

# **SPNV-Etat 2026**

**Stand: November 2025**

# Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>Präambel</b>	<b>3</b>
<b>Übersicht SPNV-Etat 2026</b>	<b>4</b>
<b>1. SPNV-Leistungsangebot 2026</b>	<b>5</b>
<b>2. Finanzielle Ansprüche der EVU 2026 / Aufwand Regelleistungen</b>	<b>5</b>
<b>3. Sonstiger SPNV-Aufwand 2026</b>	<b>7</b>
<b>4. Periodenfremder SPNV-Aufwand 2026</b>	<b>8</b>
<b>5. SPNV-Finanzierung 2026 / SPNV-Erträge</b>	<b>8</b>
5.1 Landeszuwendungen 2026	8
5.2 Sonstige Erträge SPNV-Verträge 2026	8
5.3 Sonstige Erträge SPNV 2026	9
5.4 Periodenfremde SPNV-Erträge 2026	9
<b>6. Wirtschaftliches Ergebnis 2026</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 2026

Der SPNV-Etat des Jahres 2026 stellt sich folgendermaßen dar:

Pos.-Nr.	Bezeichnung	Plan 2024 T €	Ist 2024 T €	Plan 2025 T €	Plan 2026 T €
<b>7.1</b>	<b>Aufwand SPNV-Verträge / Regelleistungen</b>	<b>-861.769</b>	<b>-752.709</b>	<b>-780.178</b>	<b>-780.339</b>
7.1.1	Fahrbetrieb (Fahrzeuge, Energie, Personal, Sonstiges)	-628.831	-569.703	-582.039	-620.997
7.1.2	Vertrieb	-17.524	-24.482	-18.540	-19.870
7.1.3	Infrastruktur	-376.835	-368.092	-386.726	-470.071
7.1.4.1	Nicht- und Schlechtleistungen	15.500	44.100	0	0
7.1.4.2	Fahrgelderträge (aufwandsmindernd)	156.033	209.447	233.521	351.808
7.1.5	sonstiger Aufwand SPNV-Verträge	-10.112	-43.979	-26.393	-21.209
<b>7.2</b>	<b>sonstiger SPNV-Aufwand</b>	<b>0</b>	<b>-1.828</b>	<b>-50.500</b>	<b>-164.662</b>
7.2.1	sonstiger Aufwand SPNV	0	0	-25.000	-88.462
7.2.2	Aufwand aus Infrastrukturmaßnahmen	0	-20	-25.500	-71.482
7.2.2	Aufwand Baustellenmanagement	0	-659	0	-4.719
7.2.3	Weiterleitung von Landesmitteln § 14 ÖPNVG NRW	0	-1.149	0	0
<b>7.3</b>	<b>periodenfremder SPNV-Aufwand</b>	<b>0</b>	<b>-73.097</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>Zuführung zu Verbindlichkeiten</b>	<b>0</b>	<b>-171.800</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>SPNV-Gesamtaufwand</b>	<b>-861.769</b>	<b>-999.434</b>	<b>-830.678</b>	<b>-945.001</b>

Pos.-Nr.	Bezeichnung	Plan 2024 T €	Ist 2024 T €	Plan 2025 T €	Plan 2026 T €
<b>25.1</b>	<b>Erträge SPNV-Verträge / Regelleistungen</b>	<b>697.222</b>	<b>926.338</b>	<b>1.014.242</b>	<b>811.730</b>
25.1.1	Landeszuwendungen §11.1 ÖPNVG NRW	604.744	766.292	906.693	751.269
25.1.1	Landeszuwendungen §14 ÖPNVG NRW	0	1.149	0	0
25.1.1	Zuwendung Ausgleich Mindererlöse DeutschlandTicket	85.944	139.933	86.476	42.207
25.1.1	Beteiligungen Dritter	1.504	2.080	1.930	1.969
25.1.1	Ausgleich TPS 2018	0	0	9.123	0
25.1.2	sonstige Erträge SPNV-Verträge	5.030	16.884	10.020	16.285
<b>25.2</b>	<b>sonstige Erträge SPNV</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>25.3</b>	<b>periodenfremde SPNV-Erträge</b>	<b>0</b>	<b>73.097</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>SPNV-Gesamtertrag</b>	<b>697.222</b>	<b>999.434</b>	<b>1.014.242</b>	<b>811.730</b>

	<b>vorläufiger Jahresüberschuss/-fehlbetrag</b>	<b>-164.547</b>	<b>0</b>	<b>183.564</b>	<b>-133.271</b>
	<b>Entnahme aus weiterzuleitenden Mitteln</b>	<b>2.989</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>133.271</b>
	<i>davon aus angesparter SPNV-Umlage</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>30.000</i>
	Finanzmittel für zusätzliche Betriebsleistungen / VB ggü. MUNV	0	0	-183.564	0
	erwartete Erhöhung der Pauschale gem. Abstimmung mit MUNV	161.558	0	0	0
	<b>Ergebnis SPNV-Finanzierung</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

# 1. SPNV-Leistungsangebot 2026

Für das Jahr 2026 ergibt sich ein fahrplanmäßiges Leistungsangebot in Höhe von rund 53,2 Mio. Zugkilometern (Zugkm).

Dieses verteilt sich auf die unterschiedlichen Produkte wie folgt:

VRR	S-Bahn	RE	RB	Gesamt
Mio. Zugkm	20,1	23,7	9,4	53,2

# 2. Finanzielle Ansprüche der EVU 2026 /

## 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 421 T Zugkm (0,8 %) und umfasst 53,2 Mio. Zugkm. Im Vorjahr stieg die Gesamtleistung um 0,5 %.

Insgesamt steigt der Aufwand für Regelleistungen gegenüber dem WP 2025 um 161 T € (0,02 %).

Die Position 7.1.1 Fahrbetrieb (620.997 T €) beinhaltet die Kosten für Fahrzeuge, Energie, Personal und sonstige Fahrbetriebskosten. Hier kommt es insgesamt im Vergleich zum Vorjahr zu einer Steigerung des Aufwandes in Höhe von 38.957 T € (6,69 %).

Gleitende Kosten	2020	2021	2022	2023	2024	2025 *	2026 **
Personal	2,77%	3,00%	3,88%	0,19%	7,74%	8,00%	4,00%
Strom	-4,07%	42,51%	109,50%	-43,72%	-8,60%	4,00%	5,00%
Diesel	-13,31%	25,95%	44,76%	-14,37%	-4,95%	0,00%	5,00%

\* Werte gem. bisheriger Entwicklung

\*\* kalkulatorischer Ansatz

Die Energiekosten werden in allen Verkehrsverträgen gemäß aktuellen Indizes fortgeschrieben. Für das Jahr 2026 wird von einem Gesamtvolumen von 89.530 T € ausgegangen, was einer Reduzierung von rund 12 % (12.933 T €) entspricht.

Die wesentliche Aufwandsteigerung im Bereich Fahrbetrieb ist auf erhöhte Personalkosten in den Verkehrsverträgen zurückzuführen. Diese steigen um 35.416 T € auf 221.596 T €. Die

Personalkosten werden ebenfalls mit Indizes fortgeschrieben. Für die Hochrechnung sind die aktuellen Entwicklungen, insbesondere für den Index Personal 2.0 PKI SPNV, als Grundlage verwendet worden.

Weitere Aufwandssteigerungen resultieren aus neu vorliegenden Kalkulationsschemata für die Verkehrsverträge Maas-Rhein-Lippe und das Hellweg-Netz 2 aufgrund der Interimsübernahme der Eurobahn durch den NWL. Durch die Verlängerung des Niers-Rhein-Emscher Vertrages sind ebenfalls höhere Kosten entstanden, die in der Planung entsprechend berücksichtigt sind.

Für Sicherheits- und Verfügungsdienste und Schnellbusverkehre wurden, analog zu den in der Pauschale enthaltenen Mitteln, 2.138 T € bzw. 1.151 T € eingeplant. Eine anteilige Kostenbeteiligung durch die anderen Aufgabenträger für die Sicherheits- und Verfügungsdienste wird im Bereich 25.1.2 abgebildet.

Die Position 7.1.2 Vertrieb (19.870 T €) enthält die Kosten für den Ticketvertrieb an Bahnhöfen und SPNV-Haltestellen sowie Vertriebs- und Provisionsaufwand (3.308 T €) für diverse Netze bzw. Verkehrsverträge.

Die Infrastrukturkosten in Position 7.1.3 in Höhe von 470.071 T € steigen gegenüber 2025 um 83.345 T € (21,55 %). Berücksichtigt sind hier Höchstwerte für Trassen- und Stationskosten auf Grundlage des aktuellen Antrags von DB InfraGo. Eine Entscheidung über die beantragte Dynamisierung durch die Bundesnetzagentur liegt zum Zeitpunkt der Erstellung des Wirtschaftsplanes noch nicht vor.

Sollte dem Antrag in diesem Umfang stattgegeben und die Kosten nicht durch zusätzliche Regionalisierungsmittel ausgeglichen werden, sind Fahrplankürzungen in den Folgejahren unausweichlich.

Auf der Position 7.1.4.2 Fahrgelderträge werden alle voraussichtlichen Erträge aus diversen Tarifen geplant, die den laufenden Brutto-Verträgen im Jahr 2026 zuzuordnen sind. Grundlage für die Berechnung ist der endgültige Antrag für den Ausgleich der Mindererlöse DeutschlandTicket 2023. Nach entsprechenden Hochrechnungen wird für das Jahr 2026 mit Fahrgelderträgen in Höhe von insgesamt 394.015 T € gerechnet.

Gegenüber der Planung 2025 erfolgt die Darstellung und Berechnung in Solleinahmen was u.a. zu einer Steigerung der Fahrgelderträge um 118.288 T € auf 351.808 T € führt. Für den Ausgleich der in der Berechnung enthaltenen Mindereinnahmen aufgrund des DeutschlandTickets in Höhe von ca. 42.207 T € werden Zuwendungen in gleicher Höhe eingeplant (siehe Position 25.1.1).

Die Position 7.1.5 (21.209 T €) sonstiger Aufwand SPNV-Verträge sinkt gegenüber dem WP 2025 um 5.184 T €. Der Betrag in Höhe von 21.209 T € setzt sich im Wesentlichen aus der Kostenbeteiligung an go.Rheinland für die Modernisierung der S-Bahn Köln Bestandsflotte in Höhe von 14.861 T €, aus möglichen Bonuszahlungen aus Brutto-Verträgen (1.171 T €) sowie aus Sonderverkehren (4.380 T €), die über den Verkehrsvertrag mit TRI hinaus im Rahmen der laufenden Verträge beauftragt werden, zusammen. Weiterhin ist Budget für die Linie 928/DU-Entenfang sowie für eine Graffiti Initiative der DB berücksichtigt. Die Abweichung zum Vorjahr resultiert daraus, dass Aufwand für das Projekt Baustellenmanagement ab der Wirtschaftsplanung 2026 im Bereich sonstiger Aufwand 7.2.2 dargestellt wird.

### **3. Sonstiger SPNV-Aufwand 2026 (Pos. 7.2)**

Als sonstiger Aufwand SPNV werden Investitionszuschüsse an den ZV VRR Faln-EB für die Finanzierung der Fahrzeugverlängerung S-Bahn (31.955 T €) sowie für den Werkstattbau am Standort Mettmann (25.000 T €) ausgewiesen, welche größtenteils als Zahlungsverpflichtungen in den Folgejahren den Verbindlichkeiten zugeführt werden.

Weiterhin ist in der Planung der öffentlich-rechtliche Erstattungsanspruch des ZV VRR in Form der Rückgabe noch vorhandener SPNV-Umlage in Höhe von 30.000 T € analog zu dem Procedere aus Vorjahren vorgesehen.

Für die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen werden 71.482 T € im Aufwand eingeplant, um entsprechende Verbindlichkeiten zu bilden. Hierin enthalten sind 66.500 T € für diverse Stationen im Niederrhein-Münsterland-Netz (NMN). Die Finanzierung der Infrastruktur für das NMN wird als Vorfinanzierung betrachtet und eine Finanzierung über das GVFG-Bundesprogramm angestrebt. Weiterhin sind in dem Planwert Kosten für die Finanzierung der Bahnsteiganpassung der S11 und S6 (3.042 T €) sowie für den Stationsumbau Krefeld-Uerdingen (1.940 T €) enthalten.

Ab dem Jahr 2026 werden einige Aufwendungen, die dem SPNV zuzuordnen sind, nicht mehr in Teil A des Wirtschaftsplanes der VRR AöR berücksichtigt, sondern in Teil B dargestellt. Hierzu gehören u.a. Kosten für Ausschreibungsverfahren, für die VertragsControlling-Datenbank und das Profitester Qualitätscontrolling, in Höhe von insgesamt 1.467 T €.

Für das Projekt Baustellenmanagement wird analog zu den Vorjahren der berechnete VRR-Anteil aus der Kooperationsvereinbarung in Höhe von 4.719 T € berücksichtigt.

## **4. Periodenfremder SPNV-Aufwand 2026 (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 2026 / SPNV-Erträge**

### **5.1 Zuwendungen, Umlagen und Beteiligungen 2026 (Pos. 25.1.1)**

Die Erträge beinhalten die Landeszuwendungen, wie sie in der aktuellen ÖPNV-Pauschalverordnung (Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalverordnung vom 15. Dezember 2024) beziffert sind (755.510 T €). Für die Leistungsausweitung der Haard-Achse werden zusätzliche Landesmittel (3.339 T €) gewährt.

Für den Eigenaufwand der VRR AöR werden 2026 analog zur Planung in Teil A dieses Wirtschaftsplanes 7.580 T € (1,00 %) aus der Pauschale entnommen.

Für die Finanzierung des SPNV stehen somit 751.269 T € zur Verfügung.

Die Zuwendung zum Ausgleich der Fahrgeld-Mindererlöse im Zusammenhang mit dem DeutschlandTicket werden mit 42.207 T € beziffert (Erläuterung siehe Position 7.1.4.2).

Als Beteiligungen Dritter (1.969 T €) sind die vertraglich festgelegten Zuschüsse für die Netze Maas-Rhein-Lippe und Niederrhein aus den Niederlanden berücksichtigt.

Der Ausgleich erhöhter Trassenkosten aus dem TPS 2018 ist in den Landeszuwendungen § 11.1 ÖPNVG enthalten und wird nicht mehr gesondert ausgewiesen.

### **5.2 Sonstige Erträge SPNV-Verträge 2026 (Pos. 25.1.2)**

Die sonstigen Erträge SPNV-Verträge umfassen die prognostizierten Zinserträge in Höhe von 15.000 T €. Daneben enthält die Position Erträge aus Sonderverkehren sowie Kostenbeteiligungen von NWL und go.Rheinland für Verfügungsdienste sowie die VertragsControlling-Datenbank (1.255 T €).

### **5.3 Sonstige Erträge SPNV 2026 (Pos. 25.2)**

Die Planung sieht keine sonstigen Erträge SPNV vor.

### **5.4 Periodenfremde SPNV-Erträge 2026 (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 2026**

Der Wirtschaftsplan der VRR AöR Teil B weist einen voraussichtlichen Jahresfehlbetrag in Höhe von 133.271 T € aus.

Der Fehlbetrag ergibt sich vor allem durch Aufwand für Investitionszuschüsse an den ZV VRR FaIn-EB und Infrastrukturmaßnahmen (90.575 T €), der jedoch erst in Folgejahren liquide abfließen wird.

Der Jahresfehlbetrag in Höhe von 133.271 T € kann durch eine Auflösung von Verbindlichkeiten aus weiterzuleitenden Mitteln (103.271 T €) sowie aus vorhandener SPNV-Umlage (30.000 T €) ausgeglichen werden.

Für 2026 ergeben sich für die SPNV-Finanzierung keine bestandsgefährdeten Risiken, da ausreichend Restmittel aus Vorjahren zur Finanzierung des SPNV-Etats vorhanden sind.

## **7. Vorausschau der Finanzierungsentwicklung**

Der Jahresfehlbetrag 2026 kann aus Restmitteln gedeckt werden. Das kann auch für 2027 vsl. so sichergestellt werden. Insbesondere vor dem Hintergrund der angekündigten Erhöhung der Infrastrukturkosten um 21 % ist die Finanzlage ab 2028 aber als nicht mehr gesichert zu bezeichnen. Der VRR steht hier im engen Austausch mit dem MUNV über das weitere Vorgehen.