

Der Regionaldirektor	
Drucksache Nr.: 14/1809-1	

	21.01.2025
Beschlussvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Wirtschaft und Beteiligungen	vorberatend	04.02.2025	
Verbandsausschuss	vorberatend	10.02.2025	
Verbandsversammlung	beschließend	21.02.2025	

**Betreff: Angelegenheiten der TouristikEisenbahnRuhrgebiet GmbH (TER)
 Bürgschaftsübernahme für den Anteil der Bundesmittel des Eisenbahn-Bundesamtes - EBA (50 % der förderfähigen Kosten) für die Ersatzinvestition der Gleiserneuerung zwischen km 58,88 und 59,70 der Strecke Hattingen - Wengern-Ost**

Beschlussvorschlag

Der Regionalverband Ruhr übernimmt zugunsten der TER eine selbstschuldnerische Bürgschaft in Höhe von 50 % (maximal 394.713,00 €) des förderfähigen Betrages (maximal 789.426,00 €) 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:

Am 13.12.2024 hat die Verbandsversammlung die DS 14/1809 (Angelegenheiten der TouristikEisenbahnRuhrgebiet GmbH (TER), Bürgschaftsübernahme für den Anteil der Bundesmittel des Eisenbahn-Bundesamtes – EBA (50 % der förderfähigen Kosten) für die Ersatzinvestition der Gleiserneuerung zwischen km 58,88 und 59,70 der Strecke Hattingen – Wengern-Ost) beschlossen. In dieser Vorlage wurde erläutert, dass förderfähige Kosten in Höhe von 733.126,00 € vorliegen. Von den förderfähigen Kosten übernimmt der Bund (hier: Eisenbahn-Bundesamt Bonn - EBA) höchstens 50 % der Investitions- und Planungskosten. Bei den in der DS 14/1809 angegebenen förderfähigen Kosten handelt

es sich jedoch nur um die Baukosten. Die Planungskosten sind in diesem Betrag unberücksichtigt. Da auch die Planungskosten förderfähig sind, muss der förderfähige Gesamtbetrag angepasst werden auf 789.426,00 € (+56.300,00 €). Das EBA übernimmt 50 % der Kosten (demnach 394.713,00 €), für die der RVR eine selbstschuldnerische Bürgschaft erbringen muss.

Dies vorausgeschickt wird auf den bis auf die veränderten Beträge inhaltlich unveränderten Text der DS 14/1809 verwiesen:

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 für den Gleisabschnitt zwischen Witten-Herbede und Wengern-Ost – km 62,37 – 64,07 – gestellt und einen entsprechenden Zuwendungsbescheid mit Datum vom 19.10.2022 erhalten. Diese Maßnahme ist bereits vollständig abgeschlossen und abgerechnet. Für den sich anschließenden Streckenabschnitt km 64,07 – 66,00 wurde ein gleichlautender Förderantrag gestellt, der Ende November 2023 genehmigt wurde. Der Baubeginn wird im Jahr 2024 erfolgen und im Jahr 2025 fortgesetzt. Für einen dritten Streckenabschnitt (km 58,88 – 59,70) konnte ein erneuter Förderantrag erfolgreich auf den Weg gebracht werden. Auch hier sind höchstens 50 % der Investitions- und Planungskosten durch den Bund (Eisenbahn-Bundesamt in Bonn) förderfähig. Durch die Förderzusage des Bundes übernimmt das Land NRW (die Landesnahverkehrsgesellschaft) weitere 40 % der Kosten. Somit kann auch diesmal bei der TER-Strecke eine 90 %ige Förderung der Baumaßnahmen erreicht werden. Der Eigenanteil wird der Gesellschaft über einen investiven Sonderzuschuss in Höhe von maximal 100.000,00 € durch den Gesellschafter RVR über die Haushaltsplanung im Jahr 2026 zur Verfügung gestellt.

Das EBA verlangt für den vom Bund zu leistenden Anteil (hier maximal 394.713,00 €) eine selbstschuldnerische 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. Die Aufsichtsbehörde hat im Vorfeld mitgeteilt, dass das Verfahren gleichlautend zum vorherigen Verfahren behandelt werden kann.

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

Finanzielle und haushaltsmäßige Auswirkungen sowie Folgewirkungen:

1. Teilergebnisplan Kostenstelle 06300; Kostenträger 1006000;

Teilergebnisplan	Lfd. HH-Jahr	2025	2026	2027	2028 ff.
Erträge	0	0	1.000	2.000	2.000
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe (Eigenanteil)			1.000	2.000	2.000
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2025	2026	2027	2028 ff.
Erträge	0	0	0	0	0
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe			0	0	0
Abweichungen ¹	0	0	1.000	2.000	2.000

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

Teilfinanzplan	Lfd. HH-Jahr	2026	2027	2028	2029 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2026	2027	2028	2029 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	