TouristikEisenbahnRuhrgebiet GmbH - TER,

Essen

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2025

A. Grundlagen des Unternehmens

Der Regionalverband Ruhr ist Eigentümer eines ca. 25 km langen Schienennetzes, welches von der TouristikEisenbahnRuhrgebiet GmbH-TER unterhalten wird. Im Jahr 1994 ist im Rahmen der Bahnreform die strikte Trennung von Eisenbahnnetz und Fahrbetrieb vorgenommen worden. Seit diesem Zeitpunkt wurden die im Eigentum des RVR befindlichen Streckenabschnitte von Museumsbahnen als Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterhalten. Es stellte sich jedoch nach geraumer Zeit heraus, dass die Museumsbahnen finanziell nicht in der Lage waren, die Infrastruktur entsprechend den durch die Landeseisenbahnverwaltung vorgegebenen Auflagen zu unterhalten. Aus diesem Grund wurde, nach vorherigem politischem Beschluss der Gremien des RVR, am 11.02.2004 die TouristikEisenbahnRuhrgebiet GmbH-TER, eine hundertprozentige Tochter des RVR, gegründet. Ihre primäre Aufgabe ist die Unterhaltung und Instandsetzung des im Eigentum des RVR befindlichen Schienennetzes sowie die Förderung des Eisenbahntourismus im Ruhrgebiet.

B. Wirtschaftsbericht

1. Entwicklung von Branche und Gesamtwirtschaft

Weder die Entwicklung der Branche noch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung haben direkten Einfluss auf die Gesellschaft.

2. Umsatz- und Absatzentwicklung

Der RVR hat sich verpflichtet, der Gesellschaft einen Betriebskostenzuschuss für das jeweilige Geschäftsjahr zur Verfügung zu stellen. Für das Geschäftsjahr 2025 belief sich der Betriebskostenzuschuss unverändert zu den Vorjahren auf T€ 100.

Darüber hinaus wurden im Jahr 2025 Erlöse vor allem durch die Vermietung der Gleisanlagen an Eisenbahnverkehrsunternehmen (T€ 141) und Ausgleichszahlungen der Bezirksregierung Arnsberg (T€ 39) erzielt.

3. Beschaffung

Für die Unterhaltung des Schienennetzes eingekauft wurden bzw. werden in erster Linie altbrauchbare Materialien (Schwellen, Weichen, Schienen usw.) , die von ihrer Restnutzungszeit noch so gut sind, dass sie bei dem gegebenen Verkehrsaufkommen die nächsten 20-30 Jahre den Fahrbelastungen und auch den Auflagen der Landeseisenbahnverwaltung (LEV) standhalten. Die Einkaufspreise für solche Materialien liegen weit unter den Neupreisen.

4. Investitionen

Die von der Gesellschaft unterhaltenen Grundstücke und das Schienennetz befinden sich im Eigentum des RVR und sind der Gesellschaft im Rahmen eines Nutzungsüberlassungsvertrages zur Unterhaltung überlassen. Der Vertrag ist auf unbestimmte Zeit abgeschlossen worden.

Im Jahr 2025 wurde die im Vorjahr begonnene Gleiserneuerung des 2. Abschnitts der Strecke zwischen Hattingen und Wengern Ost von km 64,07 bis km 66,07 abgeschlossen. Die Gleiserneuerung wurde von der Gesellschaft durchgeführt und durch Investitionszuschüsse des Bundes, des Landes und des RVR finanziert. Mit der Gleiserneuerung zwischen km 58,88 und 59,60 wurde im Jahr 2025 begonnen. Das Investitionsvolumen im Jahr 2025 in die Gleiserneuerung beträgt T€ 1.392. In die Betriebs- und Geschäftsausstattung hat die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2025 lediglich im geringen Maße Investitionen getätigt.

5. Finanzierungsmaßnahmen bzw. –vorhaben

Der Kapitalbedarf wird nicht durch Kreditaufnahme gedeckt, sondern grundsätzlich aus den Umsatzerlösen, den Betriebskostenzuschüssen des RVR und den Investitionszuschüssen für die Gleiserneuerungen. Etwaige Leasingverpflichtungen bestehen nicht.

6. Personal- und Sozialbereich

Die Gesellschaft wird vertreten durch einen nebenamtlich tätigen Geschäftsführer. Sämtlicher weiterer notwendiger Personal- und Materialbedarf wird von der Gesellschaft auf dem freien Markt eingekauft. Es bestehen Verträge mit zwei Betriebsleitern. Die Betriebsleiter sind für die Gesellschaft zwingend notwendig

als verantwortliche Ansprechpartner für alle betrieblichen Vorkommnisse, die sich im Zusammenhang mit dem Betrieb auf dem Schienennetz ergeben könnten.

7. Umweltschutz

Die Gesellschaft trifft sämtliche notwendigen Vorkehrungen, die seitens der betroffenen Behörden gefordert werden. Altschwellen werden nach Ausbau fachgerecht mit entsprechendem Nachweis entsorgt.

8. Einhaltung der öffentlichen Zwecksetzung gem. § 108 Absatz 2 Nr. 2 GO NW

Gegenstand des Unternehmens ist das Betreiben einer Eisenbahninfrastruktur in Form eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens im Sinne des §3 I Nr. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und die Vermarktung der Strecke insbesondere für touristische Zwecke. Dem Gebot der wirtschaftlichen Betriebsführung wurde konsequent gefolgt.

Die Erfüllung des öffentlichen Zwecks ergibt sich aus dem Gegenstand des Unternehmens.
Dieser wird durch eine entsprechende Aufgabenerledigung auch tatsächlich eingehalten. Zu § 108 Abs. 2 Nr. 2 GO NRW (Erfüllung der öffentlichen Zwecksetzung) wird festgestellt, dass die Gesellschaft im Berichtsjahr ihrer satzungsgemäßen Aufgabe nachgekommen ist.

Die Geschäfte der Gesellschaft wurden im Sinne des gültigen Gesellschaftsvertrages und des GmbH-Gesetzes durchgeführt.

9. Sonstige wichtige Vorgänge des Geschäftsjahres

Im Geschäftsjahr 2025 wurden alle Durchlässe, Brücken und Erdbauwerke von einem Sachverständigen geprüft, die eine jährliche Wartung und Prüfung erforderlich machen. Alle Bahnübergänge, die mit einer Signalanlage ausgestattet sind, wurden durch eine Fachfirma gewartet und geprüft. In Teilbereichen der Strecke wurden Schwellen ausgetauscht.

Ansonsten sind wie in jedem Jahr in erster Linie Freischnittarbeiten und Geländer- bzw. Zaunbau im Gleisumfeld durchgeführt bzw. erstellt worden.

Im Rahmen der Hochwasserhilfe hat die Gesellschaft im November 2021 beim Land NRW einen Antrag zur NE-Infrastrukturförderung und beim Bund einen Antrag im Rahmen des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG) zur Erneuerungen der Gleisanlagen gestellt.

Für die Erneuerungen der Gleisanlagen der Strecke zwischen Hattingen und Wengern Ost von km 64,07 bis km 66,07 hat die TER in 2025 Fördermittel vom Bund und vom Land NRW in Höhe von T€ 526 erhalten.

Für den Streckenabschnitt von km 58,88 bis km 59,60 hat die Gesellschaft in 2025 weitere Fördermittel vom Bund und vom Land in Höhe von T€ 676 erhalten.

Die Strecke zwischen Hattingen und Wengern Ost von km 62,37 bis km 64,07 wurde bereits in Vorjahren durch Fördermittel vom Bund und Land NRW erneuert.

Die Eigenanteile für die Gleiserneuerungen wurden durch Zuschüsse des RVR getragen.

Im Geschäftsjahr 2025 war die TER in einem Rechtsstreit mit einem ehemaligen Mieter von Gleisanlagen über offene Entgeltforderungen sowie die Räumung und Herausgabe der Mietflächen. Das Verfahren war zum Zeitpunkt der Aufstellung des Lageberichts noch anhängig. Offene Forderungen zum 31. Dezember 2025 gegen den ehemaligen Mieter wurden in Höhe von T€ 26 wertberichtigt.

C. Darstellung der Lage

1. Ertragslage

Die Erträge der Gesellschaft bestehen im Wesentlichen aus den erwirtschafteten Trassennutzungsentgelten von T€ 52 (Vorjahr: T€ 49), Nutzungsentgelte für Abstellgleise von T€ 89 (Vorjahr: T€ 56), den Ausgleichszahlungen der Bezirksregierung Arnsberg von T€ 39 (Vorjahr: T€ 38) sowie Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse von T€ 57 (Vorjahr: T€ 28).

Insgesamt sind die betrieblichen Erträge um T€ 56 auf T€ 254 angestiegen.

Die betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich vor allem aufgrund gestiegener projektbezogener Aufwendungen (+T€ 83) um insgesamt T€ 143 auf T€ 335. Die projektbezogenen Aufwendungen befinden sich wieder auf dem Niveau von vor zwei Jahren. Die Abschreibungen sind durch die Aktivierung der erneuerten Gleisanlagen um T€ 27 gestiegen. Ohne Berücksichtigung der Einzelwertberichtigungen (T€ 26) haben sich die übrigen Betriebsaufwendungen um T€ 7 erhöht.

Bei betrieblichen Erträgen von T€ 254 und Aufwendungen von T€ 335 ergibt sich ein Betriebsergebnis von T€ -81 (Vorjahr: T€ +6). Nach Berücksichtigung von Zinsaufwendungen von T€ 7 beträgt der Jahresfehlbetrag T€ 88 (Vorjahr: Jahresüberschuss T€ 4).

2. Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme der Gesellschaft erhöhte sich im Berichtsjahr um 102,7 % auf T€ 3.473 (Vorjahr: T€ 1.713). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Gleiserneuerung der Strecke zwischen Hattingen und Wengern Ost. Das langfristige Vermögen wird vollständig mit langfristigem Kapital (Eigenkapital und Sonderposten für Investitionszuschüsse) finanziert. Die Eigenkapitalquote veränderte sich von 14,8 % auf 7,7 %. Unter Hinzurechnung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse beträgt die Eigenkapitalquote 73,1 % (Vorjahr: 69,3 %).

Die Gesellschaft erzielte einen Brutto-Cashflow von T€ -85. Die Veränderung der Forderungen, Verbindlichkeiten und der Rückstellungen führte zu einem Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit von T€ 387. Durch Investitionen in das Sachanlagevermögen ergibt sich der Cashflow aus der Investitionstätigkeit von T€ -1.392. Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit von T€ 1.382 resultiert aus Investitionszuschüssen in Höhe von T€ 1.282 und dem Betriebskostenzuschuss des RVR für das Jahr 2025 in Höhe von T€ 100. Im Saldo hat sich der Finanzmittelfonds von T€ 524 um T€ 377 auf T€ 901 erhöht.

Der zum 31. Dezember 2025 bestehende Finanzmittelbestand von T€ 901 enthält das Guthaben bei der Sparkasse Essen.

D. Prognosebericht

Für das Jahr 2026 sind weitere Bauarbeiten an den Gleisanlagen durchzuführen. Die anstehenden Baumaßnahmen werden in erster Linie durch die Vorgaben des Betriebsleiters sowie der beteiligten Ingenieurbüros vorgegeben.

Im Jahr 2026 wird die Gesellschaft weiterhin Einnahmen aus der Vermietung der Gleise an Eisenbahnverkehrsunternehmen erzielen. Die genaue Höhe der Umsätze kann momentan noch nicht festgelegt werden, da nicht absehbar ist, welche Verkehrsunternehmen die Trasse nutzen werden. Lediglich der täglich verkehrende Güterverkehr von zwei Gleisanschließern sowie der nach Fahrplan verkehrende Museumszug sind mit geplanten Einnahmen im Wirtschaftsplan 2026 angesetzt.

Der Wirtschaftsplan sieht für 2026 bei geplanten Einnahmen von T€ 214 und einem Ausgabenvolumen von T€ 312 einen Fehlbetrag von T€ 98 vor. Der Fehlbetrag soll durch Betriebskostenzuschüsse des RVR in Höhe von T€ 100 ausgeglichen werden.

E. Chancen- und Risikobericht

Wir sind gesetzlich verpflichtet, auf wesentliche Risiken der zukünftigen Entwicklung, die bestandsgefährdende oder wesentliche Einflüsse auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben können, hinzuweisen.

Die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft ist entsprechend dem Wirtschaftsplan, der die Zuschüsse durch den RVR ausweist, grundsätzlich gesichert.

Diese Wirtschaftsplanung aus dem Jahr 2025 für 2026 und folgende basiert auf den Erkenntnissen des Jahres 2025. Die Umsetzbarkeit der bisherigen Wirtschaftsplanungen aus dem Jahr 2025, insbesondere die Erreichbarkeit der geplanten Jahresergebnisse der Jahre ab 2026, erscheint angesichts der sich aktuell schnell verändernden Umstände unsicher. Somit besteht die Gefahr, dass sich negative Abweichungen gegenüber der ursprünglichen Planung ergeben werden können. Die sich insgesamt ergebenden Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage können derzeit nicht abschließend beurteilt und quantifiziert werden.

Insgesamt sind im Wirtschaftsplan 2026 Umsatzerlöse aus Trassennutzungsentgelten und Nutzungsüberlassungen von Abstellgleisen in Höhe von insgesamt T€ 103 vorgesehen.

Wir gehen davon aus, dass bei Bedarf der Betriebskostenzuschuss des Gesellschafters RVR erhöht wird. Um den Fortbestand der Gesellschaft sicherzustellen, ist die Gesellschaft bei weiteren Einnahmenausfällen auf die Unterstützung durch den Gesellschafter angewiesen.

Ein für das Erkennen wesentlicher Risiken umfassendes und formalisiertes Kontroll- und Risikomanagement als Bestandteil der Unternehmensplanung ist zurzeit nicht implementiert. Für das zu unterhaltende Schienennetz besteht aber eine entsprechende Haftpflichtversicherung, die eventuelle Schadensfälle regulieren wird. Zudem unterliegt das Schienennetz mit sämtlichen Bauwerken einer regelmäßig wiederkehrenden Prüfungspflicht durch die zuständige Aufsichtsbehörde (Landeseisenbahnverwaltung), die der Gesellschaft unter Fristensetzung mitteilt, welche Mängel behoben werden müssen.

Durch die begrenzte Haupteinnahmequelle (Betriebskostenzuschuss des RVR) sind unvorhergesehene Verkehrssicherungs- und Unterhaltungsmaßnahmen finanziell nicht gesichert. Hieraus kann sich unter ungünstigen Umständen ein Finanzierungsbedarf über die angesetzten Mittel des Wirtschaftsplanes hinaus ergeben.

Trotz der beschriebenen entwicklungsbeeinträchtigenden Tatsachen lassen sich konkrete bestandsgefährdende Risiken derzeit jedoch nicht erkennen.

Essen, 6. August 2026

Bernd Haberhausen
Geschäftsführer