

## Beschlussvorlage - öffentlich -

Organisation	Bereich	Periode	Jahr	Lfd. Nr.	Nachtrag
AöR	F	VII	2005	30	002

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeiten
Haupt- und Finanzausschuss	16.06.2005	Empfehlung
Verwaltungsrat	16.06.2005	Empfehlung
Aufsichtsrat	16.06.2005	Kenntnisnahme
Gesellschafterversammlung		Kenntnisnahme
Verbandsversammlung	28.06.2005	Entscheidung

**Datum:** 22.06.2005

### Betreff

Das neue ÖSPV-Finanzierungssystem im VRR ab dem Jahr 2005

### Beschlussvorschlag

1. Die Verbandsversammlung stimmt dem „neuen ÖSPV-Finanzierungssystem im VRR ab dem Jahr 2005“ gemäß Drucksache VII/05/30 (einschließlich Anlagen) zu, unter der Bedingung, dass die Abstimmung mit dem Finanzministerium NRW zu keinen Änderungen der steuerlichen Beurteilung in Bezug auf die bisherigen Abstimmungen (zuletzt 1999) **führt ergibt.**
2. Die Verbandsversammlung stimmt dem Erlass der Finanzierungsrichtlinie gemäß Anlage zu dieser Drucksache zu.
3. Die Verbandsversammlung empfiehlt den Räten/Kreistagen der Verbandsmitglieder, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt...../Der Kreistag des Kreises ..... stimmt dem „neuen ÖSPV- Finanzierungssystem im VRR ab dem Jahr 2005“ gemäß Drucksache des Zweckverban-

des VRR Nr. VII/05/30 einschließlich der Anlagen zu.

Der Rat der Stadt...../Der Kreistag des Kreises ..... nimmt den Erlass der Finanzierungsrichtlinie zustimmend zur Kenntnis.

Der Rat der Stadt...../Der Kreistag des Kreises ..... erklärt sich mit der in der ZV-Drucksache VII/05/30 beschriebenen Art und Weise der Betrauung einverstanden. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ergeben sich aus der Drucksache des Zweckverbandes VRR **Drucksache** Nr. VII/05/30 i. V. m. der Finanzierungsrichtlinie des VRR.

Der Rat der Stadt...../Der Kreistag des Kreises ..... beschließt, dass die Finanzierung von kommunalen Verbundverkehrsunternehmen, an denen die Stadt/der Kreis beteiligt ist, wie bisher im Rahmen der Regelungen der §§ 19, 20, insbesondere § 19 Abs. 7 und 8, durchgeführt wird. Hierüber erhält der Zweckverband VRR eine Mitteilung.

4. Soweit erforderlich, führt die Stadt.....//der Kreis ..... (Anteilseigner) einen entsprechenden gesellschaftsrechtlichen Beschluss zur Konkretisierung der Vorgaben nach § 19 Abs. 7 der Satzung des Zweckverbandes VRR herbei. **Dem betroffenen Verkehrsunternehmen ist aufzuerlegen, Die Aufgabenträger der betroffenen Verkehrsunternehmen tragen dafür Sorge, dass die Vorgaben der Finanzierungsrichtlinie des VRR eingehalten werden einzuhalten.**
5. Die Verbandsversammlung ermächtigt die VRR AöR, gemeinsam mit der Verwaltung des Zweckverbandes VRR zur Umsetzung der Finanzierungsrichtlinie und zur beschleunigten Abwicklung der einzelnen Verwaltungsverfahren Durchführungsbestimmungen zu erlassen. Die Durchführungsbestimmungen sind der Verbandsversammlung zur Kenntnis zu geben.
6. Die Verbandsversammlung empfiehlt den Räten/Kreistagen der Verbandsmitglieder, dass die Betrauung grundsätzlich über die Konzessionen in Verbindung mit den Nahverkehrsplänen erfolgt, übergangsweise über einen Rats-/Kreistagsbeschluss, der mindestens die wesentlichen Grundlagen, wie ein Nahverkehrsplan sie hat, enthält.
- ~~7. Die Berechnungsgrundlage für den Beitrag, den die Verkehrsunternehmen zur Finanzierung der Verbundaufgaben leisten, und der Bestandteil des Finanzierungsbausteins 2 (Verbundbedingte Regie- und Vertriebsmehrkosten) ist, wird ab dem Jahr 2006 die Summe der Einnahmen aus VRR-Tarif, saldiert mit den Ausgleichsbeträgen der Einnahmenaufteilung, sein. Der Schlüssel beträgt 1 % dieser Bemessungsgrundlage. Darüberhinaus evt. notwendige Mittel für Sondermaßnahmen müssen gesondert beschlossen werden.~~

Punkt 7 wird zurückgezogen und zur nächsten Sitzung in die Beschlussvorlage zur Neuorganisation, die die Umsetzung der „großen Lösung“ beinhaltet, einbezogen.

8. Die Verbandsversammlung beschließt die nach § 19 (2) der Satzung des Zweckverbandes VRR (Stand: 28.06.2005) ermittelten Korrekturen zum Verbundetat 2005. In den Anlagen 10 a und 10 b Spalten 4 sind diese Beträge ausgewiesen. Die ausgewiesenen Veränderungen gegenüber dem Verbundetat 2003 stehen unter dem Vorbehalt der Zustimmung der betroffenen Gebietskörperschaften. Die Finanzierungsbeträge der Spalten 5 der Anlagen 10 a und 10 b werden berücksichtigt.

## **Sachstandsbericht**

**Seit 1998 werden die Bemühungen, eine EU-konforme Finanzierung der Verkehrsunternehmen zu ermöglichen, stetig voran getrieben.**

**Von Beginn an wurden die Mitglieder des Zweckverbandes VRR im Rahmen der Sitzungsblöcke durch Beschlussvorlagen und Sachstandsberichte regelmäßig über den Stand des Fortschrittes der neuen Finanzierung in das Verfahren eingebunden und informiert, siehe auch Sachstandsbericht des Gutachters IVT zum 8. Juni 2004.**

**Auch die Verwaltungen der Gebietskörperschaften wurden regelmäßig informiert. Die Verkehrsunternehmen waren über Arbeitskreise in den Prozess eingebunden. Bis zuletzt wurden Abstimmungsgespräche mit den Beteiligten geführt. Die Ergebnisse des Abstimmungsprozesses mit den Einheitsunternehmen (interner Querverbund), die ein alternatives Verfahren gewünscht haben, sind in den nun vorliegenden 2. Nachtrag zur Drucksache des Zweckverbandes VRR Nr. VII/05/30 ergänzend eingeflossen (vgl. Punkt 4.3).**

**Weiterhin wurden Konkretisierungen, sowie kleinere redaktionelle Änderungen vorgenommen.**

**Die Änderungen in der Finanzierungsrichtlinie und in den Musterinhalten für ergänzende gesellschaftsrechtliche Regelungen (Anlage 6 der Finanzierungsrichtlinie) sind grau hinterlegt. Änderungen in dieser Beschlussvorlage sind durch eine andere Schriftart kenntlich gemacht.**

Diese Vorlage baut auf der Präsentation des neuen ÖSPV-Finanzierungssystems anlässlich der Klausurtagung am 22. und 23. April 2005 in Haltern am See und dem Sachstandsbericht zur Verbandsversammlung am 17. März 2005 auf.

## **Das neue ÖSPV-Finanzierungssystem im VRR ab dem Jahr 2005**

### **1. Auftrag des Zweckverbandes VRR**

Im Hinblick auf die geänderten EU-rechtlichen Rahmenbedingungen zur Liberalisierung des ÖPNV fasste die Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR (ZV VRR) am 09. Februar 1999 einen Grundsatzbeschluss zur Erarbeitung eines EU-konformen Finanzierungssystems für den ÖPNV. Die zentralen Forderungen und Erwartungen zur zukünftigen Finanzierung wurden mit Positionspapier der Verbandsversammlung vom 08. Juni 2000 bestätigt und näher präzisiert.

Die Geschäftsführung des ZV VRR wurde beauftragt, ein EU-konformes Finanzierungssystem zu entwickeln und entsprechend der aktuellen EU-Rechtsprechung anzupassen. In Zusammenarbeit mit der Industrie- und Verkehrstreuhand, München (IVT), zusammen mit den Rechtsanwälten Ott & Wieberneit, München, und Rechtsanwalt Dr. Zuck, Stuttgart, sowie unter Einbeziehung der Verkehrsunternehmen wurde seit 1999 kontinuierlich

an der Entwicklung eines Finanzierungssystems gearbeitet.

Aufgabe war es, auf der Basis der bisherigen Vorgehensweise, eine der EuGH-Rechtsprechung Rechnung tragende Finanzierung der Verkehrsunternehmen sicher zu stellen, die auch den jeweiligen lokalen Gegebenheiten der einzelnen Gebietskörperschaften gerecht wird. Das angepasste Finanzierungssystem muss ebenfalls die rechtlichen Anforderungen der Diskriminierungsfreiheit und Gleichbehandlung aller Verkehrsunternehmen berücksichtigen. Deshalb war ein Verfahren zu wählen, welches die Einhaltung dieser Grundsätze gewährleistet und in der Lage ist, ggf. auch sonstige Verkehrsunternehmen in das System einzubeziehen.

Hierbei waren gemäß Positionspapier der Verbandsversammlung folgende Prämissen zu beachten:

- Entwicklung eines EU-konformen, auskömmlichen Finanzierungssystems
- Erhalt der Umlagenfinanzierung
- Beibehaltung des steuerlichen Querverbundes
- Systemabstimmung mit der EU-Kommission
- größtmögliche Rechtssicherheit

## 2. Vorgaben für die neue Finanzierung

Der EuGH hat mit seinem Urteil in der Rechtssache „Altmark/Trans“ vom 24. Juli 2003 Anforderungen definiert, die Ausgleichszahlungen ohne Notifizierung ermöglichen.

Die Kriterien lauten:

1. das begünstigte Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein,
2. die Parameter für den Kostenausgleich müssen zuvor objektiv und transparent aufgestellt werden,
3. der Ausgleich darf nur die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung von Einnahmen und einem angemessenen Gewinn decken (keine Überkompensation),
4. die Höhe des Ausgleichs ist bei Nichtausschreibung der Verkehrsleistungen auf der Basis der Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung hätte.

Der EuGH hat für die Anwendung dieser Grundsätze eine rechtssichere Ausnahmeregelung von der ansonsten für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen zwingenden Anwendung der VO (EWG) 1191/69 in der Fassung der VO (EWG) 1893/91 verlangt. Der Bund-Länder-Fachausschuss „Personenverkehr“ der Verkehrsministerien des Bundes und der Länder (BLFA) hat diese Rechtssicherheit in seinem Bericht vom 18. Februar 2004 im nationalen Recht bejaht. Die bisherige verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung in Deutschland ist dieser Auffassung gefolgt.

Daneben ist für die beihilferechtliche Prüfung von öffentlichen Finanzmitteln Artikel 87 EG-Vertrag zu prüfen. Danach liegt eine Beihilfe nur vor, wenn:

- a) eine staatliche Inanspruchnahme oder eine Maßnahme und Inanspruchnahme staatlicher Mittel gegeben ist,
- b) die Maßnahme geeignet ist, den Handel zwischen den Mitgliedsstaaten zu beeinträchtigen,
- c) den begünstigten Unternehmen ein Vorteil gewährt wird (Begünstigung) und
- d) der Wettbewerb verfälscht wird oder verfälscht zu werden droht.

Nur wenn alle diese vier Merkmale kumulativ erfüllt sind, liegt eine staatliche Beihilfe vor.

Mögliche Rechtsfolgen einer Nichtbeachtung sind:

- Rückforderung der unrechtmäßigen Zahlung;
- Nichtigkeit des die rechtswidrige Beihilfe gewährenden Rechtsgeschäftes;
- Rücknahme oder Widerruf der Konzession, bei deren Erteilung eine rechtswidrige Beihilfe gewährt wurde;
- Keine Neu- oder Wiedererteilung der Konzession; ggf. aufgrund von Konkurrentenklage.

Das neue ÖSPV-Finanzierungssystem berücksichtigt diese rechtlichen Rahmenbedingungen.

### 3. Finanzierung im Bausteinsystem

Ziel des künftigen Finanzierungssystems ist eine für das Verkehrsunternehmen auskömmliche Finanzierung unter Berücksichtigung der EU-rechtlichen Anforderungen. Dabei sollen auf Basis der Beschlüsse des ZV VRR das bisherige Verfahren der Umlagenfinanzierung sowie die steuerlichen Vorteile der Querverbundsystematik erhalten bleiben. Gemäß der geltenden Beschlusslage des ZV VRR soll das Finanzierungsvolumen des Verbundetats 2003 nicht überschritten werden.

Für die neue Finanzierung des ÖSPV im VRR wurde vom ZV VRR zusammen mit den Gutachtern ein funktionsbezogenes System (Bausteinsystem) entwickelt.

#### Allgemeines Verfahren

Eine Übersicht des Verfahrens zur Finanzierung des ÖSPV im VRR ab 2005 ist in den beiliegenden Schemata dargestellt. Zunächst werden den Verfahrensbeteiligten die allgemeinen Transparenzvorgaben für beihilferechtliche Nachweisverfahren vorgegeben (Spartentrennung/Trennung nach Funktionen im ÖSPV usw.). Diese Trennungsrechnungsvorgaben sind dann die Grundlagen für die Kosten- und Erlösanalyse im Rahmen des Finanzierungsverfahrens.

Unabhängig von der Beihilfe- bzw. Wettbewerbsrelevanz werden dann die vier EuGH-Kriterien als Prüfkriterien für die Finanzierung des ÖSPV im VRR herangezogen. Dabei geht es zunächst um die hinreichende Konkretisierung der Mehrkosten im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Kriterium 1, die in der Finanzierungsrichtlinie des VRR, dort Anlage 1, im Einzelnen dargestellt sind.

#### Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (Kriterium 1)

Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖSPV im VRR werden typisiert definiert (sog. Bausteinsystem). **Dies entspricht auch der Empfehlung des Deutschen Städte-**  
**tags zur Konkretisierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung (konkreter Ka-**

**talog gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen**. Diese typisierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen werden im Rahmen von Erhebungsbögen (Anlagen zu der Finanzierungsrichtlinie) im Einzelnen bezüglich der Kosten-, Erlös- und Leistungsinhalte definiert und ermittelt. Für die nachfolgend beschriebenen Bausteine 1 – 4a gibt es hierfür eine einheitliche Vorgabe zur Ermittlung der Mehrkosten, die dann nach VRR-einheitlichen Finanzierungsmethoden abgegolten werden. Für die nachfolgend beschriebenen Bausteine 4b und 4c werden seitens des VRR Musterdefinitionen und Berechnungen für entsprechende gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen vorgeschlagen, die dann im Einzelfall bei den Aufgabenträgern auf individuelle Anforderungen hin angepasst werden müssen.

#### Festlegung der Parameter (Erfüllung Kriterium 2-4)

Aufgrund der Vorgaben des EuGH-Urteils sind allgemeine Parameter vorab festzulegen und Kriterien 3 und 4 zu beachten. Spezifische Parameter sind auf Grundlage von geeigneten Kosten- und Erlösanalysen zu bilden. Für das Ausgangsjahr 2005 sind hierfür auf der Grundlage der Kosten-, Erlös- und Leistungsdaten der im VRR tätigen Verkehrsunternehmen Erhebungen für das Basisjahr 2003 durchgeführt worden. Auf dieser Basis sind für die Finanzierungsbausteine 1 – 4a mittels eines pauschalierten Verfahrens auf Basis der Ist-Ergebnisse 2003 Analysen (z. B. Richtwert- bzw. Vergleichsanalysen) und entsprechende Bereinigungen durchgeführt worden. Auf dieser Grundlage wurden dann nach einem sog. Pauschalverfahren bedienungsgebiet- und betriebszweigspezifische Parameter für das Ausgangsjahr 2005 für die einzelnen Bausteine berechnet. Hierbei wurden die bereinigten Ergebnisse des Basisjahres 2003 unter Berücksichtigung von Mengen-, Preis- und Strukturgesichtspunkten an die Verhältnisse des Ausgangsjahres 2005 angepasst.

Für die Bausteine 4a, 4b und 4c sind abweichend von den oben dargestellten Pauschalverfahren auch individuelle Nachweisführungen möglich (Individualverfahren). Grundlage hierfür ist eine analog den Vorgaben, Definitionen und Verfahrensweisen des Pauschalverfahrens vorgelegte bescheinigte Ermittlung in Abstimmung mit dem VRR.

#### Verwendungsnachweis (Erfüllung Kriterium 3)

Nach den Vorgaben der Finanzierungsrichtlinie sind seitens der Finanzierungsempfänger jährlich **die** sog. Verwendungsnachweise zu erbringen. Hierbei geht es um den Nachweis der Erfüllung des 3. Kriteriums des EuGH-Urteils, d. h. ein Nachweis, dass im Ausgleichszeitraum keine Überkompensation vorliegt. Die Richtigkeit und Vollständigkeit der im Verwendungsnachweis gemeldeten Daten wird in Zusammenhang mit dem Jahresabschluss und auf dessen Grundlagen von einem Wirtschaftsprüfer bescheinigt. Die Gesamtprüfung der Verwendungsnachweise übernimmt der VRR.

#### Turnus der Ausgleichsermittlung/Fortschreibung der Parameter

Die Ausgleichsbeträge/Parameter werden turnusmäßig einer gutachterlichen Überprüfung unterzogen, um die Einhaltung insbesondere von Kriterium 4 sicherzustellen.

Die Fortschreibung innerhalb dieser turnusmäßigen Kostensatzerhebung erfolgt durch Anpassung der Leistungsdaten gemäß Plan (Verbundetat), Anpassung der Preise gemäß einem Indexierverfahren (Sollkostenindex) bzw. Anpassung der Parameter bei struktureller Änderung der Kosten- und Erlösstruktur vor Beginn des Ausgleichszeitraums.

Ferner werden die fortgeschriebenen Parameter mit dem Ergebnis der Verwendungsnachweise der Vorvorjahre abgeglichen, analysiert und ggf. angepasst.

Dieser Turnus wiederholt sich jedes Jahr. Somit ist sichergestellt, dass relevanten Änderungen von Kosten- und Erlösstrukturen und/oder Leistungsänderungen Rechnung getragen wird.

#### Haushaltsdeckelung

Die allgemeine Umlage wird auf der Grundlage der Beschlüsse der Verbandsversammlung vom 21.03.2002 für jedes einzelne Verbandsmitglied der Höhe nach bis zum 31.12.2005 begrenzt.

Die derzeitige Höhe der allgemeinen Verbandsumlage je Verbandsmitglied ist festgesetzt im Verbundetat 2003 (Stand: November 2002), fortgeschrieben durch Beschluss der Verbandsversammlung vom 08 14.12.2004 zum Verbundetat 2005.

Die einzelnen Finanzierungsbeträge der Verbandsmitglieder je Verkehrsunternehmen **werden jedem Verbandsmitglied zur Verfügung gestellt. ergeben sich aus Anlage 10 der Finanzierungsrichtlinie des VRR.**

Darin enthalten sind die finanziellen Auswirkungen bestehender bilateraler Vereinbarungen (Stand: 28. Juni 2005), sowie die durch die in Satz 1 genannten Beschlüsse der Verbandsversammlung legitimierten Anpassungen.

Auf Basis der aktuellen Rechtsprechung wurde seitens des Gutachters IVT ein System entwickelt, dem vier Bausteine zugrunde liegen. Um den Anforderungen des EuGH-Urteils Rechnung zu tragen, werden auf jeden dieser Bausteine die vier Kriterien des Urteils angewandt.

Nachfolgend sind die typisierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen **und die Parameter** dargestellt.

Für weitere Einzelheiten **und bzgl. der Parameter** wird auf die Regelungen der Finanzierungsrichtlinie des VRR verwiesen.

#### Baustein 1: Infrastrukturvorhaltung **ekosten**

Hierunter fällt die Vorhaltung von ortsfesten Anlagen und damit verbundener Sicherheits- und Navigationssysteme.

#### Baustein 2: Verbund- bzw. AT-bedingte Regie- und Vertriebsaufgaben **mehrkosten**

Baustein 2 betrifft die **Aufgaben Kosten** im Bereich Regie und Vertrieb, die das Verkehrsunternehmen ohne den Verbund bzw. AT-Vorgaben nicht hätte, sowie alle mit Mehreinnahmen saldierte Kosten aus der Erfüllung von Vorgaben der Aufgabenträger, des VRR und der Verbundvertragswerke.

#### Baustein 3: Verbund- bzw. AT-bedingte **Qualitätsbezogene Fahrzeugqualitätsstandards mehrkosten**

Hierunter fallen verbund- oder aufgabenträgerbezogene **Standards Mehrkosten** für Fahrzeuge, die über die **Standards Kosten** eines Vergleichsverkehrsunternehmens hinaus entstehen, z.B. für Fahrzeugausstattung wie Klimaanlage, Abgasreinigungssysteme usw. einschl. der Mehrkosten für die Vorhaltung.

**Baustein 4: Verbund- bzw. AT-bedingte Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich Betriebsbedingte Mehrkosten**

Baustein 4 beinhaltet Verkehrsmehr- oder Andersleistungen im Betriebsbereich, die durch den Verbund bedingt sind oder durch Vorgaben des Aufgabenträgers im Betriebsbereich entstehen und ergebnisrelevante Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur haben.

Die vier Kriterien (siehe unter Punkt 2.) müssen auf alle vier Bausteine angewandt werden.

Für alle Bausteine gibt es einheitliche Berechnungsschemata, die Grundlage für bedienungsgebietsbezogene Erhebungen sind. Die Erhebungen werden ausgewertet und analysiert und sind Grundlage für betriebszweigspezifische und bedienungsgebietsbezogene (pauschale) Parameter ab dem Jahr 2005.

In Baustein 4 kann abweichend von vorgenannten Pauschalansätzen auch ein individueller Nachweis auf Basis der Grundsystematik erfolgen. Verfahren und Nachweismethodik sind mit dem VRR abzustimmen und werden von diesem geprüft, damit die vier Kriterien des EuGH-Urteils eingehalten werden.

Für den Fall, dass die Planung des Verbundetats aufgrund von Strukturänderungen (z. B. Neubauten) zu erheblichen Abweichungen führt, müssen diese Kostenänderungen in den zu bildenden Kostensatz einbezogen werden. Zur Vermeidung der Überkompensation erfolgt ein Ausgleich mit maximal Ist-Kosten im Rahmen eines Verwendungsnachweises. Näheres zu dem Bausteinsystem regelt die Finanzierungsrichtlinie des VRR (Anlage).

Um die steuerliche Querverbundsystematik zu erhalten, findet derzeit ein Abstimmungsprozess mit dem Landesfinanzministerium statt.

**Ausgleichsmechanismen**

Zur Vermeidung von Überkompensationen (bzw. Unterkompensationen) sind Verwendungsnachweise zu führen. Eine Überkompensation bezogen auf die definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wird vom VRR festgestellt und den Beteiligten mitgeteilt.

Soweit der VRR einen positiven Finanzierungsbescheid ausgestellt hat und im Verwendungsnachweis festgestellt wurde, dass zu viele Mittel geflossen sind, so sind die nicht zweckentsprechend verwandten und/oder zuviel gezahlten Mittel zurückzuführen.

Soweit der VRR einen ablehnenden Bescheid ausgestellt hat, und die Finanzierung von dritter Seite sichergestellt wird **oder eine verbindliche Mitteilung nach dem Feststellungsverfahren erteilt wurde**, ist ebenfalls ein Verwendungsnachweis zu führen. **Zuviel gezahlte Mittel sind zurückzuführen.**

**Über die Art der Rückführung entscheidet die Eigentümergebietskörperschaft im Einvernehmen mit dem VRR.**

**Es kann eine Kompensation (bezogen auf den Zeitpunkt und die Methodik) für einen (kumulierten) Betrachtungszeitraum von in der Regel drei Jahren erfolgen. Hierbei könnten die einzelnen Ergebnisse des Betrachtungszeitraums für die einzelnen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Beachtung angemessener Verzinsung**

jeweils verrechnet werden.

Für solche Fälle, in denen keine jährliche Kompensation erfolgt, ist zu gewährleisten, dass vorab Regelungen zwischen dem Aufgabenträger/Anteilseigner und den Verkehrsunternehmen getroffen werden, dass die festgestellten Überkompensationen vom Verkehrsunternehmen zurückgewährt und angemessen verzinst werden.

Die Eigentümergebietskörperschaft gewährleistet, dass im Rahmen dieser Finanzierung bei dem Verkehrsunternehmen keine beihilferechtliche Überkompensation eintritt. Es ist zulässig, dabei auf einen in der Regel bis zu drei Jahre langen Betrachtungszeitraum abzustellen. Der Eigentümer trägt dafür Sorge, dass im Falle der Beihilferelevanz vorab Regelungen zur Vermeidung und Korrektur einer Überkompensation getroffen werden.

#### Bilaterale Vereinbarungen

Bestehende bilaterale Regelungen sind auf ihre Rechtskonformität hin zu überprüfen. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass künftige bilaterale Regelungen rechtskonform gestaltet werden.

#### Vergabe

Sofern Aufgabenträger bestimmte Verkehre nach VOL vergeben, sind die durch die Ausschreibung ermittelten Beträge zu leisten. Mitbediente Gebietskörperschaften leisten höchstens die im Verbundetat ausgewiesenen Beträge.

## 4. Der Betrauungsakt im VRR

Im Hinblick auf das Erfordernis Kriterium 1 gemäß Urteil Rechtssache „Altmark-Trans“ muss das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung klar definierter gemeinschaftlicher Verpflichtungen betraut sein.

Aufgrund der unterschiedlichen bundes- und landesrechtlichen Vorgaben, sowie der speziellen Regelungen im VRR ergeben sich im ÖSPV unterschiedliche, zu berücksichtigende Zuständigkeiten. Gleiches gilt für die weitere Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten (Einlagen, steuerlicher Querverbund).

Diesem Sachverhalt wird durch einen mehrpoligen Betrauungsakt als Grundlage der Finanzierung im VRR Rechnung getragen. Einzelheiten zum Ablaufschema sind in den beiliegenden Schemata dargestellt.

Danach erteilt - wie bisher - die Genehmigungsbehörde die Konzessionen, während der Aufgabenträger die allgemeinen Vorgaben im ÖSPV vorgibt und die lokalen Nahverkehrspläne aufstellt. Die Finanzierung des ÖPNV ist von den Verbandsmitgliedern auf den ZV VRR übertragen. Es wird ein Verbundetat gem. § 5 der Satzung des ZV VRR erstellt, bei dem die Leistungen der Verkehrsunternehmen in Menge und Qualität abgebildet werden.

### 4.1 Betrauungsakt

#### 4.1.1 Konzessionen in Verbindung mit den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger

Die Betrauung erfolgt grundsätzlich über die Konzessionen in Verbindung mit den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger (Empfehlung der EU-Kommission), übergangsweise über einen Rats-/Kreistagsbeschluss, der mindestens die wesentlichen Inhalte, wie ein Nahverkehrsplan sie hat, enthält.

Die Nahverkehrspläne sollen künftig eine hinreichende Konkretisierung und den erforderlichen Grad der Detailliertheit in Bezug auf die Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (Bausteine 1 bis 4a) und deren Ausgleich sowie einen Verweis auf die Finanzierungsrichtlinie des VRR enthalten.

Hinsichtlich der in diesem Sinne erforderlichen Konkretisierung der Nahverkehrspläne wird auf die Finanzierungsrichtlinie des VRR (dort Anlage 1) verwiesen (Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im VRR).

#### 4.1.2 Beschluss des Aufgabenträgers eines kommunalen Verkehrsunternehmens

Zur Sicherstellung der Regelungen des § 19 Abs. **6 7** und **7 8** (vormals § 19 Abs. 5 **und 6**) der Satzung des ZV VRR und Berücksichtigung der Gegebenheiten bei den jeweiligen Gebietskörperschaften und deren Verkehrsunternehmen (z.B. Einlagen oder steuerlicher Querverbund) wird im Rahmen des mehrpoligen Betrauungsaktes zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung empfohlen:

- a) Kreistags- oder Ratsbeschluss, nach dem weiterhin im Rahmen der Regelungen des § 19 Abs. **6 7** und **7 8** der Satzung des ZV VRR die Finanzierung wie bisher über Einlage oder Querverbund durchgeführt wird sowie die Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, der Betrauung mit diesen (vgl. Finanzierungsrichtlinie des VRR, dort Anlage 1) und Verweis auf den Nahverkehrsplan.
- b) Mitteilung des Beschlusses an den VRR.
- c) ein entsprechender gesellschaftsrechtlicher Beschluss zur Konkretisierung der Vorgaben nach § 19 Abs. **6 7** und **7 8** der Satzung des ZV VRR mit entsprechender Information an das Verkehrsunternehmen bzgl. der Einlage oder Verrechnung im Rahmen des Querverbundes. **Dem Verkehrsunternehmen wird auferlegt, Die Aufgabenträger der betroffenen Verkehrsunternehmen tragen dafür Sorge, dass die Vorgaben der Finanzierungsrichtlinie des VRR eingehalten werden. einzuhalten.**

Die jeweiligen Kreistags- oder Ratsbeschlüsse zur Finanzierung der Unternehmen sind dem VRR kurzfristig mitzuteilen.

Bei einer Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die nicht im Rahmen eines Nahverkehrsplans betraut werden können (z.B. Baustein 4b, Ausgleich von sozialpolitischen Verpflichtungen im Rahmen der Tarifverträge), ist sicherzustellen, dass sowohl die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung als auch deren Ausgleich hinreichend konkretisiert wird.

#### 4.1.3 Finanzierungsbescheid und Finanzierungsrichtlinie des VRR

Die Finanzierungsrichtlinie des VRR und der darauf beruhende Finanzierungsbescheid **können** als weitere Betrauung gesehen werden. Nachdem entsprechend der Finanzierungsrichtlinie der Finanzierungsantrag (Anlage 3 der Finanzierungsrichtlinie) beim VRR darlegen muss, dass die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach Art und Umfang mit dem Nahverkehrsplan oder Kreistags- bzw. Stadtratsbeschluss des lokalen Aufgabenträ-

gers übereinstimmt, ist der Bezug zur lokalen Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gegeben. Der auf den Antrag erfolgende Bescheid hat insoweit betrauenden Charakter.

In der Finanzierungsrichtlinie werden die Ausgleichsbeträge für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung, die Art und Weise der Ausgleichsermittlung sowie das auf Zuwendungsrecht basierende Verfahren geregelt.

Die Finanzierungsrichtlinie des VRR wird ergänzt um Allgemeine Nebenbestimmungen für die Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) und Besondere Nebenbestimmungen und Auflagen des VRR (BNA).

Die auf Basis der Anträge der Verkehrsunternehmen und der Regelungen der Finanzierungsrichtlinie des VRR ermittelten Ausgleichsbeträge fließen in den Verbundetat gem. § 5 der Satzung des ZV VRR ein (kumulierte Finanzierungsmittel der Aufgabenträger).

Die Verkehrsunternehmen haben nach den Vorgaben der ANBest-P und der BNA einen Verwendungsnachweis zu führen.

Das Verfahren ermöglicht die Einhaltung der Vorgaben Transparenz und Diskriminierungsfreiheit (Verbundetat, Finanzierungsanträge und Finanzierungsbescheide, Verwendungsnachweise) sowie die Finanzierung und Ermittlung der Ausgleichsbeträge im ÖSPV.

Damit wird der komplexe Zusammenhang zwischen der Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung im VRR und deren Finanzierung in Verbindung mit den behördlichen Zuständigkeiten geregelt (Genehmigungsbehörde, lokale Aufgabenträger, ZV VRR).

#### 4.2 Zuwendungsrechtliches Antragsverfahren

Auf der Basis der Finanzierungsrichtlinie kann jedes Verkehrsunternehmen im VRR, das Inhaber einer Konzession ist, den Einnahmenaufteilungsvertrag, sowie einen Kooperationsvertrag mit dem VRR abgeschlossen hat, der die Anwendung des Verbundtarifs und die Finanzierung von Verbundaufgaben regelt, die Bewilligung einer Zuwendung als Ausgleich für die Belastungen aus der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen beantragen. Zusammen mit dem Antrag reicht das Verkehrsunternehmen die Unterlagen ein, die zur Ermittlung des Ausgleiches nach den vier EuGH-Kriterien notwendig sind. Der Ausgleich erfolgt auf Basis nachgewiesener und normalisierter Kosten nach den EuGH-Kriterien, die durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen entstanden sind.

Der VRR prüft die Anträge und Unterlagen und erlässt einen Finanzierungsbescheid. Dem VRR werden die Beschlüsse von Aufgabenträgern, nach denen weiterhin eine Finanzierung über Einlagen bzw. über Querverbund durchgeführt werden soll (vgl. die Erläuterungen zur Betrauung) zur Kenntnis gebracht. Der Mitteilung sollen die Gesellschafterbeschlüsse beigefügt werden.

Bei nicht Vorliegen der Erklärung betreffend die Einlage/Querverbundverrechnung ergeht ein Finanzierungsbescheid über die Höhe des Finanzierungsbetrags für die Belastungen aus der Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

Im Fall des Vorliegens der verbindlichen Erklärung eines Gesellschafters eines kommunalen Verkehrsunternehmens (Einlage- bzw. Querverbundverrechnung) ergeht rechts-

verbindlich und abschließend ein ablehnender Bescheid, da bereits in diesem Stadium eine anderweitige Deckung des Finanzierungsbetrages vorliegt. In der Begründung der Ablehnung wird die Höhe des Finanzierungsbetrages gemäß den vier EuGH-Kriterien festgestellt.

In diesem Fall müssen die Gesellschafter die Einlagen auf die Höhe der im ablehnenden Finanzierungsbescheid festgestellten zulässigen Finanzierungsbeträge begrenzen. Es wird empfohlen, den die vom ZV VRR vorgegebenen Musterinhalte für ergänzende gesellschaftsrechtliche Regelungen Mustereinlagebeschluss zu verwenden. Verbindliche Diese Muster sind deshalb empfehlenswert, um eine beihilfenkonforme einheitliche Abwicklung durch den VRR sicher zu stellen. Gleichzeitig sollen die steuerlichen Gestaltungsmöglichkeiten wie bisher erhalten bleiben.

Die Finanzierungsbescheide stehen unter der auflösenden Bedingung der Erhöhung der Deckungsmittel. Dies bedeutet, dass der Finanzierungsanspruch von Anfang an nicht entsteht, soweit der Finanzierungsempfänger für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen Zuwendungen, Zuweisungen oder sonstige Zahlungen von Dritten, also z. B. Einlagen seines Gesellschafters, erhält. Damit entsteht selbst für den Fall einer verspäteten Einlageerklärung des Gesellschafters kein Anspruch des Verkehrsunternehmens.

De facto bedeutet dies, dass das in den §§ 19 ff. der Satzung des ZV VRR beschriebene Umlagesystem erhalten bleibt und kommunale Verkehrsunternehmen keine Zuwendung erhalten, soweit ihr Gesellschafter eine Einlage leistet (vgl. Kürzung nach § 19 Abs. 6 7 und 7 8 i. V. m. § 20 Satzung des ZV VRR).

Die Musterinhalte für ergänzende gesellschaftsrechtliche Regelungen Mustereinlagebeschlüsse regeln die Verpflichtung für ein Verkehrsunternehmen, einen Verwendungsnachweis über die Höhe der im Finanzierungsbescheid festgestellten Beträge zu führen.

Über die Verpflichtung zur Führung eines Verwendungsnachweises ist die Einhaltung des EuGH-Kriteriums 3 sichergestellt. Die Ergebnisrechnung stellt die Ist-Ausgleichsbeträge auf der Basis der Verwendungsnachweise den Soll-Ausgleichsbeträgen sowie den Ist- und Soll-Finanzierungsbeträgen gegenüber und ermittelt eine evt. Überkompensation der ÖSPV-Unternehmen. Dazu ermitteln die ÖSPV-Unternehmen die Aufwands-, Ertrags-, Betriebsleistungs- und Kapazitätsdaten für ihre im Verbund erbrachten ÖSPV-Leistungen (Ist-Daten) (wie bisheriges Verfahren bei Verbundetat). Vor dem Hintergrund der Kriterien 3 und 4 des EuGH-Urteils verweisen wir auf die Punkt 6.9 (Ausgleichsmechanismen).

Die Aufgabenträger können auch (z. B. durch Kreistags- oder Stadtratsbeschlüsse) zusätzliche Betrauungsakte herbeiführen soweit es sich um gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen handelt, die außerhalb des (kommunalen) ÖSPV liegen (z.B. sozialpolitische Verpflichtungen).

Dieses Verfahren gewährleistet einen diskriminierungsfreien Zugang zu den Finanzierungsmitteln.

### 4.3 Feststellungsverfahren

Neben dem zuwendungsrechtlichen Antragsverfahren sieht die Finanzierungsrichtlinie ein Feststellungsverfahren vor, bei welchem die Prüfung der (strukturellen) Bei-

**hilferelevanz bei der Anteilseignergebietskörperschaft verbleibt. Der VRR übernimmt in diesem Verfahren ausschließlich die Ermittlung der Höhe der zulässigen Ausgleichsbeträge. Seitens der Beteiligten ist sicherzustellen, dass eine entsprechende Betrauung vorliegt.**

**Voraussetzung für das Feststellungsverfahren für öffentliche Unternehmen ist das Vorliegen einer Erklärung über eine anderweitige Deckung der Finanzierung.**

**Für den Antrag auf verbindliche Mitteilung sind die Verfahrensbestimmungen des Antragsverfahrens entsprechend anzuwenden. Auf Grundlage des Antrags und der Unterlagen erlässt der ZV eine verbindliche Mitteilung über die Höhe der zulässigen Ausgleichsbeträge.**

## 5. Ausblick

Um die finanziellen Auswirkungen des künftigen Finanzierungssystems auf Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen darstellen zu können, wurde im Laufe der vergangenen Monate bei den Verkehrsunternehmen die erforderliche Datenbasis je Baustein abgefragt. Die Datenerhebung ist abgeschlossen, die vorhandenen Daten werden derzeit auf Plausibilität geprüft. Erste Auswertungen des verfügbaren Datenmaterials wurden bereits in den Arbeitskreisen diskutiert. Für einzelne Verkehrsunternehmen werden vertiefende Untersuchungen empfohlen.

Die Anlage 8 zur Finanzierungsrichtlinie hat erst Bedeutung ab dem Jahr 2006 und wird rechtzeitig bis zum 30. September 2005 abschließend erstellt.

Die Finanzierungsrichtlinie (Anlage) ist erstellt und mit den Gebietskörperschaften und den Verkehrsunternehmen abgestimmt worden.

Die Zweckverbandssatzung wird an das neue System angepasst (vgl. ZV-Drucksache VII/05/31).

Wie bereits erwähnt, findet derzeit die steuerliche Abstimmung mit dem Finanzministerium NRW statt. Sie soll im Laufe des Jahres 2005 abgeschlossen sein.

Der Abschlussbericht der Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH, München, **wird für Juni 2005 erwartet datiert auf den 9. Juni 2005.**

Bis zum 31. Oktober 2005 werden die Verkehrsunternehmen ihre Finanzierungsanträge gem. der Finanzierungsrichtlinie stellen. Im November 2005 erfolgt der Versand der Plandaten incl. der Abstimmformulare an die Verkehrsunternehmen und die Gebietskörperschaften. Es besteht die Möglichkeit der Abstimmung der Plandaten zwischen den Gebietskörperschaften, den Verkehrsunternehmen und dem VRR. Die Bestätigungen der Finanzierungsbeträge durch die Gebietskörperschaften an die Verkehrsunternehmen und den VRR erfolgt im Dezember 2005. In den Gremien des ZV VRR werden im Sitzungsblock Februar/März 2006 die Finanzierungsbeträge des Verbundetats beschlossen.

## 6. ~~Finanzieller Beitrag der Verkehrsunternehmen an den Verbundaufgaben~~

~~Die Verbundaufgaben des VRR werden heute aus den entsprechenden Zuwendungen des Landes, den Umlagen der Zweckverbandsmitglieder und von den ÖSPV-Unternehmen und der DB Regio finanziert. Der Finanzierungsbeitrag der Unternehmen beläuft sich für das Jahr 2005 (Wirtschaftsplan) auf 7.403 T€, das sind 0,99 % der kassentechnischen Einnahmen gem. § 2 (1) Nr. 1 des Einnahmenaufteilungsvertrages. Grundlage ist der genehmigte Haushalt der VRR GmbH. Die Verteilung auf die kommunalen Verkehrsunternehmen erfolgt bisher auf Basis der jeweiligen kassentechnischen Einnahmen. Die Finanzierungsbeiträge sind für die Verkehrsunternehmen Aufwendungen, die dem Baustein 2 zugerechnet werden.~~

Die Neuregelung verfolgt zwei Ziele:

- ~~— Die Finanzierung des VRR soll zukünftig erfolgsabhängig sein. Eine erfolgreiche Arbeit des VRR in den Bereichen Tarif, Information, Vertrieb, Qualität, Service oder intermodale Projekte führt bei entsprechender Flankierung durch die VU zu Mehreinnahmen bei den Unternehmen. Über einen festen % Satz wird der Finanzierungsbeitrag der Verkehrsunternehmen an die Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen gekoppelt.~~
- ~~— Im Baustein 2 wird eine Beziehung zwischen dem verbundbedingten Mehraufwand und den daraus resultierenden Einnahmen hergestellt. Mit der neuen Finanzierungsregelung wird diese Beziehung auch in der Finanzierung der Verbundarbeit abgebildet.~~

~~Einzelheiten der Berechnung werden noch mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt. Die Kooperationsverträge werden entsprechend angepasst. Die Einbeziehung der SPNV-Unternehmen, mit denen Bruttoverträge abgeschlossen werden, wird geprüft.~~

Punkt 6 wird zurückgezogen und zur nächsten Sitzung in die Beschlussvorlage zur Neuorganisation, die die Umsetzung der „großen Lösung“ beinhaltet, einbezogen.

## 7. Korrektur Verbundetat 2005

Die im Verbundetat 2003 (Stand: November 2002) beschlossene Belastung jedes Verbandsmitgliedes ist gem. § 19 (2) der Satzung des Zweckverbandes VRR der Höhe nach begrenzt. Lediglich aperiodische Entwicklungen und Sondereinflüsse sind entsprechend zu berücksichtigen (Beschlüsse der Verbandsversammlung vom 21. März 2002 3).

Die nachfolgenden Tabellen 10 a und 10 b (Anlagen der Satzung des Zweckverbandes VRR) zeigen als Zusammenfassung die Darstellung der Belastung der Gebietskörperschaften aus der allgemeinen Verbandsumlage und die Belastung je Verkehrsunternehmen im Vergleich Ursprung VE 2003 (Spalte 2), Beschluss VE 2005 (Spalte 3) und der Korrektur um aperiodische Entwicklungen und Sondereinflüsse aus den Vorjahren (Spalte 4). Die daraus resultierenden finanziellen Auswirkungen auf das Jahr 2005 bedürfen der Genehmigung durch die Verbandsversammlung und der davon betroffenen Gebietskörperschaften.

Hierbei handelt es sich im Fall der Stadtwerke Neuss GmbH um eine Unterschreitung des Wertes des Verbundetats 2003 um 2,587 Mio. €. Das Unternehmen hatte, nach Beschluss zum Verbundetat 2000, Pensionsrückstellungen über einen Zeitraum von fünf Jahren gestreckt. Im Jahr 2005 ist diese Maßnahme abgeschlossen.

Die Hagener Straßenbahn AG hatte ihre Planungen für den Verbundetat 2003 unter größten Vorbehalt gestellt. Zum Zeitpunkt der Planung wurde das Liniennetz des Unternehmens völlig umgestellt. Im laufenden Jahr 2003 war eine neuerliche Umstellung aufgrund neuer Erkenntnisse notwendig. Betriebsleistungen wurden für den Verbundetat 2003 vom Unternehmen nicht gemeldet. Um trotzdem eine Umlagenrechnung erstellen zu können, waren die Leistungen aus der Ergebnisrechnung 2002 für den Verbundetat 2003 unterstellt worden.

Um für die neue Finanzierung einen realistischen Ursprungswert zu ermitteln, hat die Hagener Straßenbahn AG eine Ergebnisrechnung für das Jahr 2004 erstellt. Diese Rechnung beinhaltet nicht mehr die Sondereinflüsse, und die Betriebsleistungen sind abgestimmt.

Mit diesem Ergebnis wird die unrealistische Planung des Verbundetats 2003 um aperiodische Entwicklungen und Sondereinflüsse korrigiert. Die Belastung steigt im Vergleich zum Verbundetat 2003 um 1,572 Mio. € auf 19,246 Mio. € (Ergebnisrechnung 2003 19,674 Mio. €). Die Plausibilität dieses neuen Wertes zeigt sich im Vergleich mit der Belastung aus der Ergebnisrechnung 2002, die bei 19,981 Mio. € liegt.

Sonderverkehre in der Gemeinde Jüchen führen bei der Niederrheinischen Versorgung und Verkehr AG zu einer Mehrbelastung von 0,728 Mio. €. Dies war bereits in den Beschluss zum VE 2005 eingeflossen. Die daraus resultierende Mehrbelastung betrifft ausschließlich den Kreis Neuss und ist mit diesem abgestimmt.

Die Stadtwerke Oberhausen AG meldeten für den Verbundetat 2003 ergebniswirksame Erlöse aus Beteiligungs- und Wertpapiererträgen, die ursprünglich nicht dem ÖPNV zuzuordnen sind. Weiterhin beinhaltete die VE-Meldung die Ausbuchung einer Verbindlichkeit gegenüber dem Aufgabenträger. Diese aperiodischen Entwicklungen im Verbundetat 2003 wurden eliminiert. Im Ergebnis erhöht sich der Ursprungswert im Verbundetat 2005 durch diese Buchungen um 8,370 Mio. € von 10,626 Mio. € auf **18,996 18,966** Mio. € für den Verkehrsbereich des Unternehmens.

Mit Schreiben vom 21. Oktober 2004 teilt die Vestische Straßenbahnen GmbH mit, dass sie aufgrund externer Einflüsse die Fehlbetragsobergrenze aus dem Verbundetat 2003 für den Verbundetat 2005 überschreiten wird. Gründe für diese Überschreitung sind hauptsächlich die deutlich gesunkene Schwerbehindertenabgeltung (Ergebnisse der aktuellen Zählungen) und erhöhte Übersteigerausgleichszahlungen an den SPNV. Des Weiteren konnten die im Rahmen des Verbundetat 2003 geplanten Mehrerträge aus der Einführung des BärenTickets und der Neugestaltung des FirmenTickets nicht realisiert werden. Im Ergebnis wurde eine Mehrbelastung von 4,100 Mio. € in den Verbundetat 2005 eingestellt und unter den Vorbehalt der Zustimmung der betroffenen Gebietskörperschaften in der Verbandsversammlung am 08.12.2004 VI/2004/42 gestellt.

Die Wuppertaler Stadtwerke AG melden bedingt durch den zum Zeitpunkt der Erstellung des Verbundetat 2003 noch nicht bekannten Aufwand für die Vorfinanzierung bzw. durch zu erwartende Kürzungen der Landesmittel für den Schwebebahnausbau eine Mehrbelastung an. Die Mehrbelastung für den Kapitaldienst beträgt 11,170 Mio. €. Da dies den Betriebszweig Schwebebahn betrifft, trägt die Mehrbelastung ausschließlich die Stadt Wuppertal bzw. die Wuppertaler Stadtwerke AG.