

Gründung einer Stadtverkehrsgesellschaft

- Verkehrsrechtliche und steuerliche Überlegungen -

5. Sitzung des Arbeitskreises Mobilität der Stadt Erftstadt am 13. April 2016

- **Franz Vochsen**

Rechtanwalt Steuerberater
Geschäftsführer

- Dr. Heilmaier & Kollegen Rechtsanwalts-gesellschaft mbH

Carl-Wilhelm-Straße 16

47798 Krefeld

Telefon: (0 21 51) 65 80 8-0

Telefax: (0 21 51) 65 80 8-18

E-Mail: hc@heilmaier-collegen.de

Internet: www.heilmaier-collegen.de

Übersicht

- I. Ziel
- II. Aufgabenträger nach dem ÖPNVG NRW
- III. Organisation eines städtischen Verkehrsunternehmens
- IV. Bedeutung des steuerlichen Querverbundes
- V. Künftige Handlungsoptionen
- VI. Empfehlung

I. Ziel

- Erlangung des Status als Aufgabenträger nach dem ÖPNVG NRW, um die städtischen Interessen bei der allgemeinen Mobilitätsentwicklung im Stadtgebiet besser vertreten und realisieren zu können.
 - § 9 Abs. 1 Satz 1 und 2 ÖPNVG NRW zur Aufstellung des Nahverkehrsplans:
„Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit kreisangehörige Städte und Gemeinden Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 sind oder nach § 4 Aufgaben wahrnehmen, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich.“

Einvernehmen bedeutet, dass das Einverständnis der betroffenen Gebietskörperschaft vor der Beschlussfassung herbeigeführt werden muss. Bedarf es hingegen nur des Benehmens, so ist der Gebietskörperschaft lediglich Gelegenheit zur Stellungnahme (mit dem Ziel der Verständigung) zu geben, ohne dass eine Bindung hieran besteht; allerdings muss die Stellungnahme zur Kenntnis genommen werden.

II. Aufgabenträger nach dem ÖPNVG NRW

§ 3 Aufgabenträger

- (1) Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte, sowie - mit Ausnahme des SPNV - von mittleren und großen kreisangehörigen Städten, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind. Unter den Voraussetzungen der §§ 4 bis 6 sind auch sonstige kreisangehörige Gemeinden und Zweckverbände Aufgabenträger. Die Aufgabenträger führen diese Aufgabe im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch, soweit nicht im folgenden besondere Pflichten auferlegt werden.
- (2) Die Aufgabenträger sind in ihrem Wirkungskreis zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007... in der jeweils geltenden Fassung. Die Aufgabenträger sind berechtigt, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 und 6 direkt zu vergeben, soweit Bundesrecht dem nicht entgegensteht.

II. Aufgabenträger nach dem ÖPNVG NRW

§ 4 Kreisangehörige Gemeinden

- (1) Der Kreis kann einer Gemeinde auf deren Verlangen die Aufgabenträgerschaft im Ortsverkehr übertragen. Gleiches gilt im Nachbarortsverkehr, wenn die beteiligten Gemeinden sich darüber geeinigt haben. Die Aufgabenträgerschaft von kreisangehörigen Gemeinden, die vor dem 1. Januar 2008 begründet wurde, bleibt unberührt.

II. Aufgabenträger nach dem ÖPNVG NRW

Erftstadt ist eine mittlere kreisangehörige Stadt.

- Zwei Möglichkeiten zur Begründung der Aufgabenträgerschaft:
 - Betrieb eines eigenen ÖPNV-Unternehmens oder wesentliche Beteiligung an einem solchen (§ 3 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG NRW)
 - Übertragung der Aufgabenträgerschaft für den Ortsverkehr durch den Kreis (§ 4 Abs. 1 ÖPNVG NRW)
- Ein Antrag nach § 4 Abs. 1 ÖPNVG NRW wurde gestellt, bislang aber vom Kreis nicht positiv beschieden.

II. Aufgabenträger nach dem ÖPNVG NRW

➤ **Aufgabenträgerschaft nach § 3 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG NRW**

Um ein ÖPNV-Unternehmen im Sinne des § 3 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG NRW handelt es sich dann, wenn ein Unternehmen Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer von nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) genehmigten Linienverkehren des ÖPNV im betreffenden Stadtgebiet ist und diese Linienverkehre nicht überwiegend als alternative Bedienungsformen (AST-Verkehr, Anruf-Linientaxi, Rufbus, Multibus oder vergleichbar) oder Bürgerbus durchgeführt werden.

Eine wesentliche Beteiligung des § 3 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG NRW liegt vor, wenn die große oder mittlere kreisangehörige Stadt mehr als 50 % der Anteile des ÖPNV-Unternehmens hält. Dies gilt auch für den Fall einer mittelbaren Beteiligung.

II. Aufgabenträger nach dem ÖPNVG NRW

- Das städtische ÖPNV-Unternehmen muss somit eine Linienverkehrsgenehmigung nach dem PBefG für eine Linie im Stadtverkehr beantragen und erhalten. Diese Linie muss eigenwirtschaftlich im Sinne der § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG betrieben werden können.

II. Aufgabenträger nach dem ÖPNVG NRW

Bedeutung der Eigenwirtschaftlichkeit einer Linie

§ 8 Abs. 4 PBefG

Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften der EU-Verordnung 1370/2007 und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der EU-Verordnung 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden.

Im Fall einer fehlenden Eigenwirtschaftlichkeit liegt eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistung vor. Der aus dem Linienbetrieb resultierende Verlust wird dem Linienbetreiber z.B. durch die Gewährung eines Zuschuss oder durch eine Verlustausgleichszahlung erstattet.

II. Aufgabenträger nach dem ÖPNVG NRW

Dieser Defizitausgleich darf aus vergabe- und beihilferechtlichen Gründen nur nach der EU-Verordnung 1370/2007 erfolgen. Die Entscheidung über die Gewährung der Ausgleichsleistung obliegt danach der örtlich „zuständigen Behörde“. Dies sind nach § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW die zuständigen Aufgabenträger.

Damit entscheidet der Kreis über die Gewährung von Ausgleichszahlungen, es sei denn es besteht für den Ortsverkehr eine Aufgabenträgerschaft einer kreisangehörigen Stadt nach § 3 Abs. 1 Satz 1 oder § 4 ÖPNVG NRW.

Die Nichtbeachtung der EU-VO 1370/2007 steht der Erteilung einer Linienverkehrsgenehmigung entgegen, § 13 Abs. 1a PBefG.

II. Aufgabenträger nach dem ÖPNVG NRW

Sollte somit eine Linie im Ortsverkehr

- eigenwirtschaftlich betrieben werden können, kann ohne weitere Beteiligung des Kreises ein Genehmigungsantrag bei der Bezirksregierung gestellt werden, über den dann nach Maßgabe des PBefG zu entscheiden ist,
- nur gemeinwirtschaftlich betrieben werden können, bedarf es für den Ausgleich des aus dem Linienbetrieb resultierenden Defizits eines sog. öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der vom örtlich zuständigen Aufgabenträger vergeben wird.
 - Dies ist, solange die Stadt nicht Aufgabenträger nach dem ÖPNVG NRW ist, der Kreis.
 - Bei Aufgabenträgerschaft der Stadt ist diese für ihren Wirkungskreis die zuständige Behörde.

II. Aufgabenträger nach dem ÖPNVG NRW

Als eine mögliche, vom städtischen ÖPNV-Unternehmen zu betreibende Linie kommt zunächst die Linie 974 in Betracht. Hier läuft die bestehende Linienverkehrsgenehmigung jedoch bis zum Jahr 2018.

Des Weiteren ist noch unklar, ob die Linie eigenwirtschaftlich betrieben werden kann; die bisherigen mündlichen Auskünfte lassen aber darauf schließen, dass dies nicht der Fall ist.

Für die kurzfristige Gründung eines städtischen ÖPNV-Unternehmens durch die Erlangung einer eigenen Linienverkehrsgenehmigung kommt daher die Linie 974 schon aufgrund der noch zwei Jahre bestehenden Linienverkehrsgenehmigung nicht in Betracht.

Sollte es sich um eine nur gemeinwirtschaftlich zu betreibende Linie handeln, ist zudem der Kreis zuständig für die Gewährung einer Ausgleichszahlung, die dem Ausgleich des sich aus dem Linienbetrieb ergebenden Verlustes dient. Derjenige, dem der Kreis nach den Regeln der EU-VO 1370/2007 die Ausgleichszahlung gewährt, wird dann auch Inhaber der Linienverkehrsgenehmigung.

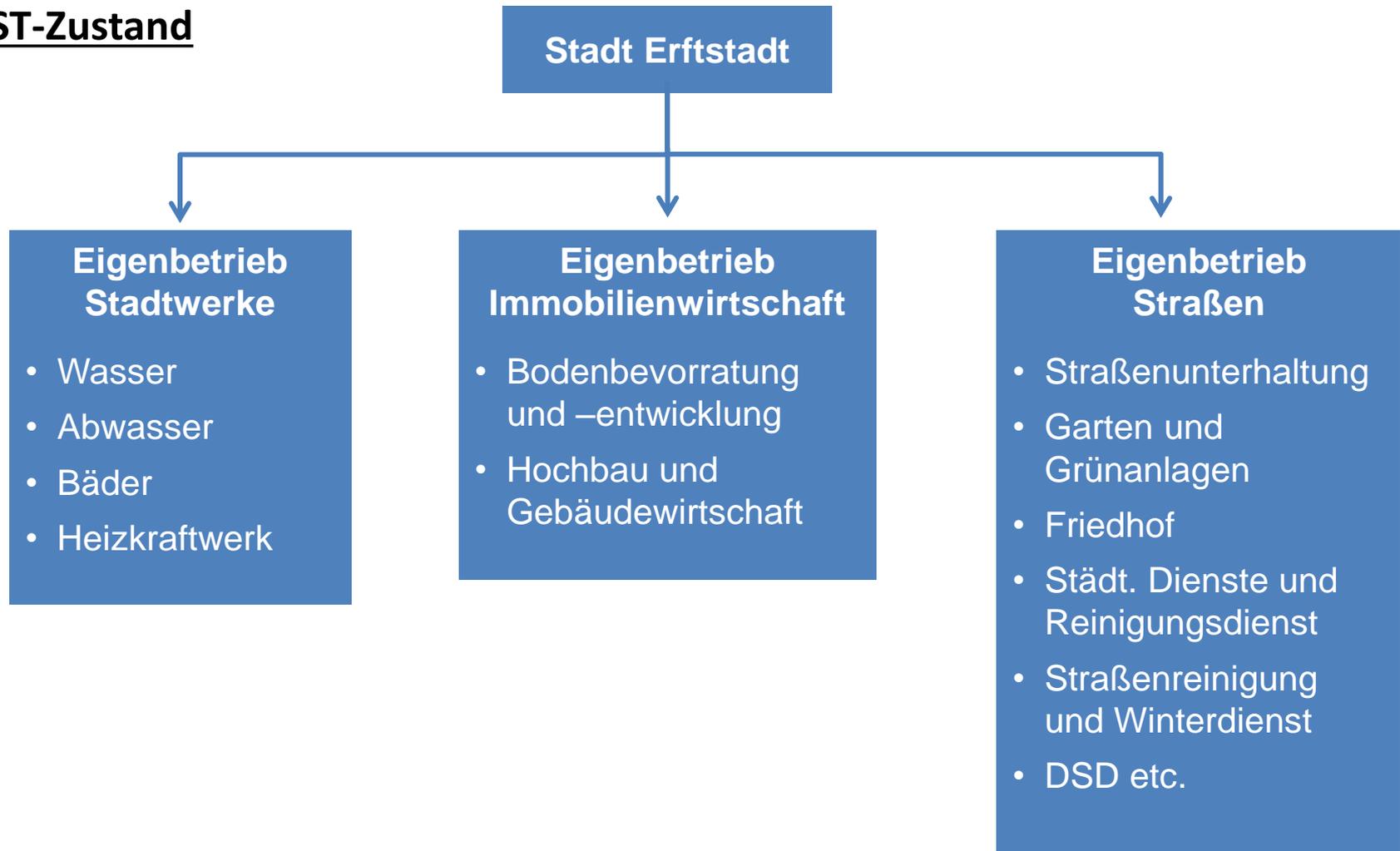
II. Aufgabenträger nach dem ÖPNVG NRW

Alternativ besteht die Möglichkeit, den Schulbusverkehr zwischen Mellerhöfe und Gymnich in einem Linienverkehr nach § 42 PBefG zu überführen. Diese Linie muss jedoch eigenwirtschaftlich betrieben werden können. Ansonsten obliegt es dem Kreis darüber zu entscheiden, ob überhaupt und falls ja wem ein Defizitausgleich gezahlt wird. Lehnt der Kreis die Gewährung einer Ausgleichszahlung ab, bleibt es beim bisherigen freigestellten Schülerverkehr. Der Kreis kann sich jedoch auch dazu entschließen, der REVG die entsprechende Ausgleichszahlung für diese Linie zu gewähren (Refinanzierung über die Kreisumlage). In diesem Fall würde dann die REVG die Linienverkehrsgenehmigung für diese Linie erhalten (mit der RVK GmbH als Subunternehmer).

Sollte im Falle der Eigenwirtschaftlichkeit die Stadt bzw. ein von ihr beherrschtes Unternehmen eine Linienverkehrsgenehmigung für diese Linie erhalten, wäre die Stadt Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG.

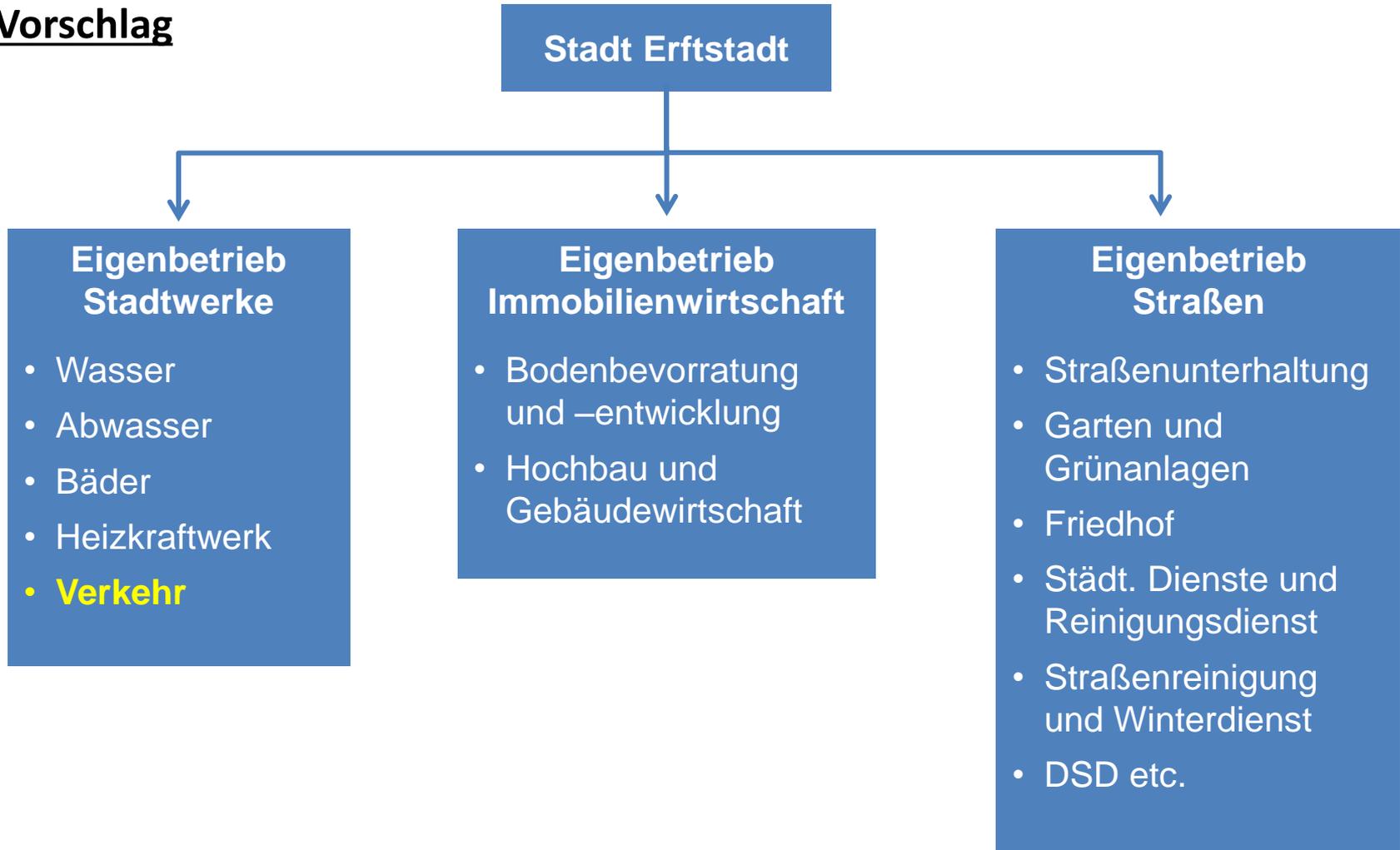
III. Organisation eines städtischen Verkehrsunternehmens

IST-Zustand



III. Organisation eines städtischen Verkehrsunternehmens

Vorschlag



III. Organisation eines städtischen Verkehrsunternehmens

- **Argumente für die Einrichtung einer Verkehrssparte innerhalb des Eigenbetriebs „Stadtwerke“**
 - Geringer organisatorischer Aufwand
 - Keine rechtsformbedingten Kosten
 - Die Einbeziehung in den anerkannten steuerlichen Querverbund zwischen der Wasser- und der Bädersparte sowie dem Heizkraftwerk ist am leichtesten herzustellen.
 - Sollte die Stadt Gesellschafterin der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) werden, könnte sie die RVK vergabefrei im Rahmen eines Inhouse-Geschäfts mit der Erbringung von Fahrleistungen beauftragen (§ 108 Abs. 4 GWB n. F.).
 - Bei juristischen Personen des öffentlichen Rechts gelten die Genehmigungsvoraussetzungen nach § 13 Abs. 1 PBefG als gegeben (§ 13 Abs. 6 PBefG).

III. Organisation eines städtischen Verkehrsunternehmens

➤ § 13 Abs. 1 PBefG

Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn

1. die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Betriebs gewährleistet sind,
2. keine Tatsachen vorliegen, die die Unzuverlässigkeit des Antragstellers als Unternehmer oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen dartun,
3. der Antragsteller als Unternehmer oder die für die Führung der Geschäfte bestellte Person fachlich geeignet ist und
4. der Antragsteller und die von ihm mit der Durchführung von Verkehrsleistungen beauftragten Unternehmer ihren Betriebssitz oder ihre Niederlassung im Sinne des Handelsrechts im Inland haben.

Die fachliche Eignung nach Satz 1 Nr. 3 wird durch eine angemessene Tätigkeit in einem Unternehmen des Straßenpersonenverkehrs oder durch Ablegung einer Prüfung nachgewiesen.

IV. Bedeutung des steuerlichen Querverbunds

- Der steuerliche Querverbund erlaubt die steuerlich wirksame Verrechnung von Gewinnen und Verlusten aus verschiedenen Tätigkeiten der Kommune.
- Ein steuerlicher Querverbund ist nach § 4 Abs. 6 KStG (nur) möglich, wenn
 - die zusammen zu fassenden Tätigkeiten gleichartig sind,
 - zwischen ihnen nach dem Gesamtbild der tatsächlichen Verhältnisse objektiv eine enge wechselseitige technisch-wirtschaftliche Verflechtung von einigem Gewicht besteht oder
 - die Ergebnisse aus den Tätigkeiten Strom-, Gas-, Wasser- oder Wärmeversorgung, dem öffentlichen Verkehr oder dem Hafenbetrieb zusammengefasst werden.
- Von der Finanzverwaltung wird beim Eigenbetrieb Stadtwerke der steuerliche Querverbund zwischen der Wasser- und der Bädersparte sowie dem Heizkraftwerk anerkannt.

IV. Bedeutung des steuerlichen Querverbunds

Stadtwerke Erfstadt (in TEUR)

	Wasserversorgung		Hallenbad		Freibad		Heizkraftwerk		Summe	
2013	152,6		./.	183,7	./.	135,6	./.	221,1	./.	387,8
2014	./.	23,3	./.	206,3	./.	152,3	./.	204,3	./.	586,2

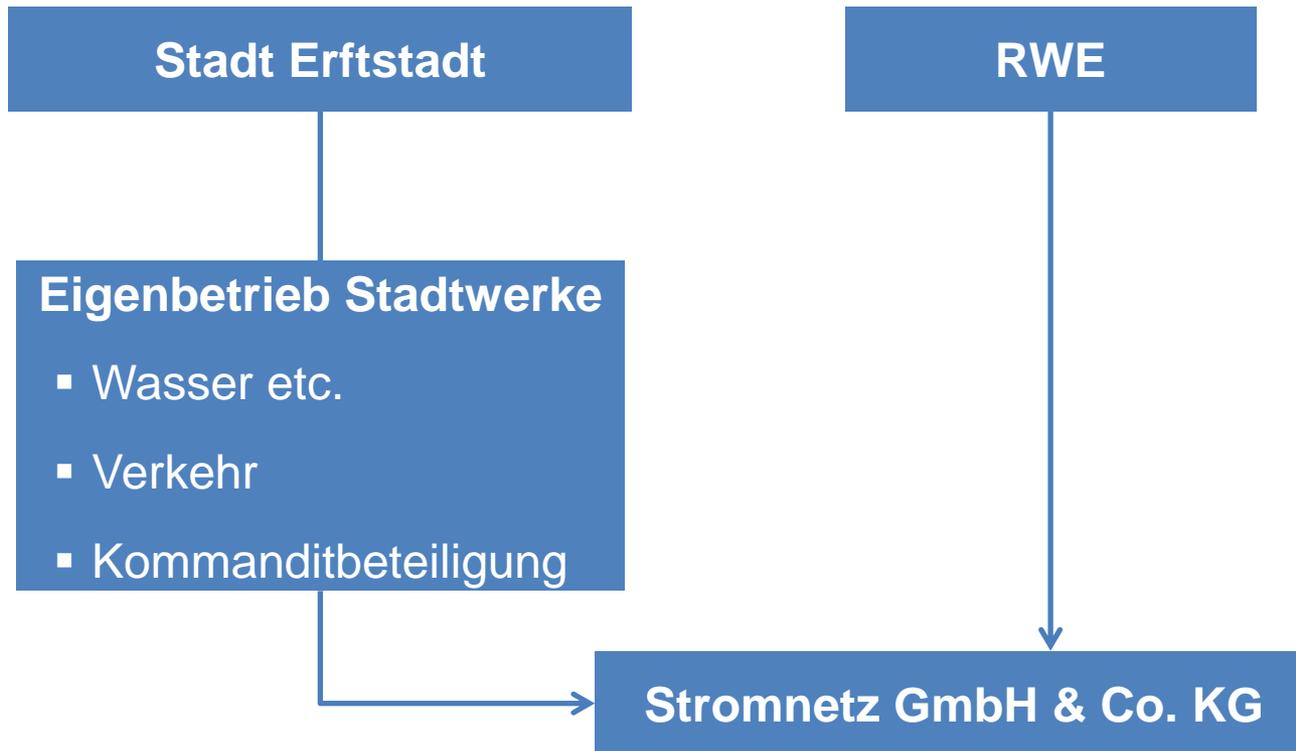
- Der Einbeziehung der unternehmerischen Betätigung im ÖPNV in den Eigenbetrieb Stadtwerke kommt nur dann Bedeutung zu, wenn diese Sparte Gewinne erzielt.
- Es ist jedoch fraglich,
 - ob nennenswerte Gewinne in dieser Sparte erzielt werden und
 - ob eine Einbeziehung der Verkehrssparte in den anerkannten steuerlichen Querverbund möglich ist, ohne diesen zu gefährden.
- Sollten im Rahmen der unternehmerischen Betätigung im ÖPNV Verluste erwirtschaftet werden, sollte diese Tätigkeit zur Realisierung der steuerlichen Vorteile des Querverbundes anders organisiert werden. Zurzeit bestehen allerdings keine verrechenbaren steuerlichen Gewinne bei der Stadt.

V. Künftige Handlungsoptionen

- Sollte es zur Gründung einer gemeinsamen Stromnetzgesellschaft mit RWE in der Rechtsform der GmbH & Co. KG kommen, ist zu überlegen, die Kommanditbeteiligung der Stadt an dieser Gesellschaft mit dem städtischen Verkehrsunternehmen für steuerliche Zwecke zusammenzufassen.

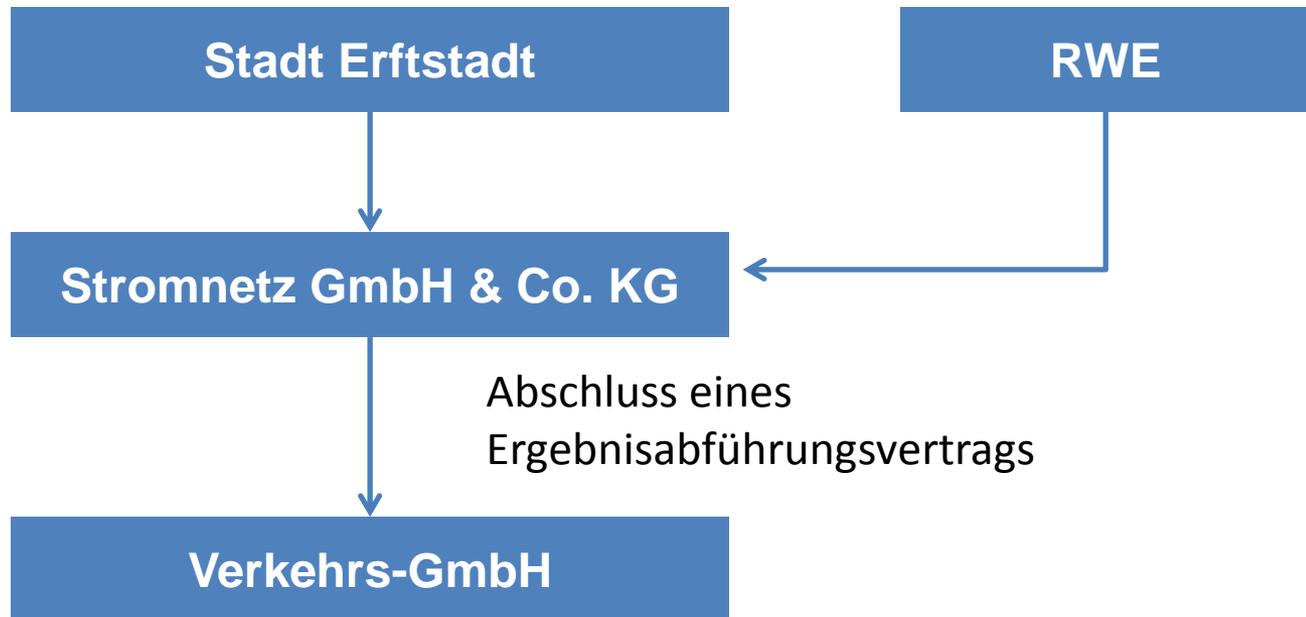
Der städtische Anteil am Gewinn aus der Netzgesellschaft und die Verluste aus dem Verkehrsunternehmen sind ohne weiteres steuerlich verrechenbar.

V. Künftige Handlungsoptionen



- Vorteil: - Körperschaftsteuerliche Ergebnisverrechnung hinsichtlich des städt. Gewinnanteils
- Schlanke Struktur

V. Künftige Handlungsoptionen

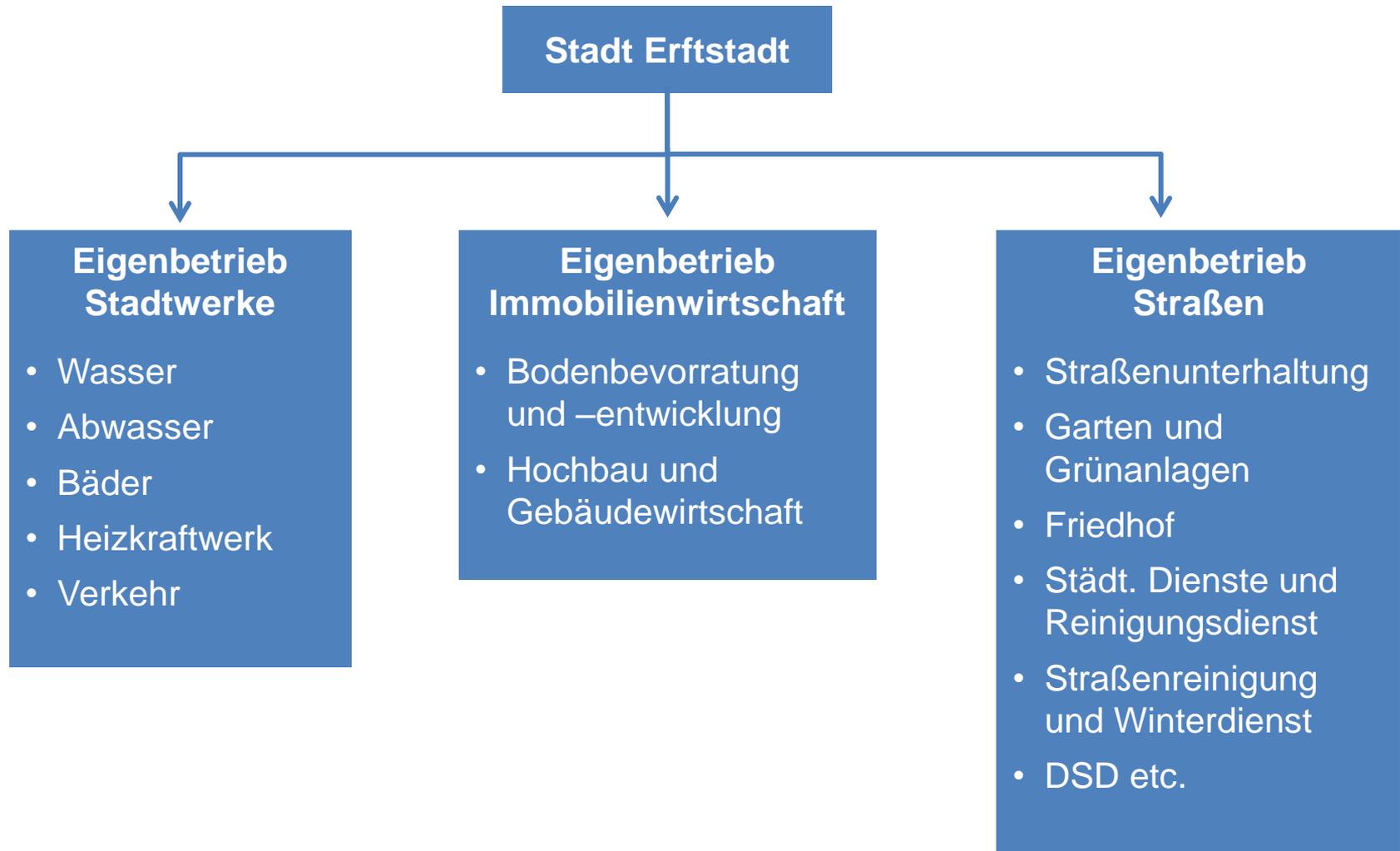


- Vorteil: körperschaftsteuerliche und gewerbesteuerliche Ergebnisverrechnung
- Nachteil: - aufwändigere Gestaltung
 - fraglich, ob RWE einer solchen Gestaltung, die auf Ebene der Netzgesellschaft eine abweichende Gewinnverteilung erfordert, zustimmen würde.

VI. Empfehlung

- Überführung des bislang freigestellten Schülerverkehrs zwischen Mellerhöfe und Gymnich in einen Linienverkehr nach § 42 PBefG, wenn diese Linie eigenwirtschaftlich, d.h. ohne Verluste, betrieben werden kann
- Das im Falle der Erteilung einer Linienverkehrsgenehmigung entstehende städtische Verkehrsunternehmen wird als weitere Sparte des Eigenbetriebs Stadtwerke geführt. Die Stadt Erftstadt schließt einen Kooperationsvertrag mit dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg.
- Prüfung eines Antrags auf Erteilung einer Linienverkehrsgenehmigung für die Linie 974, insbesondere hinsichtlich der Frage der Eigenwirtschaftlichkeit.
 - Hinweis: Die Aufgabenträger können im Nahverkehrsplan Linienbündel festlegen. Eigenwirtschaftliche Anträge, die aus einem solchen Linienbündel einzelne ertragreiche Linien herauslösen würden, sind nicht genehmigungsfähig, § 13 Abs. 2 Nr. 3d PBefG.

VI. Empfehlung



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**



Franz Vochsen

Rechtsanwalt
Steuerberater

Geschäftsführer

**Dr. Heilmaier & Kollegen
Rechtsanwalts-gesellschaft mbH**

Carl-Wilhelm-Straße 16
D-47798 Krefeld

Postfach 10 02 43
D-47702 Krefeld

Telefon: +49 (0) 2151 65 80 8-0
Telefax: +49 (0) 2151 65 80 8-18
e-Mail: franz.vochsen@heilmaier-collegen.de
www.heilmaier-collegen.de