 Periodenfremde SPNV-Erträge 2023 (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 2023

Der VRR geht davon aus, dass die Pandemie weiterhin Auswirkungen auf die ÖPNV-Branche haben wird. Im Jahr 2023 wird derzeit ein Defizit bei den Fahrgelderlösen in Höhe von 47 Mio. € gegenüber 2019 erwartet. Dies entspricht einem Defizit bei den Fahrgelderlösen im Vergleich zur Vor-Corona Zeit von 20 %. Im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket wird über die zusätzlichen Mittel von Bund und Land ein Ausgleich von Einnahmedefiziten gegenüber des Basisjahrs 2019 angestrebt. Allerdings sind die bisher beschlossenen zusätzlichen Finanzierungsgrundlagen in Höhe von 3 Mrd. € pro Jahr bundesweit nicht ausreichend, um eine Defizitabdeckung gegenüber 2019 zu ermöglichen. Zudem ist derzeit absehbar, dass die Realisierung des Deutschlandtickets nicht zum 01.03.2022 erfolgt, wonach für jeden Monat auch eine Finanzierungsgrundlage entfällt und demnach die vollen Mindereinnahmen zu einem Defizit führen.

Die dramatische Entwicklung der Energiekosten und die übrigen durch den Ukraine-Krieg ausgelösten gesamtwirtschaftlichen Folgen wirken sich bereits im Jahr 2022 aus und erhöhen das Defizit im Plan 2023 entsprechend. Nach den bereits deutlichen Steigerungen im Jahr 2021 entspricht die Entwicklung einer Verdreifachung der Bahnstromkosten gegenüber 2020 und zusätzliche Steigerungen für den Diesel bzw. einer außerordentlichen Belastung i.H.v. 169.066 T€, die gesondert ausgewiesen ist.

Das Ergebnis weist einen Jahresfehlbetrag i.H.v. -212.591 T € aus. Dieser Betrag ergibt sich hauptsächlich aus den oben beschriebenen Entwicklungen.

Aus dem Themenkomplex Verkehrsvertrag 2.0 sowie aus Baustellenfolgekosten und Mehrleistungen sind alle zu diesem Zeitpunkt beauftragten Leistungen in der Planung berücksichtigt. In der Anmeldung dieser Leistungen sind weitere Planungen eingeflossen, sodass bei vollständiger Bedienung dieser Planungen zusätzliche Aufwendungen in Höhe von rund 30 Mio. € anfallen. Der VRR wird diese Leistungen jedoch nicht im Jahr 2023 durchführen können, sodass dieser Aufwand erst im Jahr 2024 im Wirtschaftsplan Berücksichtigung finden wird.

7. Vorausschau der Finanzierungsentwicklung

Der Jahresfehlbetrag kann zurzeit nicht durch zusätzliche Erträge aus Landes- oder Bundesmitteln ausgeglichen werden.

Durch die in der Ministerkonferenz am 2. November 2022 mit dem Bund beschlossene Erhöhung der Regionalisierungsmittel des Bundes um 1 Mrd. € ab 2022 und die erhöhte Dynamisierung der gesamten Regionalisierungsmittel (um 1,2 % auf 3,0 %) ab 2023 geht der VRR zu diesem Zeitpunkt davon aus, dass ein erster Teil des derzeitigen Defizites finanziert werden kann. Ob die verbleibende Finanzierungslücke durch die Anwendung der Strompreisbremse auch auf den Verkehrsbereich geschlossen werden könnte oder der VRR Anspruch auf Mittel aus dem 3 Milliarden Euro Paket erheben kann, ist nach unserem Kenntnisstand derzeit ungeklärt. Der VRR geht jedoch davon aus, dass die Finanzierungslücke geschlossen wird.

Das Defizit in Höhe von 43.525 T€, welches darüber hinaus besteht, kann temporär durch den Einsatz der Corona Billigkeitsleistungen 2020/2021 finanziert werden. Diese Mittel werden erst zu einem späteren Zeitpunkt benötigt, wenn die diversen Ticketeinnahmen abgerechnet werden, sodass die liquiden Mittel zunächst liquiditätsmäßig zur Zwischenfinanzierung zur

Verfügung stehen. Allerdings ist der VRR darauf angewiesen, dass auch für die erwarteten coronabedingten Mindereinnahmen 2023 eine Refinanzierung zeitnah erfolgt.

Das Risiko der Zahlungsunfähigkeit besteht nicht. Der VRR verfügt über ausreichend liquide Mittel, um eine Zwischenfinanzierung im ersten Halbjahr 2023 zu ermöglichen.

Sollten die Mittel zur Finanzierung der außerordentlichen Belastungen nicht oder nicht in ausreichender Höhe bereitgestellt werden, muss im nächsten Jahr über eine Anpassung von Verkehrsverträgen oder eine Reduktion des Leistungsvolumens diskutiert werden. Darüber hinaus kann der ZV VRR, wenn erforderlich, gem. Satzung eine SPNV-Umlage zur Finanzierung des Leistungsangebotes erheben.

Aus o.g. Gründen und insbesondere auch dadurch, dass eine Prognose sowohl der Energiekosten als auch der Fahrgelderträge im Zuge der Pandemielage und des neu einzuführenden Deutschlandtickets 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 ausreichend zur Verfügung gestellt werden. Im Übrigen wird über wesentliche Entwicklungen laufend Bericht erstattet.