

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2012

1. Grundlagen des Unternehmens

Die Regionale Bahngesellschaft Kaarst – Neuss – Düsseldorf – Erkrath – Mettmann – Wuppertal (Regiobahn) GmbH wurde im August 1992 gegründet. Die Gesellschaft betreibt die Eisenbahninfrastruktur auf den Streckenabschnitten:

Düsseldorf-Gerresheim – Mettmann Stadtwald

und

Mettmann Stadtwald – Dornap Hahnenfurth

sowie

Neuss Hbf – Kaarster See,

die die Gesellschaft am 01.01.1998 von der DB Netz AG übernommen hat in eigener Verantwortung und Zuständigkeit.

Nach Einstellung des Personenverkehrs durch die Deutsche Bahn AG auf diesen Strecken wurde mit der Sanierung der Strecken und Verkehrsanlagen begonnen. Im September 1999 wurde der Betrieb des Personenverkehrs auf der Linie der S28 von Mettmann Stadtwald nach Kaarster See zunächst im Stundentakt und ab Mai 2000 im 20-Minuten-Takt wieder aufgenommen.

Durch Gründung der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH im Oktober 2005 - zum damaligen Zeitpunkt als 100%ige Tochtergesellschaft der Regiobahn GmbH - wurde die Aufgabe zur Durchführung des Schienenverkehrs auf der Linie der S28 (Regiobahn) auf die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH übertragen. Die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH hat nach Erteilung der Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Personenbeförderung den Geschäftsbetrieb zum 01. Februar 2006 aufgenommen. Seitdem ist die Regiobahn GmbH nur noch als reines Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH als Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig.

Mit Wirkung zum 31.12.2010 hat die Regiobahn GmbH die Geschäftsanteile an der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH an die Landeshauptstadt Düsseldorf (39,0%), den Rhein-Kreis Neuss (26,0%), den Kreis Mettmann (22,2%) und die Stadt Kaarst (12,8%) veräußert. Gleichzeitig wurde der Ergebnisabführungsvertrag mit der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH einvernehmlich aufgehoben.

2. Darstellung des Geschäftsverlaufs 2012

2.1. Entwicklung des Unternehmens

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Geschäftsjahres 2012 weist einen Jahresfehlbetrag von -230 T€ aus. Dem gegenüber gab es im Vorjahr einen Jahresüberschuss von 376 T€.

2.2. Umsatzentwicklung

Die Gesellschaft erwirtschaftet ihre Umsatzerlöse im Wesentlichen aus den Infrastrukturleistungen für die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH.

Im Geschäftsjahr 2012 sind die Umsatzerlöse um 461 T€ von 4.328 T€ auf 3.867 T€ zurückgegangen. Die wesentliche Ursache hierfür sind Rückgänge bei den Erlösen aus den Infrastrukturleistungen, der Überlassung der Servicestation und der Geschäftsbesorgung jeweils gegenüber der Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH.

2.3. Investitionen

Die Investitionen des Geschäftsjahres beliefen sich insgesamt auf 735 T€. Investitionsschwerpunkt war insbesondere die Errichtung einer Zugangsrampe für Schwerbehinderte am Haltepunkt Erkrath-Nord.

Die Abschreibungen des Geschäftsjahres 2012 betrugen insgesamt 2.586 T€ und lagen damit um 26 T€ unterhalb des Vorjahres.

Leasingverpflichtungen in wesentlichem Umfang ist die Gesellschaft nicht eingegangen.

2.4. Finanzierungsmaßnahmen bzw. -vorhaben

Die getätigten Investitionen konnten weitestgehend aus dem laufenden Cashflow und den vorhandenen liquiden Mitteln finanziert werden. Im Geschäftsjahr wurden keine neuen Bankdarlehen aufgenommen.

Zur Überbrückung von Liquiditätsengpässen wird der Gesellschaft ein revolvingender Kreditrahmen zur Aufnahme von kurzfristigen Blockkrediten in Höhe von 3.000 T€ zur Verfügung gestellt. Dieser wurde nicht in Anspruch genommen. Die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH hat der Regiobahn GmbH im Dezember 2012 ein kurzfristiges Darlehen von 300 T€ zur Verfügung gestellt.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind im Geschäftsjahr aufgrund von planmäßigen Tilgungen von 3.779 T€ auf 3.425 T€ zurückgegangen.

2.5. Personal- und Sozialbereich

Im Berichtsjahr wurde die Regiobahn GmbH vom hauptamtlichen Geschäftsführer Herrn Dipl.-Ing. Joachim Korn geleitet. Er ist alleiniger Geschäftsführer der Gesellschaft.

Die Personalsituation stellt sich zum Bilanzstichtag 2012 wie folgt dar:

- 1 hauptamtlicher Geschäftsführer
- 1 kaufmännischer Leiter/Prokurist (in Personalunion)
- 1 Geschäftsführungsassistentin
- 1 kaufmännische Vollzeitkraft
- 1 Ingenieurin in Teilzeit
- 2 Ingenieure in Vollzeit
- 1 Angestellter für allgemeine Betriebsarbeiten im Außendienst
- 5 Fahrdienstleiter

Die Entlohnung für die Tarifangestellten erfolgte gemäß Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD).

3. Darstellung der Lage

3.1. Vermögenslage

Bei einer um 2,1 Mio. € verringerten Bilanzsumme beträgt die Eigenkapitalquote 14,5% gegenüber 14,2% im Vorjahr. Der Anteil des Sonderpostens für Investitionszuschüsse beträgt 66,4% gegenüber 67,7% im Vorjahr. Der Anteil der Rückstellungen beträgt 1,0%, der Anteil der Verbindlichkeiten 16,6% und der Anteil des passiven Rechnungsabgrenzungspostens 1,6%.

Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme ist von 97,4% im Vorjahr auf 98,0% angestiegen.

Die Stichtagsliquidität betrug im Vorjahr 457 T€, in diesem Jahr 32 T€.

3.2. Finanzlage

Auf eine Inanspruchnahme von Kontokorrentlinien wurde im Geschäftsjahresverlauf weitgehend verzichtet. Die anfallenden finanziellen Verpflichtungen wurden stets – in der Regel unter Erwirtschaftung von Skontoerträgen – unter Einhaltung der Zahlungsziele erfüllt.

Die Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH hat der Regiobahn GmbH im Dezember 2012 ein kurzfristiges Darlehen von 300.000 € zur Verfügung gestellt. Der von der Kreissparkasse Düsseldorf zur Verfügung gestellte Blockkredit wurde im Geschäftsjahr nicht in Anspruch genommen.

3.3 Ertragslage

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen durch Entgelte für die Überlassung der Infrastruktur erwirtschaftet. Hierzu gehören die Trassen und Haltepunkte auf dem West- und Ostast der Regiobahnstrecke, sowie die Servicestation in Mettmann Stadtwald. Die sonstigen betrieblichen Erträge betreffen in erster Linie die Erträge aus der ratiellen Auflösung des Sonderpostens für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit beträgt -256 T€. Dem gegenüber stand ein Vorjahresergebnis von +428 T€. Das negative Ergebnis ist im Wesentlichen auf außergewöhnlich hohe Instandhaltungsaufwendungen für Schienen- und Weichenerneuerungen im Geschäftsjahr zurück zu führen. Diese sind im Geschäftsjahr 2013 in der Höhe nicht mehr zu erwarten, so dass dann wieder mit einem positiven Jahresergebnis gerechnet wird.

4. Hinweise auf Risiken bei der künftigen Entwicklung

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

In Zusammenarbeit mit einer Beratungsgesellschaft hat die Gesellschaft im Hinblick auf die Entwicklung eines spezifischen Risikofrüherkennungssystems eine Risikoanalyse durchgeführt. Die erkennbaren Risiken wurden erfasst und in einem Risikokatalog mit ihren finanziellen Auswirkungen auf das Unternehmen festgehalten. Ein Risikohandbuch wurde in 2004 mit Beteiligung von Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung eingeführt.

Der Verkehrsausschuss des Landtags Nordrhein-Westfalen hat am 07. März 2013 sein Einverständnis zur Feststellung der Verlängerung der Regiobahn von Mettmann nach Wuppertal als Investitionsmaßnahme im besonderen Landesinteresse nach §13 ÖPNVG NRW erklärt. Die Gesellschaft wurde aufgefordert, bis zum 15. Mai 2013 einen Finanzierungsantrag für diese Maßnahme bei der VRR AöR einzureichen. Mit den Rheinischen Kalkwerken (Rheinkalk) wurde bereits im Jahr 2005 ein Vertrag über den Kauf einer Bodenhalde zur Herstellung der erforderlichen Bahntrasse geschlossen, welcher an die Voraussetzung der Finanzierung und Plangenehmigung des Bauvorhabens gebunden ist. Der Vertrag tritt in Kraft, sobald ein Bewilligungsbescheid für das Vorhaben vorliegt.

Neben der Regiobahn-Verlängerung nach Wuppertal Hbf ist ausgehend vom anderen Endhaltepunkt der Linie S28 Kaarster See eine Streckenverlängerung nach Viersen bzw. Venlo geplant. Im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde die gesamtwirtschaftliche Sinnhaftigkeit für das Projekt eindeutig nachgewiesen. Es wurde ein Kosten-Nutzen-Indikator von 2,14 ermittelt. Für die Wiederinbetriebnahme der ehemaligen Streckenverbindung von Kaarster See nach Viersen ist der Bau von

ca. 12 km Gleisanlagen als ein- bzw. zweigleisiger Abschnitt, zwei Haltepunkten in Willich-Schiefbahn und Neersen und ein neuer Bahnsteig im Bahnhof Viersen vorgesehen. Die Baukosten sind mit ca. 57 Mio. € veranschlagt.

Der Stadtrat der Stadt Neuss hat im Februar 2012 die Stadtverwaltung Neuss beauftragt, die konkreten Vorbereitungen für den Bau eines neuen Haltepunktes der Regiobahn an der Morgensternsheide in Neuss einzuleiten. Die Maßnahme soll als Vorhaben nach § 12 ÖPNVG NRW gefördert werden.

Im Jahr 2009 wurde ein Vertrag mit der NordWestBahn GmbH für die Nutzung der Servicestation der Gesellschaft in Mettmann Stadtwald geschlossen. Die NordWestBahn hat im Dezember 2009 für 16 Jahre den Fahrbetrieb auf den Linien RE10 von Kleve nach Düsseldorf Hbf und RB31 von Duisburg Hbf nach Xanten übernommen. Die Wartung und Außenreinigung der dort eingesetzten LINT-Triebfahrzeuge wird seitdem zum Teil in der Servicestation der Gesellschaft durchgeführt. Zu diesem Zweck wurde die Servicestation im Jahr 2009 ausgebaut. Die Gesellschaft hat ferner Lager-, Büro- und Sozialräume errichtet und vermietet diese seit dem 01. Juli 2010 an die NordWestBahn GmbH. Die Finanzierung der Lager-, Büro- und Sozialräume erfolgte über ein Darlehen, welches im Geschäftsjahr 2010 von der Gesellschaft aufgenommen wurde.

Die Gesellschaft erneuert derzeit Gleis- und Weichenanlagen im Güterbahnhof Dornap-Hahnenfurth. Das Land NRW bezuschusst diese Maßnahme im Rahmen der NE Infrastrukturförderung mit einer Förderquote von 50%. Bisher wurden rund 590 T€ ausgegeben. Die Gesellschaft hat hierfür Fördergelder von 270 T€ erhalten. Für die abschließenden Arbeiten im Geschäftsjahr 2013 sind Aufwendungen von 535 T€ geplant, welche mit 267,5 T€ bezuschusst werden.

5. Voraussichtliche Entwicklung

Im Geschäftsjahr 2013 wird wieder mit einem positiven Geschäftsverlauf gerechnet.

Als Investitionsschwerpunkt im Geschäftsjahr 2013 ist die Einrichtung eines Dynamischen Fahrgastinformationssystems (DFI) am Neanderthal-Museum vorgesehen.

Im Herbst 2013 soll mit dem Streckenausbau nach Wuppertal begonnen werden. Die Betriebsaufnahme ist, sofern die Finanzierungszusage vom Land NRW noch vor Herbstanfang 2013 erteilt wird, im Dezember 2016 geplant.

Mettmann, 22.07.2013

Joachim Korn