



...verbindet!

Wirtschaftliche Situation im VRS und NVR

Der ÖPNV steuert auf ein schwieriges Geschäftsjahr 2023 zu, erlös- und kostenseitig verfestigen bzw. beschleunigen sich die negativen Trends



Prognose Fahrgelderlöse VRS

| Jahr | Ist-Erlöse absolut | Ist-Erlöse fortgeschrieben | Ausgleich durch Rettungsschirm |
|--------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------|
| 2019 | 687,59 | 687,59 | |
| 2020 | 553,81 | 704,78 | 150,97 |
| 2021 | 535,45 | 722,40 | 186,95 |
| 2022** | 588,45 | 733,96 | 145,51 |
| 2023** | 615,53 | 759,65 | 0 |
| Delta | - 72,06 | - 144,12 | |

* Annahme

** Werte für 2022 und 2023 als Prognose, Fortschreibung ohne weitere „Hochlaufkurve“ (= worst case)
Alle Wert in Mio. €



Prognose Kosten der Verkehrsunternehmen



Personalkosten

Gewerkschaften fordern zwischen 7 – 9 % Lohnerhöhung für 2023 ff.



Energiekosten

steigende Fahrplanleistung + höhere Treibstoffkosten



Umsetzung der Clean-Vehicle-Directive (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz)

Zusätzliche Kosten aufgrund der Beschaffung „sauberer“ & „emissionsfreier“ Busse + Infrastruktur im Rahmen der CVD



Auftragsunternehmer

Wachsende Fahrplanleistung + steigende Personal- und Treibstoffkosten

Kalkulierte Kostenerhöhung (gesamt) 2023: 13-17 %



Verkehrswende

*Zur Erreichung der Klimaziele muss der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) eine echte Alternative zum Individualverkehr werden. Unser Ziel ist es, den Verkehrsanteil deutlich in seine Richtung zu verschieben. Dazu machen wir den ÖPNV leistungsstärker, verlässlicher, vernetzter, flexibler, sicherer und barrierefrei. **Bis 2030** wollen wir das Angebot im ÖPNV **um mindestens 60 Prozent erhöhen.**



**"Zukunftsvertrag für Nordrhein-Westfalen"

- Die Fahrgelderlöse bleiben weiterhin hinter dem letzten regulären Geschäftsjahr 2019 zurück
-> **Kein Rettungsschirm für 2023**
- Bei min. gleicher Betriebsmenge (Basis 2019), steigen die Kosten seit 2021 exorbitant, keine Beruhigung in Sicht
- Für NRW erwartet die Branche für 2023 zwischen 500 und 600 Mio. € kurzfristigen Finanzierungsbedarf (Daten aus 08/22, wird aktuell überprüft, Wert dürfte deutlich höher liegen!)

● ● ● Finanzsituation des NVR

Erlösdefizite und Kostensteigerungen führen zur
Deckungslücke – Blick in die Werkstatt Wirtschaftsplan 2023

Die aktuelle Erlös- /Kostenentwicklung im NVR ist ein Spiegelbild der Branche

Blick in die Werkstatt –
Wirtschaftsplan 2023



Prognose Fahrgelderlöse NVR

- Fahrgelderlöse für 2023 liegen voraussichtlich - 30% unter dem Basisjahr 2019 = ca. - 30 Mio €



Energiekostenentwicklungen Verkehrsverträge

- Energiekosten von 2020 zu 2022 um insgesamt ca. **200%** gestiegen
- Entspricht einer **Verdreifachung** der Energiekosten **Kostensteigerung**
- Kostensteigerung bei Energie bedeuten im NVR
 - ca. 73 Mio. Euro in 2022
 - ca. 175 Mio. Euro in 2031
 - ca. 116 Mio. Euro im Jahresschnitt 2022 – 2031 => zusätzliche Kosten von kumuliert rund 1,160 Mrd. Euro



Unter Berücksichtigung der derzeit abschätzbaren Kostenentwicklung ergibt sich absehbar eine erhebliche Deckungslücke im NVR-Haushalt

Aktuelle Planungsprämissen:

- Energiekostensteigerung ab 2023 mit 8% p.a. geplant
- Lohn(index)steigerungen 2,5% p.a. in der Planung
- Weitere Kostentreiber berücksichtigt:
 - Infrastrukturplanungskosten, Mehrkosten Baustellenfolgen, Folgen Abellio-Insolvenz, Schnellbusförderung, Zusatzvereinbarung Trassenpreissystem 2018
- Fahrgelderlöse mit jährlich um 5% abschmelzender Differenz zum Basisjahr 2019
- Ergebnis:

| 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|--------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| vsl. +/- 0 € | ca. - 170 Mio. € | ca. - 250 Mio. € | ca. - 250 Mio. € | ca. - 320 Mio. € |

● ● ● Mögliche Auswirkungen der Finanzsituation auf die Bestandsverkehre

Werden die Haushaltsmittel des NVR nicht kurzfristig und nachhaltig aufgestockt, sind Leistungskürzungen oder eine kommunale Umlage oder eine Kreditaufnahme erforderlich

Veranschaulichung:

- 10 Mio. Euro Einsparungserfordernis entsprechen rund 850.000 Zugkm (Modellrechnung)
- Um eine Deckungslücke von ca. **100 Mio. Euro** zu schließen wären folgende exemplarische Beispiele für Leistungsreduzierungen erforderlich

Einstellung der kompletten S-Bahn Köln (35% des gesamten Leistungsangebots)

... oder, die komplette Einstellung aller RE-Linien (inklusive RRX-Linien im NVR-Bereich)

... oder fast die komplette Einstellung aller RB-Linien





Ausgleich Defizit per Leistungskürzung: In den Verkehrsverträgen sind Abbestellungen angelegt, mit Klagen wäre zu rechnen

- Alle Verkehrsverträge enthalten sog. Revisionsklauseln, die im Falle geringerer Finanzmittelzuweisungen an die SPNV-Aufgabenträgers greifen können
- Stehen den SPNV-AT weniger Finanzmittel zur Verfügung, haben diese das Recht, unabhängig von etwaigen anderen Regelungen, Leistungen in dem Umfang abzubestellen, wie die Abbestellung notwendig ist, um die weiterhin zu erbringenden Leistungen mit der geringeren Mittelzuweisung finanzieren zu können und die Mittelkürzungen auszugleichen
- Wenn dieses außerordentliche Recht nicht angewendet wird, gilt das normale zeitliche Anmeldeprozedere für den Jahresfahrplan 2024
- Darüber hinaus sind Änderungen des jährlichen Leistungsvolumens (Zkm) innerhalb einer Bandbreite von 90% - 110% der Betriebsleistung zulässig



Die Beschlüsse der Ministerpräsidentenkonferenz vom 02.11.22

Darüber hinaus stellt der Bund schon ab dem Jahr 2022 zusätzliche **Regionalisierungsmittel** in Höhe von einer Milliarde Euro jährlich zur Verfügung. Die Regionalisierungsmittel werden jährlich ebenfalls ab 2022 um drei Prozent erhöht (bisher 1,8 Prozent) und damit um 1,2 Prozentpunkte auf die jeweiligen Ländersteigerungssätze. Der erste Erhöhungsschritt findet schon in diesem Jahr für 2023 statt. Aus Sicht des Bundes sollten die Länder ihre jährlichen Beiträge in entsprechender Höhe steigern. Der Bundeskanzler und die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder bitten die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister von Bund und Ländern, ihre Beratungen zum Ausbau- und Modernisierungspakt im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zeitnah abzuschließen. Über die darüber hinausgehende weitere Entwicklung der Regionalisierungsmittel und des Deutschlandtickets für die Zeit ab 2025 werden Bund und Länder Ende 2024 sprechen.



Aktuell überwiegen die Risiken, deshalb herrscht dringender Handlungsbedarf

Chancen:

- Zusätzliche Regionalisierungsmittel vom Bund stehen in Aussicht (~~1.500 Mio. € bundesweit = ca. 67 Mio. € p.a.~~)
- -> 1.000 Mio. € = ca. 45 Mio. € p.a., wenn 100 % Landesaufstockung, dann ca. 90 Mio. € p.a. = ca. 180 Mio. € für 2023;
für 2024 = 90 Mio. € + 143 Mio. € Vermögensanlage = ca. 233 Mio. €
- Erholung Fahrgastmarkt, bei normalisiertem Marktgeschehen

Risiken:

- Fortwährende unkalkulierbare Energiekostenentwicklung
- Steigende derzeit kaum einschätzbar Personalkosten und Materialkosten
- Erholung Fahrgelderlöse ist abhängig von Fahrgastmarktentwicklung = Corona-Maßnahmen, Gestaltung/Finanzierung x.9-EuroT
- Deutliche Risikoaufschläge durch Bieter in zukünftigen Vergabeverfahren
- Massive Fahrzeugkostensteigerungen zu erwarten
- **Fazit: Die Forderungen aus der gemeinsamen Resolution zur auskömmlichen und nachhaltigen Finanzierung des ÖPNV müssen zwingend zeitnah umgesetzt werden, die in Aussicht gestellte Erhöhung der Reg.-Mittel um 1,5 Mrd. € ist unmittelbar umzusetzen! -> Die Forderungen der Resolution müssen für die Revision der Mittel Ende 2024 aufrecht erhalten werden!**

 **Danke für Ihre Aufmerksamkeit!**