

Abgestimmtes Eckpunktepapier im Rahmen des Netzwerktreffens am 17.02.2022

Eckpunkte und Rahmenbedingungen der neuen Rechtsform (Geschäftsgrundlage)

Selbstverständnis der AöR (Präambel)

Nachhaltige Mobilität verbindet klimafreundliche Lösungen mit praktikablen Verkehrskonzepten. Viele Maßnahmen lassen sich erst sinnvoll und wirtschaftlich durch interkommunale Kooperation planen und umsetzen. Eine gemeinsame selbstständige Kommunalanstalt („nachfolgend AöR genannt“) wirkt deshalb auf eine Zusammenarbeit der Beteiligten in enger Abstimmung mit dem Landkreis hin, damit sich Bürgerinnen und Bürger einfach und klimafreundlich in ihrer Kommune und zwischen Städten und Gemeinden fortbewegen können. Durch den interkommunalen Zusammenschluss wird ein zielgerichtetes und koordiniertes Vorgehen zur Entwicklung und Umsetzung aufeinander abgestimmter Mobilitätslösungen gewährleistet.

Zur Erreichung dieses Ziels werden die beteiligten Kommunen im Rahmen einer AöR gemeinsame Verkehrslösungen in enger Kooperation mit dem Landkreis planen, entwickeln und umsetzen. Als erste Schwerpunkte sind der Aufbau von Mobilitätsstationen auf dem Land und in der Stadt mit Umsteigemöglichkeiten auf Bahn, Bus, Car-Sharing und Rad/Pedelec, und das Einrichten von Radvorrangrouten von Ort zu Ort und als Zubringer zu den Radschnellwegen gesetzt.

Organisation der AöR

Die bisherige Organisation des Mobilitätsnetzwerks wird im Wesentlichen durch den extern beauftragten Dienstleister endura kommunal geführt. Auf der Grundlage der bisherigen Organisation wird die neue AöR entwickelt.

Der Name des Netzwerks ist „Mobilitätsnetzwerk Ortenau“. Der Sitz der Geschäftsstelle ist in Offenburg. Beteiligte Kommunen sind die Stadt Achern, Gemeinde Appenweier, Gemeinde Friesenheim, Stadt Gengenbach, Stadt Kehl, Stadt Lahr, Gemeinde Neuried, Stadt Oberkirch, Stadt Offenburg, Stadt Rheinau, Gemeinde Schutterwald, Gemeinde Schwanau, Gemeinde Seelbach, Gemeinde Willstätt. Weitere Gemeinden und Städte aus dem Ortenaukreis und darüber hinaus aus angrenzenden Regionen können in das Netzwerk aufgenommen werden. Der räumliche Wirkungskreis umfasst die Gemarkungen der beteiligten Kommunen. Ein Beitritt des Ortenaukreises ist möglich. Bisherige assoziierte Partnerkommunen des Mobilitätsnetzwerks mit entsprechenden GR-Beschlüssen für den Beitritt sind hier bereits benannt. Eine Kooperation mit und ggf. auch der Beitritt von Kommunen über den Ortenaukreis oder die Landesgrenze hinaus ist möglich.

Die beteiligten Kommunen bringen ihre Erfahrungen im Bereich der neuen Mobilität ein und entwickeln diese weiter. Die Stadt Offenburg stellt die Marke „Einfach Mobil“ als Basis für das kommunenübergreifende Branding der neuen Mobilitätsangebote zur Verfügung. Hierzu wird ein entsprechender Anforderungskatalog an die Qualität der Angebote formuliert.

Aufbau und Struktur der AöR

Notwendige Schritte für die Gründung einer gemeinsamen AöR

Die Gründungsschritte für eine gemeinsame selbstständige Kommunalanstalt sind in der Gemeindeordnung des Landes Baden-Württemberg und dem Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) geregelt und nachstehend dargestellt. Insbesondere für die Abstimmung über die Aufgaben und die Arbeitsweise der Kommunalanstalt zwischen den beteiligten Kommunen sollte genügend Zeit eingeplant werden.

1. Vorbereitung zur Gründung

Abstimmung mit Rechtsaufsichtsbehörde

Erstellen eines Satzungsentwurfs (Inhalt siehe § 24b iVm § 6 II GKZ)

Beschluss Satzung in Gemeinderäten, § 24 I 2 GemO BW

2. Umsetzung der Gründung

Unterschreiben der Satzung durch Bürgermeister, § 24a I GKZ

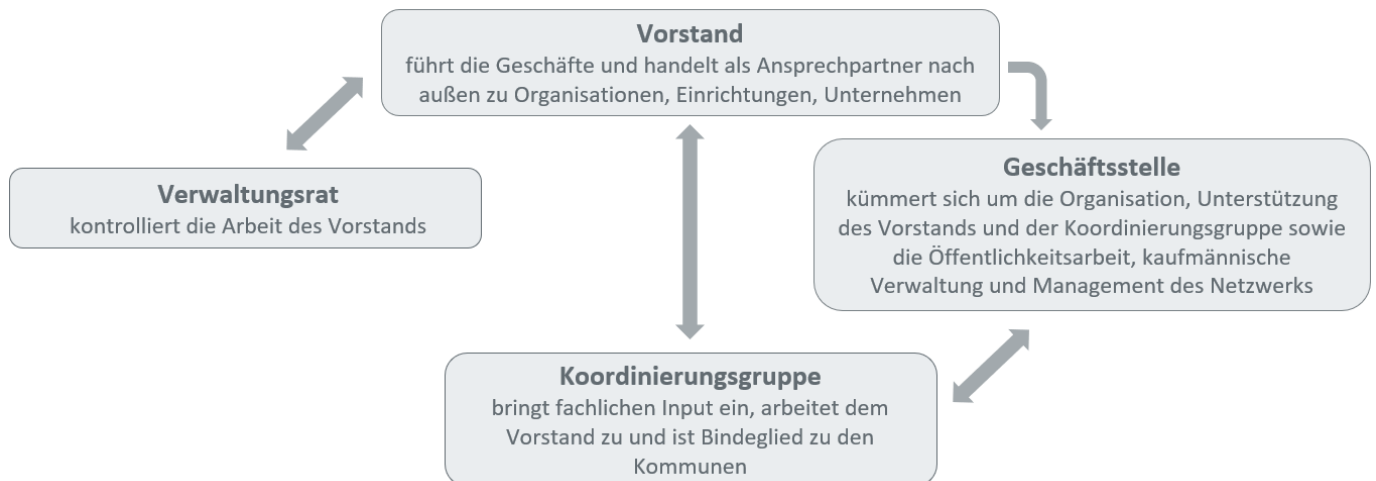
Genehmigung der Satzung durch Rechtsaufsichtsbehörde, § 24b II GKZ

Öffentliche Bekanntmachung der Satzung und Genehmigung, §§ 24b II, 8 I GKZ

Das Personal für die Vorstände wie auch für die Arbeitsebene wird von den beteiligten Kommunen im Rahmen der Erfordernisse und ihrer Möglichkeiten bereitgestellt und falls erforderlich durch GR-Beschluss bestätigt.

Struktur und Ebenen der AöR

Organigramm



Die Aufgaben der verschiedenen Ebenen werden nachstehend beschrieben. Bisher noch nicht geklärte Inhalte werden bis zur Beratung über den Satzungsentwurf erarbeitet und in der Geschäftsordnung festgeschrieben.

Vorstand

Der Vorstand (Entscheidungsebene) besteht voraussichtlich aus vier Personen, die im rotierenden System von politischen Vertretungen aus zwei Großen Kreisstädten und zwei Kommunen besetzt werden. Der Vorstand ist Ansprechpartner für außenstehende Organisationen, Einrichtungen, Behörden, etc. Der Vorstand soll voraussichtlich auf zwei Jahre

berufen werden. Der Vorstand wird vom Verwaltungsrat bestellt und führt die Geschäfte entsprechend der Geschäftsordnung, die vom Verwaltungsrat beschlossen wird. Eine Entlohnung für diese Aufgabe ist nicht vorgesehen.

Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat besteht aus Vertretungen der Großen Kreisstädte und der Kommunen. Den Vertretungen der Großen Kreisstädte sollen jeweils insgesamt zwei Stimmrechte eingeräumt werden. Die anderen Kommunen haben jeweils eine Stimme. Mehrheitsentscheidungen erfolgen im Netzwerk mit 3/4-Mehrheiten. Der Verwaltungsrat kontrolliert die Geschäftsführung durch den Vorstand. Der Verwaltungsrat bestimmt über die Laufzeit sämtlicher Ausschreibungen.

Koordinierungsgruppe

Die Koordinierungsgruppe besteht aus den Netzwerkverantwortlichen, die jeweils von den beteiligten Kommunen benannt werden. Diese haben die Aufgabe die laufenden Prozesse (Abstimmung zwischen den Kommunen, inhaltliche Vorbereitung der Netzwerktreffen, Kontaktaufnahme und Betreuung externer Dienstleister, Abstimmungen mit Landkreis, TGO, KEA NVBW, VM, Fördermittelprojekträger, etc.) voranzubringen und Entscheidungen für den Vorstand und Verwaltungsrat vorzubereiten. Dabei können externe Vertretungen, z. B. vom Ortenaukreis, TGO und andere bei Bedarf hinzugezogen werden.

Geschäftsstelle

Ein extern beauftragtes Netzwerkmanagement bildet die Geschäftsstelle. Die folgenden inhaltlichen Aufgaben der Geschäftsstelle teilen sich zum einen in Grundsatzarbeit, zum anderen in sogenannte ergänzenden Leistungen auf. Die Grundsatzarbeit wird benötigt, um die grundlegende Organisation des Netzwerks aufrecht zu erhalten und gewährleistet, dass das Netzwerk in seinen laufenden Aufgaben funktionsfähig ist. Gesondert aufgeführt sind ergänzende Leistungen, die bei zusätzlicher Finanzierung (z.B. durch Fördermittel) auch vom externen beauftragten Netzwerkmanagement übernommen werden können. Wenn für die ergänzenden Leistungen keine Finanzierung bereitsteht, werden diese als Eigenleistung von den Netzwerkkommunen eingebracht.

Grundsatzarbeit

- Planung, Konzeption, Durchführung und Nacharbeit von Netzwerk- und Arbeitstreffen:
 - Terminabstimmung, Raumorganisation, Catering,
 - Einladung, Agenda, Präsentation, Materialzusammenstellung,
 - Durchführung, Moderation
 - Protokoll und Nachbereitung.
- Organisation, Moderation und Nachbereitung der 2-wöchigen Treffen der Netzwerkverantwortlichen der Koordinierungsgruppe
- Fortlaufende Abstimmungen mit Netzwerkverantwortlichen und Bürgermeistern sowie mit weiteren externen Akteuren: Landratsamt, Unternehmen, Regierungspräsidium, Verkehrsministerium, Kompetenznetz Klimamobil, Regionalverband, LEADER-Region...
- Beratung und Bündelung zu Förderanträgen, Koordinierung zur einheitlichen Handhabung durch die einzelnen Kommunen

- Erstellung und Einreichung der Unterlagen für den Antrag auf Gewährung einer Zuwendung nach der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG); jährlich wiederkehrend
- Erstellung und Einreichung der Unterlagen für Förderantragsstellung Bundesförderprogramm zur Realisierung der Mobilitätsstationen: NKL: Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld - Kommunalrichtlinie – Nachhaltige Mobilität – Mobilitätsstationen
- Unterstützung bei der Vorbereitung von Sitzungsunterlagen zum Herbeiführen der Gemeinderatsbeschlüsse für die Einrichtung von Mobilitätsstationen
- Unterstützung weiterer beitragsinteressierter Kommunen (Vorstellung des Netzwerks in Gremien/Gemeinderatssitzungen, Informationsbereitstellung etc.)
- Organisation und Koordination von Abstimmungsgesprächen mit potenziellen Geldgebern und Unterstützern (VM, Bund, Land, RP, MdLs...) für eine Grundfinanzierung des Mobilitätsnetzwerks
- Rechnungstellung, kaufmännische Abwicklung, Buchhaltung

Ergänzende Leistungen

- Vorbereitung und Teilnahme an Verwaltungs-/Gemeinderatsterminen
- Koordination und Moderation der Gespräche mit lokalen Akteuren der Wohnungswirtschaft zur möglichen Bereitstellung von Flächen für Mobilitätsstationen
- Erstellung der Ausschreibungsunterlagen zur möglichen Beauftragung von Fachbüros und Begleitung bei der Auswahl der Fachbüros (z.B. für das Thema Öffentlichkeitsarbeit, Betriebliches Mobilitätsmanagement, ...)
- Einladung und Abrechnung externer Berater
- Beantragung weiterer Förderprogramme
- Unterstützung bei der Erstellung von Ausschreibungs-Unterlagen Bike-Sharing und Car-Sharing sowie Koordination des Ausschreibungs-/Vergabeverfahrens
- Verwaltungstechnische Unterstützung bei der Erstellung von Ausschreibungsunterlagen Wandmodule und Stelen für Stationen
- Gemeinsame Ausschreibung mit ggf. zugeordneten Losen nach Städten und Gemeinden für die Einrichtung von Mobilitätsstationen sowie Radvorrangrouten für das interkommunale berufliche Pendeln.
- Überwachen des Erbringens der Betriebsleistungen und Vertragsmanagement für Unterhaltung und Pflege der Mobilitätsstationen sowie die Mobilitätsdienstleistungen.
- Überwachung und Evaluation von Qualität und Wirtschaftlichkeit des Betriebs sowie Identifizieren von Optimierungspotentialen.
- Regelmäßige Abstimmungsrunden mit Landratsamt und Netzwerkvertretung zur

inhaltlichen Mitgestaltung der Mobilitäts-App des Ortenaukreises.

- Inhaltliche Zuarbeit für weitere Themenschwerpunkte.

Umsetzung in den Städten und Gemeinden

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in den Städten und Gemeinden auf der Grundlage der Ausschreibungsergebnisse durch eigenes Personal oder mit von der jeweiligen Kommune finanzierten Auftragnehmern auf eigene Rechnung. Hierbei wird das Netzwerk bezüglich der Akquise potenzieller Auftragnehmer unterstützen (z.B. für die Koordinierung und Bauleitung bei der Einrichtung von Mobilitätsstationen).

Die Vergabe selbst erfolgt durch die jeweiligen Kommunen. Rechnungen sind jeweils an die Kommunen zu stellen. Anschaffungen, die sich aus den Ausschreibungen ergeben, sind Eigentum der jeweiligen Kommune oder ihrer angeschlossenen Töchter/Eigenbetriebe und sind dort entsprechend zu bilanzieren. Dieses Rollenverständnis gilt für sämtliche geplante Aktivitäten des Mobilitätsnetzwerks, in dem die Kommunen gemeinsam agieren. Das Mobilitätsnetzwerk baut kein eigenes Anlagevermögen auf. Dieses wird auch künftig bei den jeweiligen Kommunen innerhalb ihres Hoheitsgebiets geführt.

Voraussetzung für die gemeinsamen Ausschreibungen durch das Netzwerk ist die rechtzeitige Mittelbereitstellung und Beschlussfassung durch die jeweiligen Kommunen. Dabei wird durch die gemeinsame Ausschreibung die bei den Kommunen verbleibende Straßenbaulast nicht tangiert.

Finanzierung

Den beteiligten Kommunen obliegt die Finanzierung der anfallenden Kosten für die Netzwerkarbeit. Das Wirtschaftsjahr ist das Kalenderjahr. Mit voraussichtlicher unterjähriger Gründung in 2022 wird das Gründungsjahr aber nur ein Rumpfwirtschaftsjahr sein.

Die genaue Finanzierung des Mobilitätsnetzwerks sowie die Aufteilung auf die teilnehmenden Kommunen wird in der noch auszuarbeitenden Satzung konkretisiert. Hierzu gehört auch die Höhe des erforderlichen Stammkapitals und des Finanzierungsschlüssels.

Der Aufteilungsschlüssel für die Finanzierung soll (möglichst gleichermaßen) die Aufwendungen, die durch die Anzahl der im Mobilitätsnetzwerk zusammengeschlossenen Städte und Gemeinden ausgelöst werden, wie die Aufwendungen, die über die nach Einwohnerzahl unterschiedliche Größe der Städte und Gemeinden verursacht werden, berücksichtigen. Außerdem soll der personelle Einsatz in den Städten, die über ausgebildete Verkehrsplaner verfügen und damit einen erhöhten fachlichen Beitrag erbringen, in den finanziellen Beiträgen Berücksichtigung finden. Die Finanzierung erfolgt dann über entsprechende Einlagen der Kommunen. Dabei soll ein Aufteilungsschlüssel zur Anwendung kommen, der einen Anteil je 5.000 Einwohner (gerundet) und vier Anteile je Stadt oder Gemeinde, maximal aber zehn Anteile vorsieht. Bei entsprechend hoher Förderung entscheidet der Verwaltungsrat darüber, ob die Mittel im Wirtschaftsplan des entsprechenden Kalenderjahres verwendet werden oder ob dadurch die Eigenmittel der Kommunen entsprechend des Schlüssels für das darauffolgende Kalenderjahr reduziert werden.

Die Anteile neuer Beitrittskommunen werden dem laufenden Gesamtjahresbudget finanziell entsprechend des Finanzierungsschlüssels hinzugefügt. Für die Folgejahre wird die neue Anzahl der Mitgliedskommunen bei der Aufstellung des Wirtschaftsplans voll berücksichtigt. Ein Anteil

entspricht aktuell 1.010 €. Der Verwaltungsrat beschließt in jedem Geschäftsjahr, abhängig von akquirierten Fördermitteln, der Anzahl neu hinzugekommener Kommunen und neuen Themenschwerpunkten, über die Höhe des Betrags eines Anteils.

Steuerrecht

Aufgrund der gewählten Konstellation (Eigentum, wie z.B. Flächen der Mobilitätsstationen, verbleibt in den Kommunen...), besteht kein Handlungsbedarf bezüglich des Steuerrechts, insbesondere bezüglich bestehender steuerlicher Querverbünde. In einzelnen Kommunen ist dies ggf. gesondert zu prüfen.

Entwicklungsperspektive

Mit Blick auf die hohe Dynamik im Bereich neuer Mobilitätsangebote, der weiteren diskutierten Handlungsfelder allein im Mobilitätsbereich und einer möglichst flexiblen Entwicklungsperspektive sollten die Aufgabenbereiche des Mobilitätsnetzwerks unter den in der Präambel beschriebenen Prämissen, die in der Satzung zu verankern sind, variabel gestaltbar sein. Somit ist die AöR als Gesellschaftsform sehr gut geeignet. Kooperationen mit weiteren Kommunen, Kommunalen Verbänden oder Verkehrsverbänden sind möglich und erwünscht.

Fördermittel

Ein zentrales Anliegen bei der Neuorganisation des Netzwerks ist die Akquise und Abwicklung von Fördermitteln. Die unterschiedlichen Förderprogramme auf Landes- und Bundesebene sollen möglichst umfangreich ausgeschöpft werden können. Auch vor diesem Hintergrund in Bezug auf die Fördermittel des Baden-Württembergischen L-GVFG und die Förderungen der NKI (Kommunalrichtlinie), die Zusammenschlüsse in Form einer (g)GmbH nicht fördert, ist die AöR als Gesellschaftsform für das Mobilitätsnetzwerk gut geeignet.

Kommen Förderanträge zur Umsetzung von Maßnahmen, wie zum Beispiel Mobilitätsstationen zum Tragen, sind diese von den jeweiligen Kommunen zu stellen. Bei Bedarf können diese vom Mobilitätsnetzwerk gesammelt an die Förderstelle übermittelt werden. Akquirierte Fördermittel werden von den Förderstellen an das Mobilitätsnetzwerk ausgezahlt und von diesem an die jeweiligen Kommunen weitergeleitet. Bei triftigen Gründen steht es einzelnen Kommunen zu, ihre Förderanträge direkt über die Förderstellen abzuwickeln.

Inkrafttreten und weitere Mitglieder Eintritt weiterer Städte und Gemeinden

Die Überführung des Mobilitätsnetzwerks Ortenau in eine neue Rechtsform und das Inkrafttreten der entsprechenden Satzung sind bisher für das 2. Quartal 2022 vorgesehen.

Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau hatte für das Netzwerktreffen am 28. Juli 2021 alle Nachbarkommunen der bereits beteiligten Kommunen angeschrieben und zu einer Informationsveranstaltung eingeladen. Hierzu haben sich elf weitere Städte und Gemeinden angemeldet. Hiervon sind nach aktuellem Stand bereits vier Kommunen assoziierte Partnerkommunen.

Von den neuen Beitrittskommunen wird eine aktive Beteiligung in der Koordinierungsgruppe und insbesondere auch bei der Begleitung neuer Themenbereiche erwartet. Optional ist eine

Erhöhung des Beitrags möglich. Mit Gründung der AöR stoßen die neuen Kommunen, die bislang assoziierte Partner sind, dazu.

Die neu hinzukommenden Kommunen oder Landkreis beteiligen sich wie auch die anderen Kommunen an der Finanzierung der entstehenden Kosten des Netzwerks.

Beteiligung des Landkreises

In der Koordinierungsgruppe des Netzwerks ist bereits heute eine Vertretung des Landkreises bei entsprechenden Themen anwesend. Das Mobilitätsnetzwerk würde eine Mitgliedschaft des Ortenaukreises im Netzwerk begrüßen. Dabei erwartet das Netzwerk auch eine finanzielle Beteiligung des Landkreises.

Für den Fall der Aufnahme des Ortenaukreises als Mitglied im Mobilitätsnetzwerk, ist eine gesonderte Lösung in Abhängigkeit der damit verbundenen Rechte, Pflichten und Nutzen für die Mitglieder zu finden.

Austritt aus AöR und Auflösung

Der einmalige Austritt ist für Kommunen frühestens nach drei Jahren möglich und muss von der jeweiligen Kommune erklärt werden. Der Austritt wird wirksam, sobald sämtliche Verträge, die die Kommune betreffen (Mobilitätsdienstleister etc.), auslaufen.

Die Auflösung der AöR ist nach den gesetzlichen Vorschriften sowie den Regelungen Ihrer Satzung nach § 24b Abs. 3 GKZ abzuwickeln.

Prüfinstitutionen

Genehmigungsbehörde: Regierungspräsidium Freiburg nach § 24 b Abs. 2 GKZ i.V.m. § 102 a-d GemO

Prüfungsstelle (örtliche Prüfung nach § 24 a Abs. 1 GKZ i.V.m. § 102 d GemO): Landratsamt Ortenaukreis

Überörtliche Prüfung: Gemeindeprüfungsanstalt BW, § 102 d Abs. 3 GemO

Die Prüfinstitutionen bzw. Prüfrechte sind in der Satzung zu verankern.