

SPNV-Etat 2024

Stand: November 2023

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Präambel	3
Übersicht SPNV-Etat 2024	4
1. SPNV-Leistungsangebot 2024	5
2. Finanzielle Ansprüche der EVU 2024 / Aufwand Regelleistungen	5
3. Sonstiger SPNV-Aufwand 2024	7
4. Periodenfremder SPNV-Aufwand 2024	7
5. SPNV-Finanzierung 2024 / SPNV-Erträge	7
5.1 Landeszuwendungen 2024	7
5.2 Sonstige Erträge SPNV-Verträge 2024	8
5.3 Sonstige Erträge SPNV 2024	8
5.4 Periodenfremde SPNV-Erträge 2024	8
6. Wirtschaftliches Ergebnis 2024	8
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 2024

Der SPNV-Etat des Jahres 2024 stellt sich folgendermaßen dar:

Pos.-Nr.	Bezeichnung	Plan 2022 (Nachtrag) T €	Ist 2022 T €	Plan 2023 T €	Plan 2024 T €
7.1	Aufwand SPNV-Verträge / Regelleistungen	-859.112	-845.746	-862.628	-861.769
7.1.1	Fahrbetrieb (Fahrzeuge, Energie, Personal, Sonstiges)	-657.274	-563.812	-674.173	-628.831
7.1.2	Vertrieb	-22.881	-22.359	-15.719	-17.524
7.1.3	Infrastruktur	-343.499	-347.455	-356.437	-376.835
7.1.4.1	Nicht- und Schlechtleistungen	30.000	28.000	0	15.500
7.1.4.2	Fahrgelderträge (netto) (aufwandsmindernd)	161.326	98.381	189.007	156.033
	davon erwartete Fahrgeld-Mindererinnahmen durch das Deutschlandticket	0	0	0	-85.944
7.1.5	sonstiger Aufwand SPNV-Verträge (inkl. Sonderverkehre & Bonuszahlungen)	-26.783	-38.501	-5.306	-10.112
7.2	sonstiger SPNV-Aufwand	-9.058	-1.648	-6.500	0
7.2.1	sonstiger Aufwand SPNV	0	0	0	0
7.2.2	Aufwand aus Infrastrukturmaßnahmen	-1.648	-1.648	-325	0
7.2.3	Weiterleitung von Landesmitteln für Infrastrukturmaßnahmen	-7.410	0	-6.175	0
7.3	periodenfremder SPNV-Aufwand	0	-6.628	0	0
	Zuführung zu Verbindlichkeiten				
	SPNV-Gesamtaufwand	-868.170	-854.022	-869.128	-861.769

Pos.-Nr.	Bezeichnung	Plan 2022 (Nachtrag) T €	Ist 2022 T €	Plan 2023 T €	Plan 2024 T €
25.1	Erträge SPNV-Verträge / Regelleistungen	833.088	851.830	650.362	697.222
	Zwischensumme Zuwendungen und Umlagen	815.054	832.642	630.753	692.192
25.1.1	Landeszuwendungen §11.1 ÖPNVG NRW	696.248	619.029	619.051	604.744
25.1.1	Landeszuwendungen § 14 ÖPNVG NRW (inkl. Sonderverkehr) & Beteiligung Dritter	2.821	3.086	2.898	1.504
25.1.1	Ausgleich TPS 2018	8.647	8.923	8.803	0
25.1.1	Ausgleich Abellio Insolvenz (durch NWL und NVR)	17.994	17.994	17.994	0
25.1.1	Billigkeitsleistungen Covid-19 // Ausgleich 9€ Ticket	107.338	143.117	0	0
25.1.1	Billigkeitsleistungen Energiekosten	0	58.487	0	0
25.1.1	Billigkeitsleistungen Ausgleich Deutschland-Ticket	0	0	0	85.944
25.1.2	sonstige Erträge SPNV-Verträge (inkl. Sonderverkehr)	40	1.193	1.615	5.030
25.2	sonstige Erträge SPNV	7.410	0	6.175	0
25.2.1	sonstige Erträge SPNV	0	0	0	0
25.2.2	Erhaltene Landesmittel zur Verwendung für Infrastrukturmaßnahmen	7.410	0	6.175	0
25.2.3	weiterzuleitende Mittel aus Vorjahr	0	0	0	0
25.3	periodenfremde SPNV-Erträge	0	2.192	0	0
	SPNV-Gesamtertrag	840.498	854.022	656.537	697.222
	vorläufiger Jahresüberschuss/-fehlbetrag	-27.671	0	-212.591	-164.547
	erwartete Erhöhung der Pauschale zur Finanzierung außerordentliche Energiekosten	0	0	169.066	0
	erwartete Erhöhung der Pauschale gem. Abstimmung mit MUNV/Verbändeanhörung	0	0	0	161.558
	Einsatz Corona Rettungsschirm 2020/21/22	27.671	0	43.525	0
	Entnahme aus weiterzuleitenden Mitteln	0	0	0	2.989
	Jahresüberschuss/-fehlbetrag	0	0	0	0

1. SPNV-Leistungsangebot 2024

Für das Jahr 2024 ergibt sich ein fahrplanmäßiges Leistungsangebot in Höhe von rund 52,5 Mio. Zugkilometern (Zugkm).

Dieses verteilt sich auf die unterschiedlichen Produkte wie folgt:

VRR	S-Bahn	RE	RB	Gesamt
Mio. Zugkm	19,9	23,4	9,2	52,5

2. Finanzielle Ansprüche der EVU 2024 /

Aufwand Regelleistungen (Pos. 7.1)

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

Die Gesamtleistung steigt um 72 T Zugkm (0,1 %) und umfasst 52,49 Mio. Zugkm. Im Vorjahr stieg die Gesamtleistung um 2,5 %.

Insgesamt sinkt der Aufwand für Regelleistungen gegenüber dem WP 2023 um 859 T € (0,1 %).

Die Position 7.1.1 Fahrbetrieb (628.831 T €) beinhaltet die Kosten für Fahrzeuge, Energie, Personal und sonstige Fahrbetriebskosten. Im Vergleich zum WP 2023 sinken die Fahrbetriebskosten um 45.342 T € (6,7 %).

Gleitende Kosten	2020	2021	2022	2023*	2024**
Personal	2,77%	3,00%	3,88%	4,00%	4,00%
Strom	-4,07%	42,51%	109,50%	-35,00%	5,00%
Diesel	-13,31%	25,95%	44,76%	6,00%	6,00%

* Schätzung auf Basis bisheriger Entwicklung

** kalkulatorischer Ansatz

Energiekosten werden in allen Verkehrsverträgen gemäß einschlägiger Indizes fortgeschrieben. Für das Jahr 2024 wird von einem Gesamtvolumen von 101.911 T € ausgegangen, was einer Reduzierung zum WP 2023 von rund 58 % entspricht.

Die im WP 2023 angenommenen Energiekosten sind deutlich geringer ausgefallen, da die Energiepreise entgegen den Prognosen und Fortschreibungen im Jahr 2023 deutlich gesunken sind. Auch für 2024 wird derzeit eine eher moderate Entwicklung erwartet.

Personalkosten und sonstige Kosten unterliegen unterschiedlichen Regelungen. Die Personalkosten beinhalten Mehraufwendungen durch den Abschluss der Verkehrsverträge 2.0 sowie die Beteiligung an Kosten für die Ausbildung von Triebfahrzeugführern, sodass eine Kostensteigerung von 0,8 % vorliegt. Für Baustellenkommunikation sowie Schnellbusverkehre wurden, analog zu den in der Pauschale enthaltenen Mitteln, 4.640 T € bzw. 1.111 T € eingeplant.

Die Position 7.1.2 Vertrieb (17.524 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 (2.368 T €) für diverse Netze bzw. Verkehrsverträge berücksichtigt.

Die Infrastrukturkosten in Position 7.1.3 i. H. v. 376.835 T € steigen gegenüber 2023 um 20.398 T € (5,7 %). Neben den Trassenkosten, die um 16.576 T € (5,8 %) steigen, erhöhen sich auch die Stationskosten um 3.822 T € (5,3 %). Die Trassenentgelte steigen im Jahr 2024 um 3 %. Dies liegt an den erhöhten Bundesregionalisierungsmitteln, die ebenfalls um 3 % steigen. Für die Zukunft ist hier aber eine Absenkung auf die bisherigen 1,8 % als Steigerungsrate für die Trassenpreise angekündigt und zu erwarten.

Für das Jahr 2024 sind für Nicht- und Schlechtleistungen 15.500 T € aufwandsmindernd berücksichtigt, dies entspricht ca. 1,5 % des Gesamtaufwandes. Nach den Erfahrungen der letzten Jahre ist nach aktuellem Stand gesichert davon auszugehen, dass auch im nächsten Jahr nicht das komplette Fahrplanangebot erbracht wird.

Auf der Position 7.1.4.2 Fahrgelderträge werden alle voraussichtlichen Erträge aus diversen Tarifen geplant, die den laufenden Brutto-Verträgen im Jahr 2024 zuzuordnen sind. Gegenüber der Planung 2023 sinken die Fahrgelderträge um 32.974 T € auf 156.033 T €, was hauptsächlich auf die derzeitigen Annahmen zur Entwicklung des Deutschlandtickets und den damit einhergehenden Mindereinnahmen für den SPNV zurückzuführen ist. Der VRR geht insgesamt von Mindereinnahmen i.H.v. 340.000 T €, wovon ca. 85.944 T € auf den SPNV entfallen, aus. Hierfür stehen der VRR AöR Zuwendungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben in gleicher Höhe zur Verfügung (siehe Position 25.1.1).

Die Position 7.1.5 (10.112 T €) sonstiger Aufwand SPNV-Verträge steigt gegenüber dem WP 2023 um - 4.806 T €. Der Betrag in Höhe von 10.112 T € setzt sich im Wesentlichen aus den Sonderverkehren (4.177 T €), die über den Verkehrsvertrag mit TRI hinaus im Rahmen der laufenden Verträge beauftragt werden, sowie 4.000 T € für eine SPNV-Sonderlinie, die während der Fußball-Europameisterschaft im Stundentakt auf VRR-Gebiet verkehren soll, zusammen. Weiterhin sind für mögliche Bonuszahlungen aus Brutto-Verträgen 1.100 T € eingeplant. Zusätzlich wurde Budget für die Linie 928/Entenfang in Höhe von 654 T € sowie 100 T € für eine Graffiti Initiative der DB berücksichtigt. Verwahrtgelte, für letzte in der Vergangenheit abgeschlossene Festgelder, sind mit 31 T € berücksichtigt worden. Für Bankguthaben und Neuanlagen werden derzeit keine Verwahrtgelte mehr fällig.

3. Sonstiger SPNV-Aufwand 2024 (Pos. 7.2)

Für 2024 sind keine Zuschüsse für Investitionen im SPNV neu eingeplant.

4. Periodenfremder SPNV-Aufwand 2024 (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 2024 / SPNV-Erträge

5.1 Zuwendungen, Umlagen und Beteiligungen 2024 (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 (601.801 T €). Für die Leistungsausweitung der Haard-Achse sowie für den Ausgleich erhöhter Trassenkosten aus dem TPS 2018 werden zusätzliche Landesmittel in Höhe von 3.222 T € bzw. 8.962 T € gewährt. In der Planung der Erträge sind noch keine Erhöhungen der Landeszuwendungen enthalten, da noch keine neue Verordnung von Seiten des Landes beschlossen wurde. Nach derzeitiger Gesprächslage des VRR mit dem MUNV NRW soll die Pauschale 2024 für den VRR um rund 162 Mio. € aufgestockt werden. Hierzu wird voraussichtlich im Verkehrsausschuss des Landtages am 06.12.2023 ein Beschluss gefasst. Die Verbändeanhörung hierzu soll in der KW 44 gestartet werden.

Für den Eigenaufwand der VRR AöR und ZV NVN werden 2024 analog zur Planung von Teil A dieses Wirtschaftsplanes 9.240 T € (1,5 %) aus der Pauschale entnommen.

Für Betriebsleistungen stehen somit 604.744 T € zur Verfügung.

Als Beteiligungen Dritter (1.504 T €) sind die vertraglich festgelegten Zuschüsse für die Netze Maas-Rhein-Lippe und Niederrhein aus den Niederlanden berücksichtigt.

Zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket geht der VRR von Zuwendungen für den SPNV in Höhe von 85.944 T € aus (siehe Position 7.1.4.2 Fahrgelderträge).

5.2 Sonstige Erträge SPNV-Verträge 2024 (Pos. 25.1.2)

Diese Position umfasst prognostizierte Zinserträge in Höhe von 5.000 T € sowie zu erwartende Erträge aus Sonderverkehren, die durch Dritte für verschiedene Events bestellt werden.

5.3 Sonstige Erträge SPNV 2024 (Pos. 25.2)

Es sind keine sonstigen Erträge zu erwarten.

5.4 Periodenfremde SPNV-Erträge 2024 (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 2024

Der Wirtschaftsplan der VRR AöR Teil B weist einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 164.547 T € aus.

Die erwarteten Fahrgeld-Mindereinnahmen durch das Deutschlandticket im Jahr 2024 können, nach derzeitiger Planung, durch Zuwendungen des Landes NRW gedeckt werden.

7. Vorausschau der Finanzierungsentwicklung

Nach derzeitigem Stand soll die Pauschalenverordnung zum 01.01.2024 durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW (MUNV) angepasst werden. Eine entsprechende Beschlussvorlage wird für den Verkehrsausschuss des Landtages im Dezember erwartet. Die Verbändeanhörung soll in KW 44 gestartet werden. Dem VRR würden somit deutlich höhere Ausgleichsbeträge zur Finanzierung der Bestandsverkehre und der für die Verkehrswende notwendigen Leistungsausweitungen zur Verfügung stehen. Die höheren Beträge decken den Bedarf des VRR jedoch nicht vollständig. Das verbleibende Defizit i. H. v. 2.989 T € kann durch eine Auflösung von Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln ausgeglichen werden.

Damit die Bestandsverkehre und die für die Verkehrswende notwendigen Leistungsausweitungen auch ab 2025 gesichert sind, muss der Bund weitere Mittel bereitstellen. Eine Fortschreibung der Pauschale steht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest. Die Kosten für Mehrleistungen im Bereich von verkehrlichen Veränderungen liegen bei rund 131 Mio. € in 2025, sowie 140 Mio. € in 2026 und 142 Mio. € für das Jahr 2027. Diese Mehrleistungen sind noch nicht in Verkehrsverträgen vereinbart.