

Cloppenburg, den 10.11.2015

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>Beratung</b>
Ausschuss für Planung und Umwelt	19.11.2015	öffentlich
Kreisausschuss	08.12.2015	nicht öffentlich
Kreistag	17.12.2015	öffentlich

**Behandlung: öffentlich****Tagesordnungspunkt****Bezuschussung der laufenden Betriebskosten der Friesoyther Eisenbahngesellschaft (F.E.G.)****Sachverhalt:**

Mit dem anliegenden Antrag bittet die Friesoyther Eisenbahngesellschaft um die Zuschussung der laufenden Betriebskosten der Gesellschaft in Höhe von 110.400 € für 2016. Dies entspricht einem 80%igen Zuschuss zu den in 2016 erwarteten Defiziten bei den laufenden Kosten (93.000 €) und den Investitionskosten (45.000 €).

Auf Anfrage hat die F.E.G. erläuternd und ergänzend folgendes mitgeteilt:

1. „Die F.E.G. strebt die Gleichbehandlung zur Strecke Ocholt-Sedelsberg zu ähnlichen Konditionen wie sie der Emsländischen Eisenbahn (EEB) gewährt werden an. Das bedeutet eine jährliche Zuschussung zu den Defiziten. Aus den Erfahrungen würde für den laufenden Betrieb ein durchschnittlicher jährlicher Zuschuss von 70.000 € auskömmlich sein“.
2. Die Strecke wird ca. zweimal wöchentlich befahren, also ca. 25 Züge jährlich, ca. 13.000 t Holz und 30.000 t Mineralgemische mit steigender Tendenz. Die Transporte werden ausschließlich mit Ganzzügen mit 540 m Länge durchgeführt.
3. Aktuelle Nutzer: Neben der Museumseisenbahn nutzen aktuell 2 Firmen aus dem Landkreis Cloppenburg die Strecke (Holz und Mineralgemisch)
4. Potenzielle Nutzer (entsprechende Absichtserklärungen zur Streckennutzung liegen nicht vor): Die Holzverladung soll unter Errichtung eines Ladeplatzes und Lagerplatzes für Rundholz in Garrel intensiviert werden. Hierdurch wird eine Erhöhung der jährlichen Anzahl der Holztransporte erwartet.  
Es werden seit längerem Verhandlungen mit Futtermittelhändlern geführt; hier wird zukünftig sowohl von den Firmen, als auch von der F.E.G. Potenzial gesehen.  
Mit einem Unternehmen (Mineralgemische) werden Gespräche über einen Gleisanschluss des Firmengeländes in Verbindung mit einem Betriebsbahnhof für den MFC (Museumseisenbahn Friesoythe-Cloppenburg) geführt.  
Es besteht eine Anschlussoption für den c-port und Möglichkeiten für den Schienenpersonennahverkehr.
5. Die aktuellen Infrastrukturmaßnahmen hinsichtlich der Erweiterung der Ladestraße und der Ertüchtigung des Durchlasses in Garrel sind Infrastrukturmaßnahmen der F.E.G. und nicht der Gemeinde Garrel.
6. Die Strecke weist lt. Prüfung der Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA) v. 07.09.2012 keine schwerwiegenden Mängel auf, die perspektivisch mit hohem

Investitionsaufwand behoben werden müssen. Es gibt einzelne Streckenabschnitte, die in den nächsten 10 Jahren saniert werden müssen. Die F.E.G. rechnet mit rd. 1.5 Mio. € für die nächsten 3 Jahre, wobei auf die 90%ige Förderung durch Bund und Land zurückgegriffen werden soll.

7. Die Standortkommunen mit Ausnahme der Stadt Friesoythe beteiligen sich nicht an den Investitions- und Unterhaltungskosten der Strecke.
8. Die Verlader beteiligen sich ebenfalls nicht an den Investitionskosten.
9. In der Gemeinde Garrel wird in 2016 das bestehende Umfahrgleis im Bereich des ehemaligen Bahnhofs aufgehoben und in das Industriegebiet an der Dieselstraße verlegt. Gleichzeitig wird ein Bahnübergang signalisiert. Die Baumaßnahmen erfolgen in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Garrel, mit Förderungen aus dem GVFG und von der Landesnahverkehrsgesellschaft. Die Finanzierung der Eigenanteile erfolgt durch die Gemeinde Garrel.

Die bisherige Zuwendungspraxis des Landkreises (Zuwendungen an die EEB für die Strecke Ocholt-Sedelsberg) und die von der F.E.G. angestrebte Zuwendung stellen sich im Vergleich wie folgt dar:

<b>EEB</b>	<b>F.E.G.</b>	<b>Bemerkung</b>
- Beauftragung der EEB per Vertrag aufgrund der Interessen der regionalen Wirtschaft im Nordkreis	- Keine Beauftragung durch den Landkreis; Eigeninteressen der F.E.G.	
- Streckenlänge: 62,5 km	- Streckenlänge: 26 km	
- Transportmenge jährlich Ø Aktuell ca. 65.000 t	- Transportmenge jährlich Ø Aktuell ca. 43.000 t	
- Nutzer: Torfverlader, Westfalen Gas AG, (nachrangiger Nutzer ist die Museumseisenbahn)	- Nutzer: Zwei Unternehmen u. insbesondere die Museumseisenbahn	
- Weitere Nutzer sollen gewonnen werden	- Weitere Nutzer sollen gewonnen werden	
- Defizit bei den laufenden Ausgaben Ø ca. 100.000 € jährlich	- Defizit bei den laufenden Ausgaben Ø gem. Antrag ca. 70.000-90.000 € jährlich	- Vergleichsweise hohe Kosten für laufende Ausgaben bei der F.E.G. und entsprechend hohes Defizit
- Investitionskosten (Sanierungen) jährlich Ø 360.000 €	- Investitionskosten (Sanierungen) lt. Antrag jährlich Ø 500.000 €	- Vergleichsweise hohe jährliche Sanierungskosten bei der F.E.G.
- Investitionen nur mit Zustimmung des Landkreises	- Investitionsentscheidung trifft die F.E.G.	- Der Landkreis hat keine Einflussmöglichkeiten auf Investitionsabsichten der F.E.G.
- Nur den von der Landeseisenbahnaufsicht für dringlich gehaltenen Investitionskosten wird zugestimmt (Ausnahme: Ertüchtigung der Strecke auf Ausbaustufe D in 2010)	- Dringlichkeit der Investitionen ist noch nachzuweisen	- Freiwilligkeit der Investitionen ist im Einzelfall zu prüfen – insbesondere ob Investitionen zugunsten der Museumseisenbahn vom Landkreis gefördert werden sollen
- Finanzierung der nicht durch Fördermittel gedeckten <b>Investitionskosten</b> gemeinschaftlich durch den Landkreis (ca. 50%), die Verlader (ca. 40%) und die Standortkommunen (10%)	- Gemäß Antrag Übernahme der nicht durch Fördermittel gedeckten Investitionskosten durch den Landkreis in Höhe von 80%	- Fehlende Beteiligung der Verlader und der Standortkommunen bei den ungedeckten Investitionskosten der F.E.G. verhindert Gleichbehandlung von Unternehmen und Standortkommunen im Landkreis
- Finanzierung der nicht durch Einnahmen	- Gemäß Antrag Finanzierung der nicht durch Einnahmen	- Fehlende Beteiligung der Standortkommunen an den nicht

durch gedeckten <b>laufenden Kosten</b> Einnahmen gemeinschaftlich durch den Landkreis (ca. 75%) und die Standortkommunen (ca.25%)	der nicht durch Einnahmen gedeckten <b>laufenden Kosten zu 80% durch den Landkreis und zu 20% durch die F.E.G.</b>	durch Einnahmen gedeckten laufenden Kosten verhindert Gleichbehandlung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden
- Keine pauschalen Zuwendungen; Abrechnung nach Vorlage von Ausgabebelegen	- Tatsächliche Kosten sind nachzuweisen	

Mit den mittel- bis langfristigen strukturpolitischen Zielsetzungen des Landkreises (trimodale Anbindung des c-port, ÖPNV, Verlagerung von Verkehren von der Straße auf umweltfreundliche Verkehrsträger, Erhöhung der Standortattraktivität des Landkreises für Neuansiedlungen und der perspektivischen Möglichkeit der Zusammenführung der Betriebsorganisationen von EEB und F.E.G.) dürfte der Erhalt der Eisenbahninfrastruktur der F.E.G. nach Ansicht der Verwaltung grundsätzlich vereinbar sein.

Eine dauerhafte Beteiligung des Landkreises an den Kosten der Vorhaltung der Strecke wird jedoch mit Blick auf die Förderung der Eisenbahnstrecke Ocholt-Sedelsberg (EEB) und der Gleichbehandlung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden sowie der Unternehmen im Landkreis nur unter folgenden Bedingungen empfohlen:

- a) Die Förderung erstreckt sich allein auf die von der Landeseisenbahnaufsicht für dringlich gehaltenen Investitionen zum Erhalt der Strecke und nicht auf freiwillige Maßnahmen der F.E.G. (z.B. zugunsten der Museumseisenbahn). Voraussetzung ist ferner, dass der Landkreis den Investitionen zustimmt.
- b) Die Beteiligung des Landkreises an den **ungedeckten Investitionskosten** beträgt entsprechend der Zuwendungen an die EEB **max. 50%**. Voraussetzung ist ferner eine Beteiligung der Streckennutzer und der Standortkommunen.
- c) Eine Förderung der **ungedeckten laufenden Kosten** kommt nur hinsichtlich des auf den Streckenbetrieb und die Unterhaltung entfallenden Anteils in Betracht. Die max. Zuwendung des Landkreises beträgt **75%** der entsprechenden Kosten. Auch hier ist Voraussetzung, dass sich die Standortkommunen an den Kosten beteiligen.
- d) Die Zuwendungen werden nur als Anteilsfinanzierung zu den konkret nachgewiesenen und belegten Ausgaben gewährt. Eine Pauschalförderung wird ausgeschlossen.
- e) Eine Förderung sollte zunächst für die Dauer von drei Jahren ausgesprochen werden, um Aufwand und Nutzen der Strecke regelmäßig überprüfen zu können.

**PSP-Element (Produkt)**

P1.571000.300 / SK 431600

**Beschlussvorschlag:**

Dem Kreistag wird folgende Beschlussfassung empfohlen:

Um die Eisenbahnstrecke Cloppenburg-Friesoythe langfristig als Verkehrsinfrastruktur vorzuhalten, wird vorgeschlagen, der F.E.G. mbH Zuwendungen zu den ungedeckten laufenden Ausgaben des Betriebes und der Unterhaltung sowie zu den ungedeckten Investitionskosten der dringend notwendigen Sanierungsmaßnahmen zu gewähren. Die Zuwendungen werden unter Berücksichtigung der vorgenannten Bedingungen auf max. 50% zu den ungedeckten Sanierungskosten und auf 75% zu den ungedeckten laufenden Kosten des Betriebes und der Unterhaltung der Strecke begrenzt. Die Zuwendungen werden in einem regelmäßigen Abstand

von 3 Jahren einer Prüfung unterzogen.