

Anlage 1 zu TOP 8



Friesoyther
Eisenbahn-
gesellschaft mbH

Aktuelle Situation

Sitzung des Verkehrsausschusses des
Landkreises Cloppenburg am 01. September 2022

Rechtliche Struktur

(aus Vortrag Geschäftsführer Vorlauf aus 2017)

• Eisenbahninfrastrukturunternehmen

- Entspricht der „DB-Netz“
- Die Eisenbahninfrastruktur wird als öffentliche Bahnstrecke betrieben. Wesentliche Streckenteile der F.E.G. sind neu nach Klasse D 2 klassifiziert und mit einer Belastbarkeit bis 22,5 t Achslast freigegeben. Die Bahnstrecke ist nach Bescheinigung der Landeseisenbahngesellschaft in einem bedingt verkehrssicheren Zustand. Es gelten die Eisenbahnrechtlichen Vorschriften. Die F.E.G. unterliegt der Landeseisenbahnaufsicht. Die vom Land Niedersachsen erteilte Betriebsgenehmigung gilt bis zum 1.6.2054.
- Tatsächlich wurden auf der Strecke Güterverkehre mit bis zu 40 T Achslast durchgeführt!
- **Derzeit ist Befahrbarkeit kein Thema, da Strecke ruht (Maßnahme GS Agri)**
- Jedes anerkannte Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) kann die Bahnstrecke im Rahmen der Bedingungen der F.E.G. anmieten. Das EVU muss dann ein Trassenentgelt für die Nutzung zahlen.
- Aus den Trassenentgelten erzielte die F.E.G. bislang jährlich Umsatzerlöse in Höhe von netto 10.000 €. Ziel muss eine Kostendeckung sein.

• Eisenbahnverkehrsunternehmen

- Entspricht z.B. der Nordwestbahn oder der Emsländischen Eisenbahn.
- Ein EVU benötigt Fahrzeuge und qualifiziertes Personal.
- **Die F.E.G. verfügt über keinerlei eigene Schienenfahrzeuge. Lediglich zur Streckenunterhaltung wurden Fahrzeuge der Museumseisenbahn mit eingesetzt.**
- Die Fahrten der Museumseisenbahn wurden bislang mit der F.E.G. als EVU durchgeführt (keine Erlöse für F.E.G.).
- Die F.E.G. kann derzeit ihre Möglichkeiten als EVU nicht ausschöpfen.

Historie

- Die F.E.G wurde im September 2003 gegründet, um die von Stilllegung und Rückbau bedrohte Bahnstrecke Friesoythe-Cloppenburg zu kaufen, zu erhalten und zu betreiben.
- Die F.E.G. hat die 26 km lange Bahnstrecke Anfang des Jahres 2004 von der DB Netz AG übernommen und ist zwischenzeitlich ein anerkanntes Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- Am 10. Oktober 2004 wurde der Güterverkehr aufgenommen.
- Gesellschafter sind
 - Stadt Friesoythe 13.000 € = 52 %
 - MFC-Verein 7.000 € = 28 %
 - Zwei Unternehmen 5.000 € = 20 %

Entwicklung seit 2021

- Anfang 2021 hat die Gemeinde Garrel der Stadt Friesoythe als Mehrheitsgesellschafterin der F.E.G. mitgeteilt, dass die Gemeinde noch erhebliche Forderungen gegenüber der F.E.G. hat und mit dem Geschäftsführer keine Klärung herbeigeführt werden kann.
- Parallel wurde deutlich, dass der Jahresabschluss 2018 der F.E.G. nicht prüffähig ist wg. mehrerer „Ungereimtheiten“. Insbesondere weigerte sich die Prüfungsgesellschaft, dem Unternehmen ein uneingeschränktes Testat auszustellen, weil keine positive „Going-Concern-Prognose“ möglich war.
- Da die Vorgänge nicht geklärt werden konnten, erfolgte im Dezember 2022 ein Wechsel in der Geschäftsführung.

Status Quo Finanzen und Streckennutzung

- Herausforderungen:
 - Forderung der Gemeinde Garrel über rd. 235.000 € ist bis 2025 ratenweise zu bedienen, wobei die Investitionszuschüsse von Bund/Land und Landkreis voll ausgeschöpft wurden.
 - Die F.E.G. bedarf weiterer Mittel, um die Bahninfrastruktur zu erhalten bzw. nachhaltig zu ertüchtigen.
 - Die F.E.G. hat mit dem Unternehmen GS Agri für den Standort Garrel Verträge abgeschlossen über einen Bahnanschluss, über den künftig wöchentlich mehrere große Getreidelieferungen abgewickelt werden sollen (ein Zug ersetzt 80 bis 100 LKW-Ladungen!)
 - Damit die Verträge erfüllt werden können, ist ein Anschlussgleis zu bauen und es sind Ertüchtigungen an der Strecke erforderlich (Stichwort Amerika-Schloot).
 - Weitere Unternehmen haben ein ernsthaftes Interesse an einer Streckennutzung signalisiert.
- Damit die F.E.G. „überleben“ kann, bedarf es
 - einer deutlichen Eigenkapitalverstärkung
 - Regelungen zur Abdeckung der laufenden Kosten für die Bahninfrastruktur (Bahnanlagen „rechnen sich nicht“)
 - einer zügigen Herrichtung der Strecke

Was wurde bislang erreicht?

- Die Jahresabschlüsse wurden aufgearbeitet, Rechtsfragen geklärt.
- Der Rat der Stadt Friesoythe hat 187.000 € in den Haushalt und das Stammkapital auf 200.000 € erhöhen zu können.
- Bedingung ist, dass die Stadt in der F.E.G. auch weiterhin über die Stimmrechte in der Gesellschafterversammlung verfügen.
- In der Gesellschafterversammlung ist darüber zu beraten, in welchem Umfang das Eigenkapital erhöht wird und wer sich mit welchen Anteilen beteiligen „darf“.
- Private Unternehmen haben ihre Bereitschaft signalisiert, sich an der F.E.G. zu beteiligen, aber: Kommune muss Mehrheit behalten!
- Vorstellungen in den Gemeinderäten Bösel und Garrel mit dem Ziel einer finanziellen Beteiligung haben stattgefunden.
- Gespräch mit dem Landkreis Cloppenburg zur Neuregelung der Förderung (aktuelle Regelung führt unweigerlich zu Verlusten) steht an.
- Mit den zuständigen Behörden (Landeseisenbahnaufsicht, NLVG, Wirtschaftsministerium) wurde über die Herrichtung der Strecke gesprochen.
- Die Streckensanierung (keine Grundsanierung) einschl. Freischnitt und kleinere Ausbesserungsarbeiten sind in Vorbereitung – Ziel: Fertigstellung in 2024

Interessenlage der Stadt
Friesoythe:
Schienenführung durch die
Friesoyther Innenstadt!!!
Bahn = Zukunftstechnologie

Wo ist die Schieflage in der laufenden Finanzierung?

- Die Stadt Friesoythe gibt einen jährlichen Festbetrag (19.000 €), der Landkreis fördert den laufenden Betrieb der F.E.G. mit jeweils 75 % des jährlichen Verlustes.
- Selbst bei halbwegs kostendeckenden Trassenpreisen bleibt die Bahnstrecke ein Zuschussgeschäft (ähnlich wie Straßen)
- Unabhängig davon, welche sonstigen Einnahmen und Erträge erwirtschaftet werden, verbleibt somit immer ein Fehlbetrag; **das hindert die Wirtschaftsprüfer daran, eine positive Going-concern-Prognose abzugeben.**
- Lösung: Betragsmäßig und zeitlich beschränkte Patronatserklärungen der Stadt Friesoythe und/oder des Landkreises Cloppenburg.

Wo ist die Schieflage in der laufenden Finanzierung?

Beispiel Jahresabschluss 2019 der F.E.G.

	Jahresabschluss 2019
Umsatzerlöse	10.852 €
Sonstige betr. Erträge (ohne Zuschuss Landkreis Cloppenburg)	112.186 €
Personalaufwand	-20.291 €
Abschreibungen	-85.257 €
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-89.678 €
Zinsen u. ähnliche Aufwendungen	-23.940 €
Verlust vor Zuschuss LK CLP	-96.128 €
Zuschuss LK CLP = 75 %	72.096 €
Jahresfehlbetrag	-24.032 €

Lösung über eine Patronatserklärung?

Zuschüsse bislang:

Stadt Friesoythe 19.000 € Festbetrag

Landkreis Cloppenburg 75 % vom Defizit, zwischen 40.000 und gut 100.000 €

Das führt per se in jedem Jahr zu einem Verlust!

Vorteile Patronatserklärung:

Defizitabdeckung wäre bis Betrag x gewährleistet.

F.E.G. ist zu wirtschaftlichem Handeln gezwungen.

Finanzielle Verpflichtung der Patronatsgeber bleiben überschaubar.

Knüpfung des Verlustausgleiches an die Tätigkeit der F.E.G. als Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

F.E.G. wäre abgesichert im Hinblick auf Going-concern-Prognose.

Lösung über eine Patronatserklärung?

Beispiel für eine Patronatserklärung des Landkreises:

Der Landkreis Cloppenburg verpflichtet sich, die Jahresfehlbeträge der Friesoyther Eisenbahngesellschaft mbH bis zu einem Betrag von ??? € pro Geschäftsjahr im Rahmen eines Zuwendungsverfahrens auszugleichen. Voraussetzung ist, dass sich die Anrainerkommunen der Bahnstrecke Friesoythe-Cloppenburg mit einem Betrag in Höhe von ??? (einem Viertel?) des Kreiszuschusses ebenfalls an der Defizitabdeckung beteiligen.

Sollte die Friesoyther Eisenbahngesellschaft mbH ihren Betrieb als Eisenbahn-**infrastrukturbetrieb** einstellen, so erlischt auch die Verlustausgleichsverpflichtung.

Status Quo technische Ausgangslage

- Am 26. April 2022 fand die turnusmäßige Überprüfung der Strecke durch die Landeseisenbahnaufsicht statt; beteiligt war auch ein Vertreter des Nds. Wirtschaftsministeriums.
- Mit dem NLVG ist die F.E.G. in enger Abstimmung vgl. möglicher Förderungen.
- Aus dem Protokoll der Bereisung wird ein Sanierungskonzept entwickelt, wobei für Teilbereich Bundes-/Landesmittel eingeworben werden können (Förderquote bis zu 90 %). Kosten insgesamt für mehrere Bauabschnitte; Kostenvolumen 1 bis 10 Mio. € (?), Anteil FEG 10 % (?)
- Es wurde bestätigt, dass dieser Ausbau auch als **Vorstufe** zu sehen ist zur Erschließung der Bahnstrecke für den **Schienen-Personen-Nahverkehr** (SPNV). (Diese Erschließung würde Gesamtkosten i. H. v. > 23 Mio. € erfordern.)

Was passiert wenn ...

Szenario 1

... die Stadt Friesoythe und der Landkreis Cloppenburg sich aus der F.E.G. zurückziehen und kein „Geld fließt“?

- Die F.E.G. wäre zahlungsunfähig und müsste Insolvenz anmelden.
- Es würde Zeit in Anspruch nehmen, bis das weitere „Schicksal“ der Gesellschaft geregelt wäre.
- Es würde sich niemand finden, der das Unternehmen erwirbt, weil die Bahninfrastruktur Geld kostet und zudem hohe Investitionen erfordert.
- Das Projekt „Schienenverkehr im Nordkreis Cloppenburg“ wäre erstmal ins Stocken geraten.

Risiko für die Stadt Friesoythe:

- Finanziell = 13.000 € + lfd. Zuschüsse der letzten Jahre
- Inhaltlich = immens ???

Risiko für den Landkreis Cloppenburg

- Finanziell = lfd. Zuschüsse der letzten Jahre
- Inhaltlich = immens ???

Was passiert wenn ...

Szenario 2

... die Stadt Friesoythe sich aus der F.E.G. zurückzieht und die F.E.G. oder ein neues Unternehmen, z.B. unter Federführung anderer Kommune(n) gegründet wird.

- Die bisherigen Gesellschafter müssten einer „neuen Mehrheit“ zustimmen, was so schnell nicht möglich ist (75 % Zustimmung erforderlich).
- Die Eigenschaft „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ (und –verkehrsunternehmen) müsste ggfs. neu erworben werden.
- Es ginge vor allem für GS Agri wertvolle Zeit verloren, die Instandhaltung wäre nicht wie jetzt geplant bis 2024 in wichtigen Teilen abgeschlossen.

Risiko für die Stadt Friesoythe:

- Finanziell = 13.000 € + lfd. Zuschüsse der letzten Jahre
- Inhaltlich = immens ???

Risiko für den Landkreis Cloppenburg

- Finanziell = lfd. Zuschüsse der letzten Jahre
- Inhaltlich = Stopp beim Ausbau der Infrastruktur in Garrel

Was passiert wenn ...

Szenario 3

... die Stadt Friesoythe sich wie bereits beschlossen mit 200.000 € beteiligt und andere Anliegerkommunen ebenfalls Anteile einbringen? [Zukunftsszenario!](#)

- Die Anliegerkommunen hätten ein Mitspracherecht in der Gesellschafterversammlung, könnten also Prioritäten mit bestimmen.
- Zukunftsprojekte wären leichter zu realisieren, weil alle Anrainerkommunen mit „am Tisch sitzen“

Risiko für die Stadt Friesoythe:

- Finanziell = 200.000 € + lfd. Zuschüsse der letzten Jahre
- Inhaltlich = überschaubar

Risiko für den Landkreis Cloppenburg u. sonstige Kommunen

- Finanziell = Einlagen lfd. Zuschüsse der letzten Jahre
- Inhaltlich = überschaubar

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Heidrun Hamjediers

Geschäftsführung

Friesoyther Eisenbahngesellschaft mbH

Alte Mühlenstraße 12

26169 Friesoythe

Telefon 0 44 91 / 92 93 147

Telefax 0 44 91 / 92 93 101