



# BESCHLUSSVORLAGE

Dezernat: Dezernat 3  
Fachdienst: Verkehr und Mobilität  
Sachbearbeitung: Kathrin Schmidtke  
Fachdienstleitung: Kathrin Schmidtke

**Beratungsgremium**

**Verwaltungsausschuss des Kreistags**

**Die Sitzung ist am**

**02.05.2023**

**öffentlich**

## **Beratungsgegenstand:**

Änderung des Gesellschaftsvertrages im Rahmen der DING-Verbundstrukturreform – Vorberatung

## **Beschlussantrag:**

1. Der Verwaltungsausschuss empfiehlt dem Kreistag der Änderung des Gesellschaftsvertrages im Rahmen der DING-Verbundstrukturreform zuzustimmen.
2. Der Verwaltungsausschuss empfiehlt dem Kreistag, die Kreisverwaltung zum Abschluss entsprechender Verträge mit Vollzugsvorbehalt zu ermächtigen.

Heiner Scheffold  
Landrat

## **Sachdarstellung:**

Das Thema Mobilität nimmt in der gesellschaftlichen und politischen Bedeutung eine immer größere Rolle ein. Die steigenden Anforderungen an das Leistungsangebot in Bezug auf Quantität und Qualität lassen sich von den Verkehrsunternehmen in der Zukunft wahrscheinlich nicht mehr eigenwirtschaftlich erbringen und erfordern daher ein größeres Engagement der kommunalen Aufgabenträger. Dieses muss sich aus Sicht der kommunalen Aufgabenträger im Verkehrsverbund DING, d. h. die Stadt Ulm sowie die Landkreise Alb-Donau-Kreis, Biberach und Neu-Ulm in der Struktur der Verbundgesellschaft niederschlagen. Der Verkehrsverbund DING soll ein Aufgabenträgerverbund werden. Es besteht daher die Notwendigkeit, dass der Verbund neu ausgerichtet wird, damit die politischen Entscheidungsträger stärker einbezogen und Entscheidungsprozesse beschleunigt werden. Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass die Zielvorstellungen der Aufgabenträger für einen modernen ÖPNV erreicht und den seit Verbundgründung erheblich veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen Rechnung getragen werden sollen.

Derzeit ist der Verkehrsverbund ein „Mischverbund“, bei welchem die Aufgabenträger (Alb-Donau-Kreis, Landkreis Biberach, Landkreis Neu-Ulm, Stadt Ulm, Landkreis Heidenheim) und Verkehrsunternehmen je zur Hälfte Gesellschafter sind. Bei einer Umwandlung in einen Aufgabenträgerverbund ergeben sich erhebliche gesellschaftsrechtliche Erleichterungen, da ein Betreiberwechsel nicht zur Aufnahme neuer Gesellschafter zwingt und die Stimmverteilung nicht ständig an Einnahmeanteile angepasst werden muss. Zudem ist dies die einfachste Möglichkeit, die Verbundstruktur wettbewerbsneutral und transparent zu gestalten.

Bei diesem grundlegenden Strukturwandel bleibt das Knowhow der Verkehrsunternehmen auch ohne Gesellschafterstellung im Verbund erhalten, da diese im Unternehmensbeirat vertreten sind und die Verbundgesellschaft bei Bedarf Verkehrsunternehmen als „beratende Mitglieder“ in den Aufsichtsrat berufen kann.

Aufgrund dieses geplanten Strukturwechsels sollen neben dem Gesellschaftsvertrag, Kooperationsvertrag, Einnahmenaufteilungsvertrag sowie der Durchführungsrichtlinie auch die Finanzbeziehungen zwischen den regionalen Aufgabenträgern neu geregelt werden.

### Gesellschaftsvertrag

Aufgrund der Änderungen im Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG-BW) und der neuen Verordnung des Ministeriums für Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-VO) ergibt sich unabhängig von der Änderung der Verbundstruktur bereits ein Anpassungsbedarf des Gesellschaftsvertrages. Diese gesetzlichen Veränderungen und die Umwandlung in einen Aufgabenträgerverbund sollen mit Wirkung zum 1. Januar 2024 vollzogen werden. Die notarielle Zeichnung des Gesellschaftsvertrages und Hinterlegung beim Registergericht ist für Ende 2023 geplant.

Der Entwurf des Gesellschaftsvertrages setzt auf dem ursprünglichen, noch geltenden Gesellschaftsvertrag auf. Die Vorgaben aus den ÖPNV-Gesetzen wurden umgesetzt,

die Regelungen zu den Verkehrsunternehmen-Gesellschaftern entfernt und die neuen Tätigkeitsfelder des DING verankert.

Ein zentraler Aspekt im neuen Gesellschaftsvertrag ist die Sicherstellung der Vorgaben an die Verbundstruktur nach § 9 Abs. 6 Nr. 2 ÖPNVG BW i.V.m. § 12 Abs. 3 und § 16 ÖPNV-VO BW. Wesentlich ist dabei eine wettbewerbsneutrale und transparente Verbundstruktur sowie die gesellschaftsvertragliche Verankerung von Teilhabeansprüchen der Verkehrsunternehmen.

Gesellschafter sind künftig die Stadt Ulm, der Alb-Donau-Kreis, die Landkreise Biberach und Neu-Ulm sowie auf dessen Wunsch erstmals auch das Land Baden-Württemberg, nicht aber der Freistaat Bayern. Hierfür ist eine Erhöhung der Stammeinlage vorgesehen. Das Stammkapital beträgt nun 100.000 €, anstatt bisher 80.000 €. Für die Verteilung der Geschäftsanteile ist eine paritätische Aufteilung von je 20.000 € je Aufgabenträger abgestimmt. Außerdem gibt es die Option des Beitritts weiterer Gesellschafter, beispielsweise die Stadt Neu-Ulm.

Die Gesellschafter sind verpflichtet den Eigenaufwand der Gesellschaft abzudecken. Dabei geht es nur um die Kosten der Gesellschaft selbst und um solche Kosten, die aus Tätigkeiten nur für die Aufgabenträger entstehen. Den Verkehrsunternehmen können die Kosten auferlegt werden, die DING im Interesse dieser (z. B. Marketing) durchführt.

Außerdem wird der Aufsichtsrat auf 15 stimmberechtigte Mitglieder und ein beratendes Mitglied verkleinert. Jeder Gesellschafter darf dabei dieselbe Anzahl an Mitgliedern entsenden, d. h. die jeweils amtierenden gesetzlichen Vertreter der Aufgabenträger-Gesellschafter und zusätzlich zwei weitere Mitglieder. Das beratende Mitglied soll durch den Freistaat Bayern gestellt werden. Für die Einbindung der Verkehrsunternehmen ist nun bestimmt, dass diese über den bestehenden Unternehmensbeirat erfolgt und die Teilnahme an Aufsichtsratssitzungen nur bei Bedarf stattfindet. Weiter ist der Unternehmensbeirat bei der Entwicklung des Verbundtarifs involviert.

Insgesamt betrachtet wird durch den vorgelegten Vertragsentwurf das Ziel der Sicherstellung der Vorgaben an die Verbundstruktur aus dem ÖPNV-Gesetz und der ÖPNV-Verordnung, d. h. eine wettbewerbsneutrale und transparente Verbundstruktur, sowie den vertraglichen Übergang hin zu einem Aufgabenträgerverbund erreicht.

### Kooperationsvertrag

Derzeit regelt ein „Zusammenarbeitsvertrag“ die Kooperation zwischen den im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund DING, welcher nur mit mittelbar und unmittelbar an der Verbundgesellschaft beteiligten Unternehmen abgeschlossen wurde. Alle sonstigen Verkehrsunternehmen, z. B. die DB AG und von Tarifgebietserweiterungen betroffene Busunternehmen, erbringen ihre Verkehrsleistungen auf Grundlage eines „Kooperationsvertrags“ mit DING.

Ziel ist es nun, einen einheitlichen Kooperationsvertrag für alle im Verbund tätigen Unternehmen zu schaffen. Darin werden beispielsweise Mitwirkungspflichten der Unternehmen zur Erfüllung der Vorgaben aus § 9 Abs. 6 ÖPNVG BW geregelt und die neuen Tätigkeitsfelder des DING gegenüber den Verkehrsunternehmen vertraglich verankert.

Diese Tätigkeitsfelder umfassen insbesondere auch Vertriebsaufgaben einschließlich digitaler Fahrausweise (z. B. E-Tickets), Einrichtung digitaler Datenplattformen (z. B. Echtzeitangaben), Verbesserung der Angebots- und Servicequalität und Informationspflichten der Verkehrsunternehmen. Zudem ist die Mitfinanzierungspflicht der Verkehrsunternehmen für die Tätigkeit der Verbundgesellschaft verankert.

### Einnahmenaufteilung und Finanzierung

Mit dem Einnahmenaufteilungsvertrag wird der satzungsmäßige Zweck des Verkehrsverbundes, die Verteilung der Fahrgeldeinnahmen, umgesetzt. Aufgrund der Vorgaben in § 9 Abs. 6 Nr. 3 ÖPNVG BW i. V. m. § 17 Abs. 3 ÖPNV-VO ist eine vollständige Abschaffung der Alteinnahmensicherung der Unternehmen und die Streichung der übrigen Ausgleichselemente in der Einnahmenaufteilung notwendig, da die Einnahmenaufteilung spätestens ab 2024 beihilferechtlich auf die Verteilung „echter“ Einnahmen aus Fahrgelderlösen beschränkt sein muss. Dadurch ergeben sich teilweise für Busunternehmen im Alb-Donau-Kreis Erlösrückgänge in Höhe von zusammen wenigen Hunderttausend Euro, die verstärkt den Bahnunternehmen und den städtischen Verkehren zufließen werden.

Der Ausgleich von verbundbedingten Belastungen in Form von „Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverlusten“ (HVDV), die auf den Alteinnahmen aus dem ersten Verbundjahr 1998 basieren, ist nach der Einschätzung des Landesgesetzgebers spätestens ab 2024 nicht mehr zulässig. Aufgabenträger dürfen daher Ausgleichsleistungen nur noch im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen oder Allgemeinen Vorschriften gewähren.

Seit 1. Januar 1998 besteht ein Finanzierungsvertrag zwischen den Gründungsmitgliedern des Verkehrsverbunds DING (Stadt Ulm, Alb-Donau-Kreis, Landkreis Neu-Ulm), der den finanziellen Ausgleich der Harmonisierungsverluste und Durchtarifizierungsverluste (HVDV) zwischen den Vertragspartnern regelt. Dieser Finanzierungsvertrag endet zum 31. Dezember 2023. In weiteren Gesprächen zwischen den Aufgabenträgern und dem Land sollen die Möglichkeiten abgestimmt werden, wie diese finanziellen Lasten zukünftig rechtskonform und sachgerecht ausgeglichen werden können.

### Vollzugsvorbehalt für die Verwaltung:

Vor diesem Hintergrund und vor der Fragestellung, ob das Land wirklich Gesellschafter werden soll, bittet die Verwaltung darum dergestalt zum Abschluss entsprechender Verträge ermächtigt zu werden, als dass diese Ermächtigung im Einzelfall auch nicht gebraucht werden muss. Dies ist vor dem Hintergrund noch anstehender Verhandlungen erforderlich, um die entsprechenden Optionen nicht aus der Hand zu geben. Sowohl beim Eintritt des Landes als Gesellschafter als auch bei der Fragestellung der Neujustierung der Finanzbeziehungen sind Fragen zu klären, die dieses Vorgehen erforderlich machen.

### **Kosten und Finanzierung**

- a) Einmalige Kosten - €

b) Lfd. Kosten - €/jährlich

Haushaltsmittel sind

Personalbedarf - Stelle

Gäste und Sachverständige: keine

Beschlussauszüge sind zu übersenden an:

Fachdienst Verkehr und Mobilität

Vertagungsfähig

Ulm, 12. April 2023

**Anlage**

keine