


Der Regionaldirektor	
Drucksache Nr.: 14/1569	

	06.05.2024
Berichtsvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Wirtschaft und Beteiligungen	zur Kenntnis	04.06.2024	

Betreff: Änderungsantrag zum Haushaltsentwurf 2024 AWB - Trennung von der TER (FDP-Anfrage 14/1349 vom 07.11.2023)

Der Ausschuss für Wirtschaft und Beteiligungen nimmt die Ausführungen zum Änderungsantrag zum Haushaltsentwurf 2024 AWB – Trennung von der TER zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Grundlagen:

Gegenstand der TouristikEisenbahnRuhrgebiet GmbH (TER) ist die Förderung des Eisenbahn-Tourismus im Ruhrgebiet. Zu diesem Zweck betreibt die Gesellschaft Eisenbahninfrastruktureinrichtungen in Form eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) für die Schienenwege und die Vermarktung von Eisenbahninfrastruktur für touristische Zwecke.

Historie:

Den ersten Teil der Ruhrtalstrecke zwischen Witten Herbede und Wengern-Ost hat der RVR bereits Ende der 80er Jahre von der Deutschen Bahn (DB) gekauft. Dieser Streckenabschnitt wurde lediglich vom Eisenbahnmuseum Bochum Dahlhausen genutzt. Hierzu gab es einen Besitzüberlassungsvertrag mit dem Ennepe-Ruhr-Kreis, der die Unterhaltung der Strecke an das Eisenbahnmuseum Bochum Dahlhausen weitergegeben hat. Nach Gründung der TER im Jahr 2004 ist der Vertrag aufgelöst worden und der RVR hat mit der TER einen Nutzungsvertrag über die Unterhaltung der Strecke abgeschlossen. In diesem Zeitraum wurde der Streckenbereich zwischen Witten-Herbede und Hattingen vom RVR erworben, damit die gesamte Strecke für den touristischen Verkehr weiterhin zur Verfügung steht. Da in diesem Bereich auch regelmäßiger Güterverkehr stattfindet, war die Unterhaltung der Strecke durch das Eisenbahnmuseum nicht mehr zu leisten.

Daher wurde die GmbH gegründet, um Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Trasse zu werden und damit sämtliche Unterhaltungsverpflichtungen zu übernehmen. Die Gesellschaft musste entsprechend § 2 Abs. 3 AEG am 01.09.2005 eine Betriebserlaubnis vom damaligen Ministerium Bauen und Verkehr des Landes NRW mit einer Gültigkeit für 50 Jahre beantragen und hat diese erhalten. Sie endet erst zum 30.08.2055, ist an das Unternehmen gebunden und kann nicht an eine andere Infrastrukturgesellschaft weitergeben werden. Anschließend ist die Strecke in Essen-Zollverein vom RVR gekauft und an die TER übertragen worden (die Konzession wurde entsprechend vom Ministerium erweitert). Weitere Streckenankäufe für eine Ausweitung des touristischen Eisenbahnverkehrs im Ruhrgebiet waren geplant, sind aber dann nicht mehr realisiert worden (z. B. sollten Teilbereiche des Bahnbetriebswerkes Bismarck in Gelsenkirchen bei einer touristischen Folgenutzung des Bahnbetriebswerkes auch durch die TER übernommen werden). Nach Übernahme der Trasse durch die TER hat die DGEG-Bahnen und Reisen Bochum AG als Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Ruhrtalbahn GmbH auf der Strecke agiert. Die Ruhrtalbahn GmbH hatte sich jedoch auch hauptsächlich aus Zuschüssen Dritter (Stadt Bochum, Ennepe Ruhr-Kreis und Stadt Hagen) finanziert und musste im Jahr 2019 Insolvenz anmelden. Die auf der Infrastruktur der TER fahrenden historischen Lokomotiven sind Eigentum des Eisenbahnmuseums Bochum und stellen u. a. den touristischen Verkehr dar. Die TER hält die Eisenbahninfrastruktur – also Bahngleise – aufrecht und vermietet diese und ist dazu gesetzlich verpflichtet (es muss ein diskriminierungsfreier Zugang für Jedermann für die Nutzung der Gleisstrecken gewährleistet sein; es kann daher nicht geregelt werden, welches Eisenbahnverkehrsunternehmen die Strecke nutzt). Dies wird von der Bundesnetzagentur überwacht. Jährlich wird ein Rechenschaftsbericht von der TER durch dieses eingefordert.

Finanzierung:

Die Gesellschaft generiert u. a. durch die Trassennutzung Einnahmen, die jedoch einen Betrieb ohne Zuschüsse nicht gewährleisten können. So wurde im Jahr 2022 ein Trassennutzungsentgelt von 67 T€ (Vorjahr: 63 T€) erwirtschaftet. Daneben konnten auch Nutzungsentgelte für Abstellgleise generiert werden (2022: 16 T€, 2021: 33 T€).

Seit Gründung wird die TER mit jährlich 100 T€ für die Betriebskosten seitens des RVR unterstützt. Die Begrifflichkeit des „verbundenen Unternehmens von untergeordneter Bedeutung“ ist ein Begriff aus der Konzernrechnungslegung und bedeutet lediglich, dass die TER als 100 %-ige Tochtergesellschaft des RVR aufgrund ihrer wirtschaftlichen Bedeutsamkeit und Größe nicht in den Gesamtabschluss des RVR einzubeziehen ist (wie im Übrigen weitere Gesellschaften auch). Der Begriff sagt jedoch nichts über die Wichtigkeit der Gesellschaft für die Region aus.

Die Gesellschaft wurde in 2004 unter der Voraussetzung der Bereitstellung von erheblichen Fördermitteln durch das Land NRW gegründet. Diese Mittel dienen dem Ausbau der Ruhrtalbahn im Rahmen des Regionalen Wirtschaftsförderungsprogramms NRW. Der RVR hat für diese Maßnahmen Fördermittel in Höhe von 1.055 T€ (80 %ige Förderung) erhalten. Insgesamt wurden Mittel in Höhe von 1.320 T€ verbaut. Die Fördermittel waren an die Auflagen gebunden, dass ein Rückforderungsanspruch entsteht, wenn die touristische Auslastung des Eisenbahnbetriebes unter 75 % der bei Zuschussgewährung angenommenen Größenordnung sinkt (Rückforderungsanspruch bei einer Fahrgastzahl unter 30.000/a). Bis zum Jahr 2017 konnten diese Zahlen erreicht werden. Ab dem Jahr 2018 wurden weniger Fahrgäste befördert, was in 2019 der Insolvenz der Ruhrtalbahn zuzuordnen war (lediglich 6.900 Fahrten, die durch das Eisenbahnmuseum Bochum vorgenommen wurden). Daraufhin hat die TER Kontakt mit Railflex aufgenommen, um weitere

touristische Fahrten anbieten zu können. Railflex und das Eisenbahnmuseum Bochum haben für das Jahr 2020 Fahrten bestellt, die auf Grund von Corona nicht umgesetzt werden konnten. Aus diesen Gründen musste der RVR Rückzahlungen von Fördergeldern inkl. der Verzinsung in Höhe von rd. 242 T€ leisten. Die Zweckbindungsfrist des Förderbescheides ist im September 2023 ausgelaufen, so dass keine weiteren Rückzahlungen mehr anfallen.

Im Jahr 2023 hat die Gesellschaft zusätzlich einen investiven Zuschuss von rd. 74 T€ (10 %) erhalten, um den Eigenanteil für die Fördergelder der Gleissanierung stellen zu können. 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 somit eine Instandsetzung anordnen. Daher hat die TER die Möglichkeit genutzt, die Ersatzinvestitionen für die Infrastruktur über das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) fördern zu lassen (siehe hierzu auch DS 14/1049 und DS 14/1545) und wird auch weitere Streckenabschnitte über diesen Fördertopf ertüchtigen können. Alternativ hätte der RVR die Kosten der Sanierung in vollem Umfang tragen müssen.

Realisierung des Gesellschaftszwecks:

Um die Bedeutung des Gesellschaftszwecks in Zusammenhang mit der gesetzlichen Vorgabe für öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu verdeutlichen, wird noch einmal der Gesellschaftszweck in Verbindung mit dem Allgemeinen Eisenbahngesetz aufgeführt:

Gegenstand der TouristikEisenbahnRuhrgebiet GmbH ist die Förderung des Eisenbahntourismus im Ruhrgebiet. Zu diesem Zweck betreibt die Gesellschaft Eisenbahninfrastruktureinrichtungen in Form eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) für die Schienenwege und die Vermarktung von Eisenbahninfrastruktur für touristische Zwecke.

Das AEG besagt Folgendes:

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
§ 3 Öffentlicher Eisenbahnverkehr

- (1) Eisenbahnen dienen dem öffentlichen Verkehr (öffentliche Eisenbahnen), wenn sie als
1. Eisenbahnverkehrsunternehmen gewerbs- oder geschäftsmäßig betrieben werden und jedermann sie nach ihrer Zweckbestimmung zur Personen- oder Güterbeförderung benutzen kann (öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen),
 2. Eisenbahninfrastrukturunternehmen Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur gewähren müssen (öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen),
 3. Betreiber der Schienenwege Zugang zu ihren Schienenwegen gewähren müssen (öffentliche Betreiber der Schienenwege).

Die Angebote der TER beziehen sich also auf das Bereitstellen der Gleisinfrastruktur. Die Gesellschaft stellt keine eigenen touristischen Fahrten an den Markt und wird dies zukünftig auch nicht forcieren. Das Angebot der Gesellschaft kann daher nicht aktiv an aktuelle Erfordernisse des Tourismussektors angepasst werden. Es werden jedoch u. a. Gespräche im Rahmen der Möglichkeiten im Bereich „Radtourismus Sauerland“ (Beförderung von Radtouristen ins Sauerland unter Einbindung der TER-Strecke) geführt.

Insgesamt kann der Gesellschaftszweck nicht losgelöst von denen aus dem AEG herzuleitenden Verpflichtungen betrachtet werden.

Verkauf der Gesellschaft:

Die Möglichkeit eines Verkaufs der Gesellschaft ist abhängig von den rechtlichen Vorschriften, denen das öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterliegt:

§ 11 AEG:

„Betreiber von Eisenbahnanlagen und Betreiber von Serviceeinrichtungen sind zum Betrieb ihrer Eisenbahninfrastruktur verpflichtet.“

Eine vollkommene Entbindung der TER als Eisenbahninfrastrukturunternehmen wäre nur über die Abgabe bzw. die Stilllegung der Eisenbahnanlagen entsprechend § 11 AEG möglich. Dabei hat die TER beim zuständigen Ministerium die Gründe darzulegen, die belegen, dass ihr der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten, von denen ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktureinrichtung vorliegt, erfolglos geblieben sind. Eine Unzumutbarkeit wird schwerlich herzuleiten sein. Ein eventueller Grund könnten vorliegen, wenn die Gesellschaft keine Zuschüsse mehr erhält (das Jahresergebnis würde dauerhaft negativ ausfallen). Jedoch wird bei der Bundesnetzagentur die Auffassung vertreten, dass eine Eisenbahninfrastruktur zur Grundsicherung des Verkehrsnetzes gehört und eine Kostenunterdeckung vom Betreiber hinzunehmen ist, zumal diese auch seit Gründung vom bisherigen Betreiber (der TER) akzeptiert wurde (Status Quo: Die durch die Bundesnetzagentur aktuell genehmigten Trassenentgelte decken nicht die Aufwendungen für den Betrieb). Eine Einleitung des Stilllegungsverfahrens und insbesondere ein Abschluss des Verfahrens wird sich daher sehr schwierig gestalten. Sollte sich kein Unternehmen finden, das für die Übernahme der Infrastruktureinrichtung ein Angebot abgibt, bleibt die Betriebspflicht (und damit auch sämtliche Kosten im Rahmen der Verkehrssicherung und Sanierung) weiter bei der TER. Eine Stilllegung der Strecke Hattingen – Wengern Ost scheidet grundsätzlich aus, da regelmäßige Zugfahrten über diese sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr stattfinden (Betriebspflicht!).

Durch ein „an den Markt stellen“ werden die vorgenannten Punkte in absehbarer Zeit nicht umzusetzen sein.

Vielmehr wird darauf hingewiesen, dass die durch die TER vorgehaltene Eisenbahninfrastruktur der Ruhrtalbahn Hattingen – Witten-Herbede – Wetter-Wengern Ost nicht nur touristischen Eisenbahnverkehren dient, sondern auch für den Schienengüterverkehr im mittleren Ruhrgebiet von Bedeutung ist. Durch ihre Verbindungsfunktion zwischen den DB-Strecken Essen-Steele – Hattingen und Witten Hbf – Wetter-Wengern Ost – Hagen Hbf dient sie täglich der Abwicklung von Güterverkehren im Raum Hattingen/Witten, die erheblich zur Entlastung des Straßennetzes von LKW-Verkehren beitragen und der Verkehrswende zugutekommen. Darüber hinaus weist sie perspektivisch, auch unabhängig

von der Entwicklung touristischer Verkehre, ein hohes verkehrliches Potenzial für regionale Verkehre auf. So wird die Reaktivierung der Strecke südlich der Ruhr von Hattingen nach Hagen im Schienenpersonennahverkehr vom Ennepe-Ruhr-Kreis und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) forciert. So plant der VRR zurzeit die Ruhrtalbahn im 30-Minuten-Takt von Hattingen über Blankenstein und Bommern bis Hagen Hbf zu bedienen. Dies soll möglicherweise ab dem Jahr 2032 durch Verlängerung des RE 14 Borken/Coesfeld - Essen über Hattingen/Ruhr bis Hagen geschehen. Im Rahmen eines weiteren Infrastrukturausbaus mit Elektrifizierung soll dann ab 2040 die S 9 im 15-Minuten-Takt zwischen Gladbeck West und Hattingen/Ruhr fahren und halbstündlich von dort über die Ruhrtalbahn bis Hagen Hbf weiterfahren.

Somit besteht eine langfristige Perspektive zu einem wirtschaftlichen Betrieb der TER-Infrastruktur. Eine perspektivische Reduzierung des Betriebskostenzuschusses für die TER um ca. 50 % ist über eine Anhebung der Trassenpreise möglich. Diese Anhebung ist jedoch durch die Bundesnetzagentur zu genehmigen und muss in Stufen erfolgen.

Finanzielle und haushaltsmäßige Auswirkungen sowie Folgewirkungen:

1. Teilergebnisplan Kostenstelle _____; Kostenträger _____;

Teilergebnisplan	Lfd. HH-Jahr	2025	2026	2027	2028 ff.
Erträge					
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2025	2026	2027	2028 ff.
Erträge					
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe					
Abweichungen ¹					

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

Teilfinanzplan	Lfd. HH-Jahr	2025	2026	2027	2028 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2025	2026	2027	2028 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe					
Abweichungen ¹					

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	Regionaldirektor Garrelt Duin
Eckei, Adrienne	Holtmann, Thomas	Bereich II Wirtschaftsführung	
Akt.zeichen		Schlüter, Markus	