


Die Regionaldirektorin	
Drucksache Nr.: 14/1227	

	05.09.2023
Beschlussvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Verbandsversammlung	beschließend	22.09.2023	

**Betreff: Angelegenheiten der TouristikEisenbahnRuhrgebiet GmbH (TER)
- Bürgschaftsübernahme (selbstschuldnerische Bürgschaft) für den Anteil
der Bundesmittel des Eisenbahn-Bundesamtes - EBA (50 % der förderfähigen
Kosten)**

Beschlussvorschlag

Der Regionalverband Ruhr übernimmt zugunsten der TER eine selbstschuldnerische Bürgschaft in Höhe von 50 % (maximal 371.064,88 €) des förderfähigen Betrages (maximal 742.129,75 €) gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die von der EBA als Projektförderung auf Basis des Gesetzes zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr avisierten Mittel. Der RVR erhebt eine EU-beihilferechtlich konforme Avalprovision.

Begründung:

Die Verbandsversammlung hat am 16.06.2023 der Übernahme einer modifizierten Ausfallbürgschaft zu Gunsten der TER auf Basis der Informationen der DS 14/1049 zugestimmt. Im Laufe der Abstimmung mit dem EBA stellte sich heraus, dass auf Grund dessen internen strikten Regularien lediglich eine (Bank)Bürgschaft oder eine harte Patronatserklärung als akzeptabel angesehen wird. Modifikationen im vorgegebenen Text werden – trotz intensiver Verhandlungen – nicht akzeptiert. Eine Bankbürgschaft wird seitens des RVR aus Kostengründen nicht für sinnvoll erachtet. Nach Rücksprache mit der Aufsichtsbehörde des RVR wird diese ausnahmsweise eine selbstschuldnerische Bürgschaft zugunsten der TER in Höhe des Zuwendungsbetrages (Höchstbetrag) dulden. Hierzu muss jedoch eine erneute Anzeige vorgenommen werden.

Aus diesem Grund wird der Vorgang der Verbandsversammlung erneut zur Beschlussfassung vorgelegt. Inhaltlich hat sich die Ausgangslage nicht verändert und wird nachfolgend wiedergegeben:

Auf der TER-Infrastruktur findet seit Jahren neben den in den letzten Jahren stark rückläufigen touristischen Zugverkehren ein stabiles Güterverkehrsaufkommen (tägliche Bedienung der Gleisanschlüsse Bötzel und Kerkemeier durch die DB Cargo) statt. Neu hinzugekommen sind im Jahr 2021 Holztransporte, die vom Bahnhof in Witten-Herbede starten und über die Strecke der TER abgewickelt werden.

Der Oberbau wurde letztmalig Ende der 50er Jahre des letzten Jahrhunderts erneuert und verfügt teilweise über schwere Mängel. Werden diese Mängel nicht kurzfristig behoben, droht eine Sperrung des Gleises im Abschnitt zwischen Witten-Herbede und Wengern-Ost. Aufgrund der zentralen Lage der Strecke wäre damit keine durchgehende Verbindung zwischen Hattingen und Witten/Hagen mehr gegeben.

Die TER als Betreiberin einer öffentlichen Infrastruktur mit regelmäßigen Schienenverkehren ist verpflichtet, diese in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten. Eine Sperrung der Infrastruktur in Teilbereichen aufgrund fehlender Finanzmittel für die Sanierungsmaßnahmen ist rechtlich nicht zulässig. Die bestellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen haben über die Bundesnetzagentur jederzeit die Möglichkeit, Instandsetzung durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu fordern. Die Bundesnetzagentur als zuständige Aufsichtsbehörde könnte eine Instandsetzung anordnen.

Es besteht jedoch die Möglichkeit, die Ersatzinvestition einer Infrastruktur über das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) fördern zu lassen. Das SGFFG fördert nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), auf deren Strecken Schienengüterverkehr über eine Entfernung von mehr als 50 Kilometern stattfinden kann. Dabei muss die Streckenhöchstgeschwindigkeit mindestens 30 Kilometer in der Stunde betragen und die zulässige Radsatzlast muss mindestens 20 Tonnen betragen. Diese für eine mögliche Förderung vorgegebenen Voraussetzungen sind bei der Strecke der TER gegeben.

Die Gesellschaft hat aus diesem Grund einen Antrag auf Förderung gestellt und einen entsprechenden Zuwendungsbescheid mit Datum vom 19.10.2022 erhalten. Förderfähig sind höchstens 50 % der Investitions- und Planungskosten durch den Bund (Eisenbahn-Bundesamt in Bonn). Durch die Förderzusage des Bundes übernimmt das Land NRW (die Landesnahverkehrsgesellschaft) weitere 40 % der Kosten (diese Mittel sind bereits bei der Gesellschaft eingegangen). Somit kann bei der TER-Strecke eine 90 %ige Förderung der Baumaßnahmen erreicht werden. Der Eigenanteil wurde der Gesellschaft über einen investiven Sonderzuschuss in Höhe von maximal 100.000,00 € durch den Gesellschafter RVR zugesagt.

Das EBA verlangt für den vom Bund zu leistenden Anteil (hier maximal 371.064,88 €) eine Bürgschaft seitens des Gesellschafters RVR. Als öffentlicher Gesellschafter muss der RVR jedoch eine Anzeige nach § 87 GO NRW einleiten, für die ein Beschluss der Verbandsversammlung notwendig wird.

Ein Wegfall der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist gesetzlich ausgeschlossen, so dass das Risiko des Eintritts eines Bürgschaftsfalls als sehr gering eingeschätzt wird.

Finanzielle und haushaltmäßige Auswirkungen sowie Folgewirkungen:

1. Teilergebnisplan Kostenstelle 06300; Kostenträger 0300013;

Teilergebnisplan	Lfd. HH-Jahr	2024	2025	2026	2027 ff.
Erträge	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe (Eigenanteil)	102.000				
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2024	2025	2026	2027 ff.
Erträge	0	0	0	0	0
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe	100.000				
Abweichungen ¹	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000	-2.000

2. Teilfinanzplan Kostenstelle _____; Kostenträger _____; Investitions-Nr. _____

Teilfinanzplan	Lfd. HH-Jahr	2024	2025	2026	2027 ff.
Einzahlungen	1.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Auszahlungen					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2024	2025	2026	2027 ff.
Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen					
Summe					
Abweichungen ¹	1.000	2.000	2.000	2.000	2.000

¹ Positiver Wert = Nachveranschlagung bzw. Deckung erforderlich

3. Auswirkungen

- Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist nicht erforderlich (**Haushaltsverbesserung/-neutralität**).
- Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist erforderlich (**Haushaltsverschlechterung**). Erläuterungen siehe unten.
- Folgewirkungen sind in dem o. g. Bedarf berücksichtigt.

Erläuterungen:

4. Bilanz

Veräußerungsgewinne bzw. -verluste können gemäß § 44 Abs. 3 KomHVO NRW zu zusätzlichen finanziellen Auswirkungen in der Bilanz führen.

- Keine Auswirkungen, weil keine Veräußerungsgewinne bzw. -verluste entstehen.
- Die finanziellen Auswirkungen aus Veräußerungsgewinnen bzw. -verlusten werden in den Erläuterungen dargestellt.

Erläuterungen:

5. Klima-Check

(Leitfaden und Formular befinden sich im Intranet)

- Der Klima-Check wurde bei der Beschlussvorlage durchgeführt.
- Es ergeben sich keine klimarelevanten Auswirkungen.
- Es ergeben sich positive oder negative klimarelevante Auswirkungen.
Die Erläuterungen dazu werden im Klima-Check-Formular in der Anlage dargestellt.
- Durch einen Alternativvorschlag bei negativen Auswirkungen entsteht
 - kein Mehraufwand
 - Mehraufwand, und zwar: _____ €.

Sachbearbeiter/in	Referat / Referatsleiter/in	Bereich / Beigeordnete/r	Regionaldirektorin Karola Geiß-Netthöfel
Eckei, Adrienne	Holtmann, Thomas	Bereich II Wirtschaftsführung	
Akt.zeichen		Schlüter, Markus	