

Beschlussvorlage

Federführende Stelle: 61 Sachbearbeitung: Stehr	Drucksache Nr.: 48/2022 Az.: - 0692/MS
--	---

An der Vorlagenerstellung beteiligte Stellen

10/102	20 insb. 20/202	ZS 02			
--------	--------------------	-------	--	--	--

Beratungsfolge	Termin	Beratung	Kennung	Abstimmung
Vorlagenkonferenz	16.03.2022	vorberatend	nichtöffentlich	Freigabe
Vorlagenkonferenz	23.03.2022	vorberatend	nichtöffentlich	Freigabe
Haupt- und Personalausschuss	04.04.2022	vorberatend	nichtöffentlich	13 Ja-Stimmen 0 Nein-Stimmen 1 Enthaltung
Gemeinderat	25.04.2022	beschließend	öffentlich	

Betreff:

Rechtsformwechsel der Mobilitätsnetzwerk Ortenau GbR

Beschlussvorschlag:

Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau soll von einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR) in eine andere Rechtsform überführt werden. Die Verwaltung wird die für den Rechtsformwechsel notwendigen Schritte in die Wege leiten, insbesondere das Regierungspräsidium Freiburg als Rechtsaufsichtsbehörde frühzeitig in den Prozess mit einbeziehen und dem Gemeinderat einen Satzungsentwurf zur Beschlussfassung vorlegen.

Zusammenfassende Begründung:

Damit der interkommunale Zusammenschluss seine Arbeit wie bisher unter guter Nutzung der personellen und finanziellen Synergieeffekte und Kooperationen in einem bereits bewährten und funktionierenden System – dem Mobilitätsnetzwerk Ortenau – fortführen kann, insbesondere von der Konzeptionsphase in die Umsetzungsphase übergehen kann, ist eine Änderung der Rechtsform erforderlich.

Sachdarstellung

Alle Städte und Gemeinden in Ortenaukreis stehen vor der Herausforderung, die Mobilitätswende im ländlichen Raum zu gestalten. Die Kommunen möchten ihre Bürgerschaft dabei unterstützen, ihre Mobilität klimafreundlich gestalten zu können, und damit aktiv zum Klimaschutz beitragen.

Gleichzeitig gibt die Bundes- und Landesregierung den Kommunen verkehrspolitische Ziele vor. Um diese erreichen zu können, wird jede Kommune zeitlichen, finanziellen und personellen Aufwand einbringen müssen. Durch gemeindeübergreifende Zusammenarbeit in Form eines Netzwerks wird sich dieser Aufwand verringern und die Umsetzung erleichtert.

Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau hat im Frühjahr 2019 mit zehn Kommunen seine Arbeit mit den Schwerpunkten Mobilitätsstationen, Interkommunales Radpendeln und Digitale Vernetzung der Mobilitätsangebote aufgenommen. Die Konzepte der Kommunen für die Realisierung der Mobilitätsstationen, Radvorrangrouten für das interkommunale und berufliche Pendeln i.V.m. betrieblichem Mobilitätsmanagement in den Unternehmen sowie die digitale Vernetzung der Angebote in einer Mobilitäts-App liegen mittlerweile vor. Diese konzeptionelle Arbeit wurde vom Bund gefördert. Die Gründung einer GbR war Fördervoraussetzung.

Anlass und Weg zur Änderung der Rechtsform des Mobilitätsnetzwerks

Die Ergebnisse der Arbeit des Mobilitätsnetzwerks sind sehr positiv bewertet worden, sodass eine Umsetzung der konzeptionellen Ansätze angestrebt wird. Die Mobilitäts-App wird durch den Ortenaukreis umgesetzt. Die bauliche Umsetzung der Mobilitätsstationen und die Organisation der damit verbundenen Mobilitätsdienstleistungen bleiben, genauso wie die Verbesserung des interkommunalen Radwegenetzes, überwiegend Aufgabe der Städte und Gemeinden. Grundsätzlich hat sich der Zusammenschluss bewährt, allerdings wird eine Änderung der Organisationsform erforderlich, um die nächsten Schritte auch weiterhin im Zusammenschluss sinnvoll gehen zu können.

Im nächsten Schritt stehen nun die Beantragung von weiteren Fördermitteln und die Ausschreibungen für die Umsetzung der Konzepte an. Die bisherige Rechtsform der GbR ermöglicht keine gemeinsamen kommunalen Ausschreibungen. Damit der interkommunale Zusammenschluss seine Arbeit wie bisher unter guter Nutzung der personellen und finanziellen Synergieeffekte und Kooperationen in einem bereits bewährten und funktionierenden System – dem Mobilitätsnetzwerk Ortenau – fortführen kann, ist eine Änderung der Rechtsform erforderlich.

In einem einjährigen Prozess unter Leitung des Deutschen Instituts für Urbanistik hat sich das Mobilitätsnetzwerk über alternative Rechtsformen, bspw. Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR), Zweckverband, (g)GmbH, öffentlich-rechtliche Vereinbarung, und verschiedene bestehende kommunale Kooperationsmodelle mit Bezug zur Mobilität/zum Verkehr, die als Vorbild dienen könnten, informiert. Mithilfe einer juristischen Begleitung wurden Vor- und Nachteile gegenübergestellt.

Das Mobilitätsnetzwerk hält die gemeinsame Kommunalanstalt (gKA) in der Rechtsform einer Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) mit Blick auf die anstehenden Umsetzungsschritte der Projekte, u.a. die gemeinsame Beantragung von Fördermitteln und gemeinsame Ausschreibungen, für das zukünftig geeignetste, kommunale Kooperationsmodell. Es bezieht nun das Regierungspräsidium Freiburg (RP) als zuständige Rechtsaufsichtsbehörde bereits zur Vorabstimmung mit ein, da die erforderliche Satzung nach Beschlussfassung durch den Gemeinderat dem RP zur Genehmigung vorgelegt werden muss. Alle notwendigen Schritte sind in der Gemeindeordnung des Landes Baden-Württemberg und dem Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) geregelt.

Eckpunktepapier

Für die Fortführung und Weiterentwicklung des Mobilitätsnetzwerks wurde ein Eckpunktepapier erstellt, das beim letzten Netzwerktreffen am 17.02.2022 von allen Mitgliedskommunen gemeinsam finalisiert und verabschiedet wurde. Es soll als Grundlage für den Satzungsentwurf dienen. Das Papier ist zwar zu Beginn auf den Rechtsformwechsel von der GbR zur AöR ausgerichtet, ein Großteil des Inhalts ab Seite 3 ist aber unabhängig der Rechtsform gültig.

Das Eckpunktepapier berücksichtigt auch die Aufnahme weiterer Kommunen. Bisher sind folgende Kommunen im Netzwerk engagiert: Appenweier, Friesenheim, Gengenbach, Kehl, Lahr, Neuried, Offenburg, Rheinau, Schutterwald und Willstätt. Folgende Kommunen sind nach entsprechendem Gemeinderatsbeschluss derzeit „assoziierte“ Partner: Achern, Oberkirch, Schwanau, Seelbach. Diese werden dann in der neuen gemeinsamen Kommunalanstalt als vollständige Partner aufgenommen. Weitere Kommunen haben ebenfalls Interesse bekundet.

Erwartete finanzielle und personelle Auswirkungen:

Die Maßnahme hat keine finanziellen oder personellen (i.S.v. Personalmehrbedarf) Auswirkungen

Die finanziellen/personellen Auswirkungen können aufgrund ihrer Komplexität nicht sinnvoll in der Übersichtstabelle dargestellt werden und sind daher in der Sachdarstellung oder als Anlage beigelegt

Die einmaligen (Investitions-)Kosten betragen weniger als 50.000 EUR und die dauerhaft entstehenden Folgekosten inklusive der Personalmehrkosten betragen jährlich weniger als 20.000 EUR

Die einmaligen (Investitions-)Kosten betragen mehr als 50.000 Euro und/oder die dauerhaft entstehenden Folgekosten inklusive der Personalmehrkosten betragen jährlich mehr als 20.000 Euro

Einmalige (Investitions-)Kosten	2022	2023	2024	2025	2026 ff.
	in EUR				
<i>Aufwand / Einmalig verminderter Ertrag / Investition / Auszahlung</i>	-10.000				
<i>Ertrag / Einmalig verminderter Aufwand / Zuschüsse / Drittmittel (ohne Kredite)</i>	0				
SALDO: Überschuss (+) / Fehlbetrag (-)	-10.000				
Jährliche Folgekosten	Jährlich ab Inbetriebnahme / nach Abschluss der Maßnahme in EUR				
<i>Aufwand (inkl. dauerhafter Personalmehrkosten) / Verminderung von Ertrag</i>	<i>-11.000 (Beitrag der Stadt Lahr für Grundsatzarbeit des Mobilitätsnetzwerks Ortenau)</i>				
<i>Ertrag / Verminderung von Aufwand</i>	0				
SALDO: Überschuss (+) / Fehlbetrag (-)	-11.000				
Davon: Dauerhafter Personalmehrbedarf Stellenbezeichnung, Umfang	Entgelt-/ Besoldungsgruppe		Jährlicher Arbeitgeberaufwand (Lohn- und Nebenkosten) in EUR		
1.					
2.					
	SUMME				

Finanzierung:

Ist die Maßnahme im Haushaltsplan berücksichtigt?		
Ja, mit den angegebenen Kosten	Ja, mit abweichenden Kosten	Nein
Ist die Maßnahme in der mittelfristigen Planung berücksichtigt?		
Ja, mit den angegebenen Kosten	Ja, mit abweichenden Kosten	Nein

Anmerkungen

Im beigefügten Eckpunktepapier wird auf Seite 5 auf die Finanzierung eingegangen. Der dort beschriebene Aufteilungsschlüssel mit einer Deckelung der Anteile auf max. zehn Stück pro Mitgliedskommune würde für die Stadt Lahr bei 14 Mitgliedskommunen ab dem Jahr 2023 einen jährlichen Aufwand i.H.v. EUR 10.101 (rd. EUR 11.000, siehe vorangegangene Tabelle) bedeuten. Bei der Aufnahme weiterer Kommunen würde er sich verringern.

Wichtig: Es handelt sich um Mittel, die jährlich zur Finanzierung der Grundsatzarbeit (siehe Seiten 3 und 4 im Eckpunktepapier) benötigt werden und nicht zur Umsetzung der Projekte. Für den Aufbau und Betrieb von Mobilitätstationen, dem Themenschwerpunkt 1 der Netzwerkarbeit, oder Maßnahmen zur interkommunalen Radverkehrsförderung, dem Themenschwerpunkt 2 der Netzwerkarbeit, fallen weitere einmalige und dauerhafte (abhängig von Vertragslaufzeiten) Kosten an, die in dieser Vorlage nicht abgebildet werden.

Mit den im Haushaltsplan 2022 unter dem Investitionsauftrag I51100300000 zur Verfügung stehenden Mitteln i.H.v. EUR 10.000 können die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Rechtsformwechsel, insbesondere die juristische Begleitung, sowie das erste Rumpfsjahr des Mobilitätsnetzwerks in seiner neuen Rechtsform finanziert werden.

Das Mobilitätsnetzwerk wurde bislang nicht im Beteiligungsmanagement der Stadt Lahr erfasst. Bei einem Rechtsformwechsel wäre die Beteiligung fachlich innerhalb der Abteilung Beteiligungen, Betriebswirtschaft und Steuern abzubilden. Welche Auswirkungen dies auf den dortigen Personalbestand hätte, ist aktuell nicht abschätzbar.

Anlage(n):

- Eckpunktepapier
- Anlage 0

Tilman Petters

Sabine Fink

Hinweis:

Die Mitglieder des Gremiums werden gebeten, die Frage der Befangenheit selbst zu prüfen und dem Vorsitzenden das Ergebnis mitzuteilen. Ein befangenes Mitglied hat sich in der öffentlichen Sitzung in den Zuhörerbereich zu begeben und in der nichtöffentlichen Sitzung den Beratungsraum zu verlassen. Einzelheiten sind dem § 18 Abs. 1-5 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg zu entnehmen.