

Sachbericht zum Verwendungsnachweis
MobilitätsWerkStadt 2025 – Phase 1
Mobilitätsnetzwerk Ortenau (01.05.2020 bis 30.04.2021)

Kurzbericht

FKZ: 01UV2072

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

*Wissenschaftliche Begleitung und Öffentlichkeitsarbeit
für die Entwicklung eines interkommunalen
Mobilitätskonzeptes in der Ortenau in Südbaden*

Stand: April 2021

Kurzbericht

Kontext und Aufgabenstellung

Zehn Kommunen in der Ortenau gründeten Anfang 2019 das erste Mobilitätsnetzwerk Deutschlands. Im interkommunalen Netzwerk nutzen die drei Großen Kreisstädte Offenburg, Kehl und Lahr und die sieben Kommunen Gengenbach, Rheinau, Willstätt, Neuried, Appenweier, Schutterwald und Friesenheim Synergieeffekte, um Lösungen für nachhaltige Mobilität gemeinsam zu erarbeiten. Unter dem Motto „Mobilität endet nicht an der Gemarkungsgrenze“ greifen die Mobilitätsangebote der Region ineinander. Damit wird der Bürgerschaft nicht nur eine echte Alternative zum Motorisierten Individualverkehr geboten, sondern auch eine unbedingt notwendige Möglichkeit zur Bewältigung der ersten und letzten Meile.

Ziel des Mobilitätsnetzwerkes ist es, durch regelmäßigen Austausch die Zusammenarbeit zu optimieren und so den Gesamtaufwand für die interkommunalen Mobilitätsprojekte zu reduzieren. Auf folgende drei Schwerpunktthemen haben sich die Netzwerkkommunen verständigt: die Einrichtung und Vernetzung von Mobilitätsstationen im interkommunalen Verbund (1), die Förderung gemeindeübergreifenden Radverkehrs (2) sowie die Bündelung und digitale Vernetzung der Nahmobilitätsangebote in einer App (3).

Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau, aktuell als Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR) eingetragen, strebt einen Gesellschaftswechsel an, um den Bau von insgesamt ca. 150 vernetzten Mobilitätsstationen gemeinsam umsetzen zu können. Über eine gemeinsame Ausschreibung und Vergabe sollen einheitliche Betreiber für Carsharing- u. Fahrradverleihsystem gefunden werden, sodass sich Bürgerinnen und Bürger in ihrer Kommune und auch zwischen den Kommunen klimafreundlich fortbewegen können. Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau schafft mit einem räumlich und zeitlich koordinierten sowie technisch einheitlichem Stationsnetz die Grundlage für ein gesamtheitliches Mobilitätsangebot zusammen mit dem ÖPNV, bei einem zu erwartenden hohen Netzeffekt. Gleichzeitig soll die neue Gesellschaftsform den Einstieg für weitere Mitglieder, die bereits ihr Interesse bekundet haben, erleichtern und ermöglichen.

In Zusammenarbeit mit dem Deutschen Institut für Urbanistik (Difu), dem Fachbüro endura kommunal (Netzwerkmanagement) sowie Expertinnen und Experten für kommunale Kooperationsmodelle wurde dafür im Rahmen der „**MobilitätsWerkStadt (Phase 1)**“ eine Workshopreihe zur inhaltlichen und organisatorischen Weiterentwicklung des Mobilitätsnetzwerks Ortenau durchgeführt. Im Mittelpunkt stand dabei die Frage, welche **Organisationsform für den kommunalen Zusammenschluss** kurz- und mittelfristig am besten die Zielerreichung des Netzwerks und somit eine positive Mobilitätsentwicklung in der Region unterstützt.

Am Ende der Workshopreihe kamen drei verschiedene Gesellschaftsformen für das Mobilitätsnetzwerk in die engere Auswahl und wurden anschließend näher beleuchtet und auf ihre Vor- u. Nachteile hin untersucht. Konkrete Ergebnisse, die die Weiterentwicklung des Netzwerks über die Workshopreihe hinaus unterstützen, sind ein Verfahrensfahrplan für die Schaffung einer Kommunalanstalt (zum Stand März 2021 präferierte Gesellschaftsform) und den Übergang von der bestehenden GbR sowie ein erster grober Satzungsentwurf.

Ablauf des Vorhabens: Workshops zur Weiterentwicklung des Mobilitätsnetzwerks

Im Rahmen der drei Workshops sollten Alternativen geprüft und ein Vorschlag für eine neue Gesellschaftsform entwickelt werden. Die drei als Präsenz-Veranstaltungen geplanten Workshops fanden zwischen November 2020 und März 2021 aufgrund der Corona-Pandemie als Online-Formate statt. Die juristische Expertise auf die Gesellschaftsformen ist in den Workshops jeweils durch kommunalpraktische Erfahrungen ergänzt worden. Dabei handelte es sich um fachlichen Wissens- und Erfahrungsinput des Regionalparks Südwest gGmbH, der Karlsruher Verkehrsverbund GmbH sowie der Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (AöR).

Wesentliche Ergebnisse

Als Ausgangspunkt für die Identifikation und Analyse einer passenden neuen Gesellschaftsform wurden folgende übergeordnete Ziele festgelegt und betrachtet:

- Möglichkeit der gemeinsamen Beantragung von Fördergeldern (Voraussetzung nach den bisher anvisierten Programmen: eigenständige juristische Person)
- Möglichkeit der gemeinsamen Ausschreibung und Vergabe des Baus und Betriebs der Mobilitätsstationen
- Offenheit für neue Mitglieder (andere Kommunen, Landkreise und Private)
- „So einfach wie möglich, so verbindlich wie nötig.“ (keine Notwendigkeit eines Konsenses sämtlicher Kommunen bei allen Entscheidungen nötig, weitreichende Rechte der Geschäftsführer)
- Verlässlichkeit
- Langfristig angelegt, aber wieder auflösbar

Auf Basis dieses grundlegenden Anforderungskatalogs konnten einige Gesellschaftsformen ausgeschlossen werden. Die Diskussion in den Workshops sowie die weiteren Vertiefungen und Prüfungen fokussierten sich somit auf die **Kommunalanstalt**, den **Zweckverband** und die **GmbH** bzw. **gGmbH**.

ANWENDUNG AUF GESELLSCHAFTSFORMEN



Abbildung 1: Vorauswahl für mögl. Gesellschaftsformen unter Berücksichtigung der Ziele und (potenzieller) Mitglieder, Quelle: Sterr-Kölln & Partner - Vortrag Fr. Dr. Schober, 24.11.2020

Sachbericht zum Verwendungsnachweis
MobilitätsWerkStadt 2025 – Phase 1
Mobilitätsnetzwerk Ortenau (01.05.2020 bis 30.04.2021)

Eingehende Darstellung

FKZ: 01UV2072

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

*Wissenschaftliche Begleitung und Öffentlichkeitsarbeit
für die Entwicklung eines interkommunalen
Mobilitätskonzeptes in der Ortenau in Südbaden*

Stand: April 2021

Inhalt

Projektvorstellung und Zieldefinition.....	3
Zentrale Ergebnisse aus den Workshops.....	5
Vor- und Nachteile verschiedener Gesellschaftsformen.....	6
Weiterentwicklung des Netzwerks - Verfahrensplan für den Übergang in eine neue Gesellschaftsform	8
Ausblick	11
Anhang	13

Eingehende Darstellung

Projektvorstellung und Zieldefinition

Nicht nur Metropolen und größere Städte stehen im Mobilitätsbereich vor großen Herausforderungen. Auch in Regionen wie der Ortenau gelangt das bestehende Verkehrssystem an seine Grenzen. In den letzten Jahren ist aufgrund des zunehmenden Pendlerverkehrs eine Zunahme der MIV-Verkehrsleistung erfolgt, während der öffentliche Personennahverkehr zumindest in den Belastungsspitzenzeiten an seine Belastungsgrenzen angelangt ist und potenzielle Umsteiger aus dem MIV-Pendlerverkehr nicht zusätzlich aufnehmen kann. Die Pendlerdichte im Ortenaukreis (Anzahl der täglichen Pendler bezogen auf die Einwohnerzahl) kommt den Pendlerdichten von Frankfurt und Stuttgart nahe. Zusätzlich kommt es im Autoverkehr zu Staubildung und Parkplatzengpässen.

Die zehn Kommunen Appenweier, Friesenheim, Gengenbach, Kehl, Lahr, Neuried, Offenburg, Rheinau, Schutterwald und Willstätt wollen Synergieeffekte nutzen und gemeinsame Lösungen für eine nachhaltige Mobilität in der Region erarbeiten. Denn „Mobilität endet nicht an der Gemarkungsgrenze, im Gegenteil!“.

Die Ziele des Mobilitätsnetzwerks sind der Aufbau eines multimodalen Systems mit Mobilitätsstationen im interkommunalen Verbund, die Integration eines gemeindeübergreifenden Radverkehrs und die Vernetzung von Nahmobilitätsangeboten in einer App.

Gemeinsam mit Expertinnen und Experten für kommunale Kooperationsmodelle, regionale Mobilitätsangebote und aus der kommunalen Praxis haben das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) und das Kommunalberatungsbüro endura kommunal (Netzwerkmanagement) eine Workshopreihe zur inhaltlichen und organisatorischen Weiterentwicklung des Mobilitätsnetzwerks Ortenau durchgeführt. Im Mittelpunkt stand dabei die Frage, welche Organisationsform für den kommunalen Zusammenschluss kurz- und mittelfristig am besten die Zielerreichung des Netzwerks und somit eine positive Mobilitätsentwicklung in der Region unterstützt.

Hierzu erstellte das Difu eine Übersicht zu verschiedenen interkommunalen Kooperationsstrukturen im Bereich verkehrlicher Planungen und Umsetzungen. Zudem wurden passende Beispiele für neue Mobilitätsangebote in regionalen Strukturen und deren Rahmenbedingungen recherchiert und für die Workshop-Reihe aufbereitet. Im Rahmen der drei Workshops, die am 24. November 2020, 14. Januar und 18. März 2021 stattfanden, wurden externe Impulse in die Arbeit des Mobilitätsnetzwerks eingebracht. Ziel war es, über den Austausch mit externen Expertinnen und Experten Erkenntnisse und Erfahrungen zu

interkommunalen Kooperationen, mit Fokus auf die drei Mobilitätsbausteine „interkommunales Mobilitätsstationssystem“, „gemeindeübergreifender Radverkehr“ und „digitale Verknüpfung“ zu erlangen.

Konkret konnten hierzu sowohl Rechtsexpertinnen und Rechtsexperten als auch regionale Vertreterinnen und Vertreter bestehender Zusammenschlüsse ihr Wissen einbringen und abschließend ein Verfahrensplan für die organisatorische und inhaltliche Weiterentwicklung erstellt werden. Der zu erwartende finale Meilenstein in Form eines groben Satzungsentwurfs bildet die wichtige Diskussions- und Entscheidungsgrundlage im Hinblick auf den voraussichtlich im Frühjahr 2022 anstehenden Gesellschaftswechsel.

Ablauf des Vorhabens: Workshops zur Weiterentwicklung des Mobilitätsnetzwerks

Im Rahmen der drei Workshops sollten Alternativen geprüft und ein Vorschlag für eine neue Gesellschaftsform entwickelt werden. Die drei als Präsenz-Veranstaltungen geplanten Workshops fanden zwischen November 2020 und März 2021 aufgrund der Corona-Pandemie als Online-Formate statt. Die juristische Expertise auf die Gesellschaftsformen ist in den Workshops jeweils durch kommunalpraktische Erfahrungen ergänzt worden. Dabei handelte es sich um folgende Perspektiven:

- Workshop 1: 24.11.2020
 - **Interkommunale Kooperation – Übersicht zu möglichen Gesellschaftsformen für das Mobilitätsnetzwerk.** *Dr. Katharina Schober, Sterr-Kölln & Partner mbB*
 - **Die Struktur der Regionalpark Südwest gGmbH - Blaupause für das Mobilitätsnetzwerk?** *Manfred Ockel, Bürgermeister Kelsterbach und Geschäftsführer der Regionalpark SüdWest gGmbH*
- Workshop 2: 14.01.2021
 - **Der Aufbau von Mobilitätsstationen und die Integration in eine App.** *Frank Pagel, Abt. Verkehrsplanung / Qualitätsmanagement, Karlsruher Verkehrsverbund GmbH*
 - **Positive Effekte der Bündelung von kommunalen Akteuren für die Ausschreibung von Mobilitätsleistungen.** *Frieder Zappe, Teamleiter Innovative Mobilitätsdienstleistungen, Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH*
- Workshop 3: 18.03.2021
 - **Erfahrungen einer Anstalt öffentlichen Rechts (Kommunalanstalt) – Die Entwicklungsagentur Rendsburg.** *Frank Thomsen, Geschäftsstelle Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (AöR)*

- **Interkommunale Kooperation im Mobilitätsnetzwerk Ortenau:**
Verfahrensfahrplan zur Gründung einer neuen Gesellschaftsform. *Dr. Katharina Schober, Sterr-Kölln & Partner mbB*

Zentrale Ergebnisse aus den Workshops

Die Workshops verbanden sowohl Input zur konkreten Maßnahmenumsetzung multimodaler Mobilitätsangebote als auch zu den juristischen und organisatorischen Rahmenbedingungen. Im ersten und dritten Workshop standen vor allem die Fragen zur Organisationsform im Fokus. Im zweiten Workshop wurden zudem konkrete Fragen zur Ausgestaltung der anvisierten multimodalen Angebote des Mobilitätsnetzwerks betrachtet und diskutiert.

Die aktuellen Handlungsfelder des Mobilitätsnetzwerks geben den anvisierten Anforderungskorridor für die neue Gesellschaftsform vor. Aktuell werden die drei Themenschwerpunkte

- Ausbau von Mobilitätsstationen in die Region,
- gemeindeübergreifender Radverkehr und
- der Aufbau einer integrierten Mobilitäts-App

fokussiert.

Besonders im Bereich Ausbau der Mobilitätsstationen in der Region sind bereits viele Vorbereitungen getroffen worden. Aufbauend auf die langjährigen Erfahrungen der Stadt Offenburg, sind bereits konkrete planerische Handreichungen und gemeinsame Beschlussvorlagen entwickelt worden. Die konkrete Ausgestaltung hinsichtlich Bau, Betrieb und Erweiterung des Stationsangebots waren während der Workshopreihe z.T. noch offene Punkte, die auch mit Blick auf die Konstruktion einer neuen Gesellschaftsform und etwaiger Geschäftsordnungen zu klären sind.

Der weitere Zeitplan sieht folgende Vorgehensweise vor (*Stand April 2021*):

- 150 Mobilitätsstationen in 3 Ausbaustufen in einem Zeitraum von 2023 bis ca. 2030 realisieren
- Synergieeffekte bei Planung, Bau, Betrieb und Finanzierung
- Ab Ende Frühjahr 2021: Begehungen der mögl. Stationsstandorte; Erstellung Stationssteckbriefe; Erarbeitung Ausschreibungsunterlagen und Abstimmung Vergabeverfahren
- Förderanträge bei Bund u. Land
- 2022: Ausschreibung

- 2022: Beschlüsse über Bau u. Betrieb der Stationen
- Ende 2022/Anfang 2023: Sukzessive Realisierung der Stationen

Eine Untersuchung der rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen für eine gemeinsame öffentliche Ausschreibung aller oder eines Teils der erforderlichen Leistungen ist durchzuführen.

Im Bereich Radverkehr ist der Ausbau lückenloser, gemeindeübergreifender Radwege vorgesehen. Ähnlich wie beim Praxisbeispiel aus Rendsburg (RadStark!3 -Projekt) sollten diese „Velorouten“ zunächst unabhängig von konkreten technischen Vorgaben, wie sie sich bspw. automatisch bei den Begriffen ‚Radvorrangrouten‘ oder ‚Radschnellverbindungen‘ ergeben, entwickelt werden.

Die Aktivitäten zur Schaffung einer integrierten Mobilitäts-App werden vom Landkreis gemeinsam mit dem Mobilitätsnetzwerk vorangetrieben. Im Rahmen des zweiten Workshops wurden zudem weitere Schwerpunkte bzw. konkrete Aufgabenfelder, wie bspw. Aktivitäten im betrieblichen Mobilitätsmanagement, On-Demand-Verkehre oder wohnstandortbezogene Mobilitätsangebote diskutiert. Denkbar ist zudem auch der Ausbau des bestehenden Leihradangebots mit Lastenrädern und/oder Pedelecs.

Vor- und Nachteile verschiedener Gesellschaftsformen

Nach Aufstellung verschiedener Anforderungen hinsichtlich Beauftragung von Fördergeldern, der Möglichkeit der gemeinsamen Ausschreibung und Vergabe des Baus und Betriebs der Mobilitätsstationen, der Offenheit für neue Mitglieder, wurden die Vor- und Nachteile verschiedener Gesellschaftsformen analysiert.

Die zentralen Diskussionspunkte aus den Workshops zu den Vor- und Nachteilen der verbliebenen Gesellschaftsformen (Kommunalanstalt, Zweckverband, GmbH bzw. gGmbH) werden im Folgenden kurz dargestellt.

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 variabel gestaltbar sein.

In diesem Zusammenhang ist der recht starre Satzungstext einer gGmbH ggf. problematisch. Dieser muss den gemeinnützigen Zweck beschreiben und kann nachträglich nicht erweitert oder verändert werden. Für ein wachsendes Aufgabenfeld des Mobilitätsnetzwerks wäre diese

Gesellschaftsform eher ungeeignet. Dazu gab im ersten Workshop Herr Ockel, Geschäftsführer der Regionalpark SüdWest gGmbH (s. Workshop 1) an, dass man aus heutiger Sicht aus diesem Grund für die Regionalpark SüdWest auch eher die Anstalt öffentlichen Rechts wählen würde.

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. Da nach jetzigem Stand bspw. das Baden-Württemberg L-GVFG Zusammenschlüsse in Form einer (g)GmbH nicht fördert, kommt diese Gesellschaftsform für das Mobilitätsnetzwerk eher nicht in Frage.

Ausgehend von Erfahrungen aus Rendsburg sind auch die Flächenverhältnisse bei der Fördermittelakquise zu beachten. Im konkreten Fall konnte die AöR keine investiven Fördermittel für den Radwegebau beantragen, da die entsprechenden Flächen nicht in deren Besitz bzw. Baulast waren. Über ein Verbundvorhaben unter Koordination durch die AöR wurde aber ein erfolgreicher Weg zum Förderprogramm (BMU – Klimaschutz durch Radverkehr) gefunden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt in Bezug auf die Fördermittelakquise sind die Bagatellgrenzen in den Förderprogrammen. Mit gemeinsamen Anträgen mehrerer Kommunen bzw. gebündelt über einen Koordinator (Mobilitätsnetzwerk) sind diese weniger ein Problem.

Effektive Zusammenarbeit

In Bezug auf Entscheidungsprozesse und der Zusammenarbeit in bzw. mit der neuen Organisationsform ist insbesondere der Zweckverband als ggf. zu schwerfälliges Konstrukt diskutiert worden. Gerade wenn das Mobilitätsnetzwerk wachsen soll und neue Aufgaben hinzukommen, sind die Strukturen einer Kommunalanstalt (bzw. GmbH) mit Geschäftsführer agiler.

Hinsichtlich möglicher (neuer) privater Partner im Mobilitätsnetzwerk, limitieren die öffentlich-rechtlichen Gesellschaftsformen (Zweckverband/Kommunalanstalt) zwar den potenziellen Mitgliederkreis auf Kommunen und Landkreise. Verkehrsunternehmen oder andere privatwirtschaftliche Dienstleister könnten so nicht direkt Teil des Netzwerks werden. Der Fall der Entwicklungsagentur Rendsburg zeigt jedoch, dass über die Gründung einer Tochtergesellschaft (hier: Region Rendsburg GmbH) dennoch private Partner involviert werden können.

Weitere offene Punkte aus den Diskussionen

Die Diskussion zur Weiterentwicklung des Mobilitätsnetzwerks hat gezeigt, dass bzgl. des Aufgabenfeldes und der Zuständigkeiten des Mobilitätsnetzwerks noch weiter geschärft werden muss. Offene Fragen aus den Workshop-Runden sind u.a.:

- Betrieb an Dritte ausschreiben oder selbst ausschreiben?
- Wer schreibt für Leihsysteme aus? Wer macht Verträge? Werden Nahverkehrsunternehmen beauftragt?
- Wer schließt Verträge mit Car-Sharing-Anbieter?
- Wer übernimmt Bau, Betrieb und Unterhalt der Mobilitätsstationen?
- Welche weiteren Aufgaben werden dem Netzwerk übertragen?
- Vergabe der Fahrzeuge an Mobilitätsstationen über Dienstleistungsvergabe oder über Konzessionsvergabe?
- Sollen hoheitliche Aufgaben durch die Kommunalanstalt übernommen werden?

Weiterentwicklung des Netzwerks - Verfahrensplan für den Übergang in eine neue Gesellschaftsform

Aus den ersten beiden Workshoprunden hat sich die Kommunalanstalt als passendste neue Gesellschaftsform für das Mobilitätsnetzwerk herausgebildet.¹ Auf dieser Basis wurde von Fr. Dr. Schober für den dritten Workshop ein Verfahrensplan für den Übergang von der GbR zur Kommunalanstalt dargestellt. Anschließend wurden offene Fragen diskutiert und konkrete Arbeitsaufträge verteilt, um den Übergangsprozess voranzutreiben.

Das Übergangsverfahren (hier mit dem Stand von März 2021) lässt sich in drei grobe Schritte einteilen, die allerdings ineinander verschränkt ablaufen und koordiniert werden müssen (vgl. folgende Abbildung).

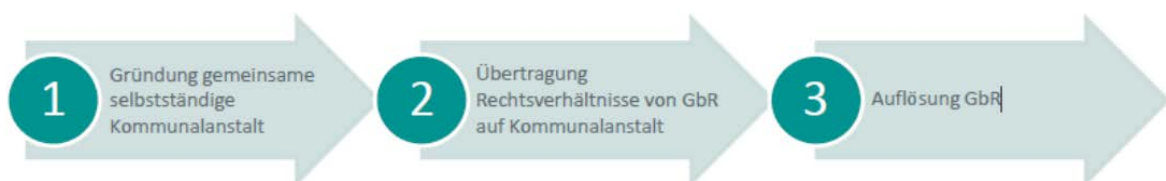


Abbildung 1: Verfahrensplan im Überblick, Quelle: Sterr-Kölln & Partner - Vortrag Fr. Dr. Schober 18.03.2021/Seite 10

¹ Anmerkung: Aufgrund bestimmter Anforderungen aus den Kommunen wird aktuell weiterhin überprüft, inwiefern andere Gesellschaftsformen geeignet sind (z.B. GmbH), v.a. im Hinblick auf die Einbindung weiterer Partner (Stand Oktober 2021).

Erster Schritt – Gründung einer neuen Rechtsform (am Beispiel der selbstständigen Kommunalanstalt, Stand März 2021)

Die Gründungsschritte für eine gemeinsame selbstständige Kommunalanstalt sind in der Gemeindeordnung des Landes Baden-Württemberg und dem Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) geregelt und in Tabelle 1 dargestellt. Insbesondere für die Abstimmung über die Aufgaben und die Arbeitsweise der Kommunalanstalt zwischen den beteiligten Kommunen sollte genügend Zeit eingeplant werden.

Vorbereitung zur Gründung	Erstellen eines Satzungsentwurfs (Inhalt siehe § 24b iVm § 6 II GKZ)
	Abstimmung mit Rechtsaufsichtsbehörde
Umsetzung der Gründung	Beschluss Satzung in Gemeinderäten, § 24 I 2 GemO BW
	Unterschreiben der Satzung durch Bürgermeister, § 24a I GKZ
	Genehmigung Satzung durch Rechtsaufsichtsbehörde, § 24b II GKZ
	Öffentliche Bekanntmachung der Satzung und Genehmigung, §§ 24b II, 8 I GKZ
Beginn der Tätigkeit der Kommunalanstalt	z.B. Verwaltungsrat: Bestellung des Vorstands Inhalt und Konditionen des Bestellungsvertrags Bestimmung des Vorstandsvorsitzenden Regelung der Vertretungsverhältnisse Regelung der Beschlussfassung im Geschäftsverteilung etc.
	Vorstand: Einberufung der Vorstandssitzung zur Besprechung des weiteren Vorgehens Aufnahme der Geschäfte
	Einlagen: Erbringung der Einlagen durch die Gesellschafter

Tabelle 1: Gründungsschritte für die Kommunalanstalt, Quelle: Sterr-Kölln & Partner - Vortrag Fr. Dr. Schober 18.03.2021/Seite 11f.

Für die Vorbereitungen zur Gründung ergeben sich folgende konkrete Arbeitsschritte:

1. Aufstellung eines Zeit- und Ablaufplans für die Gründung/Übergang
2. Benennung eines Verantwortlichen für Satzungserstellung
3. Festlegung wesentlicher Punkte für die Satzung
4. Ausarbeitung Satzungsentwurf durch Verantwortlichen
5. Abstimmung Satzungsentwurf mit übrigen Kommunen

6. Abstimmung mit Rechtsaufsichtsbehörde

Zweiter Schritt – Übertragung der Rechtsverhältnisse von GbR auf Kommunalanstalt (am Beispiel der selbstständigen Kommunalanstalt, Stand März 2021)

Neben der Gründung der Kommunalanstalt ist zu prüfen, welche Rechtsverhältnisse auslaufen oder in die neue Gesellschaftsform zu übertragen sind. Hierfür ergeben sich folgende konkrete erste Arbeitsschritte:

1. Auflistung der bestehenden Verträge, des Vermögens und der laufenden Geschäfte der GbR
2. Entwurf der formellen Dokumente zur Abwicklung der Vertragsübernahme, Kündigung und Information Geschäftspartner und Gründung neuer Gesellschaftsform
3. Abstimmung mit den übrigen Kommunen

Dritter Schritt – Auflösung der GbR

Am Ende des Übergangsverfahrens steht die Auflösung der GbR. Auch dieser Schritt ist parallel zu den Gründungsaktivitäten vorzubereiten. Dabei geht es um einen Auflösungsbeschluss, der wie folgt herbeigeführt wird:

1. Entwurf eines Auflösungsbeschlusses für die GbR
2. Beschluss Auflösung GbR in Gemeinderäten
3. Unterzeichnen des Auflösungsbeschlusses durch Bürgermeister aller Gesellschafter

Zu beachten sind ggf. die Rückgabe der eingebrachten Gegenstände / Einlagen an die Gesellschafter und die Verteilung des übrigen Gesellschaftsvermögens. Hierfür ergeben sich folgende konkrete erste Arbeitsschritte:

1. Erstellung eines Entwurfs Auflösungsbeschluss
2. Abstimmung mit den übrigen Kommunen

Klärungsbedarf für die Gründung einer Kommunalanstalt (Stand März 2021)

Während des Workshops sind bereits erste Aspekte zu den nächsten Arbeitsschritten und der Konstruktion der Kommunalanstalt (bzw. der Satzung und Geschäftsordnung) andiskutiert worden. Grundsätzlich wird angestrebt eine „schlanke“ Satzung für die Kommunalanstalt zu entwickeln und weitere Punkte in einer Geschäftsordnung zu regeln. Zentrale Diskussionspunkte waren u.a.

- Abstimmungsprinzip im Verwaltungsrat und Vorstand

Die Entwicklungsagentur Rendsburg hat bei der Gründung das Einstimmigkeitsprinzip für den Verwaltungsrat festgelegt. Im Laufe der vergangenen Jahre ist die Zusammenarbeit in der

Entwicklungsagentur routinierter geworden und findet auf einer vertrauensvollen Basis statt. Daher wird aktuell angestrebt, die Einstimmigkeitsregel zugunsten einer Dreiviertelmehrheit abzuändern.

- Beitrag zur Finanzierung der Kommunalanstalt

Um die Arbeit der Kommunalanstalt zu finanzieren, muss die entsprechende finanzielle Beteiligung der Mitgliedskommunen geklärt werden. Möglichkeiten zeigt die Entwicklungsagentur mit dem Strukturfonds auf, der sich aus einem Grundbeitrag (1 % der Umlagegrundlage nach FAG) sowie einem Entwicklungsbeitrag (Bemessung nach WE in Außenbereichen) zusammensetzt. Die tatsächliche Konstruktion und Beitragshöhe richtet sich nach dem Umfang der Aufgaben und Kosten (bspw. Verwaltungspersonalkosten, ehrenamtliche vs. hauptamtliche Vorstände/Geschäftsführer, Investitionen).

- Besetzung und Verortung verschiedener Gremien

Für die Kommunalanstalt muss ein Verwaltungsrat (bestehend aus Bürgermeister) und ein Vorstand gebildet werden. Der Vorstand der Entwicklungsagentur Rendsburg ist mit 6 Personen besetzt. So gelingt es, die bisher ehrenamtliche Arbeit gut zu verteilen, und gleichzeitig Fachexpertise im Vorstand für die unterschiedlichen Themen zu verankern. In der Praxis konnten bisher stets einstimmige Beschlüsse zur Empfehlung an den Verwaltungsrat gegeben werden. Dennoch kommen die ehrenamtlich arbeitenden Vorstände zunehmend an die Kapazitätsgrenzen. Für das Mobilitätsnetzwerk bietet sich ein ähnliches Vorgehen an.

Ausblick

Die Gründung der Kommunalanstalt wird hinsichtlich des administrativen, aber auch kommunalpolitischen Abstimmungsbedarf einige Zeit in Anspruch nehmen. Als grobes Terminziel ist die Antragstellung zur Förderung im Rahmen des L-GVFG im April 2022 anvisiert worden. Neben der Gründung der gemeinsamen selbstständigen Kommunalanstalt ist geplant für das Vorhaben „Mobilitätsnetzwerk Ortenau – nachhaltige Mobilitätslösungen gemeinsam umsetzen“ im Modul 1 „Entwicklung und pilothafte Anwendung von innovativen Klimaschutzmaßnahmen“ im Rahmen des Förderaufrufs für innovative Klimaschutzprojekte der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) eine Projektskizze einzureichen (Stand April 2021). Für den geplanten Auf- und Ausbau der Mobilitätsstationen ist die Untersuchung der rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen für eine gemeinsame öffentliche Ausschreibung aller oder eines Teils der erforderlichen Leistungen zeitnah anzustreben.

Für die Zukunft gilt es, die konzeptionellen Bausteine mit einer breiten Öffentlichkeitsarbeit und modernen Kommunikationsformaten umzusetzen. Das Mobilitätsnetzwerk strebt die Umsetzung eines integrierten und lokal angepassten Mobilitätskonzepts an, um eine nachhaltige Verkehrswende zu bewirken. Die nachhaltige Mobilität soll hiermit langfristig gefördert und in den Köpfen der Bürgerinnen und Bürger sowie der Kommunen verankert werden. Darüber sollen der motorisierte Individualverkehr und die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen in den Netzwerkkommunen reduziert werden. Durch diverse Beteiligungsformate sollen sich die Bürgerinnen und Bürger angesprochen fühlen und klimafreundliche Mobilitätslösungen aktiv mitgestalten, testen und bewerten. Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau erwartet dabei Umsetzungswissen zu generieren und Kommunen in der Region, bundesweit und darüber hinaus an den gesammelten Erfahrungen teilhaben zu lassen.

Das bestehende Netzwerk kommunaler Gebietskörperschaften als GbR mit 10 Kommunalvertretern und 3 Geschäftsführern hat sich zum Ziel gesetzt eine geeignete Rechtsform zu finden, die voraussichtlich im 1./2. Quartal 2022 die bestehende Gesellschaftsform GbR ersetzen soll. Sie soll es den Mitgliedskommunen ermöglichen, gemeinsam an der Ausschreibung und Vergabe des Baus und Betriebs der Mobilitätsstationen zu arbeiten. Außerdem soll es eine Offenheit für neue Mitglieder (z.B. andere Kommunen) bieten und einfache Entscheidungsfindungen begünstigen.

Anhang

Tabellarische Übersicht zu Vor- und Nachteilen verschiedener Gesellschaftsformen für das Mobilitätsnetzwerk

Gesellschaftsform	Pro	Contra	Mögliche Mitglieder
(g)GmbH/UG	<p>(+) flexibel ausgestaltbar</p> <p>(+) Haftung beschränkt auf Gesellschaftsvermögen</p> <p>(+) nur gGmbH/gUG: steuerliche Vorteile</p> <p>(+) nur gGmbH: hohes Ansehen in Bevölkerung</p>	<p>(-) Zulässigkeit nach § 103 I 1 GemO?</p> <p>(-) höhere Gründungskosten wegen notarieller Beurkundung und Eintragung ins Handelsregister</p> <p>(-) keine hoheitlichen Befugnisse</p> <p>(-) nur gGmbH/gUG: erhöhte Anforderungen an Ausgestaltung der Gesellschaftssatzung hinsichtlich Anforderungen der AO</p> <p>(-) nur gGmbH/gUG: Bindung der GF an steuerlich begünstigte Zwecke, zeitnahe Verwendung Mittel</p> <p>(-) nur gGmbH/gUG: steuerrechtlicher Beratungsaufwand</p> <p>(-) Nach LGVFG (BaWü) gilt GmbH nicht als antragsberechtigter „kommunaler Zusammenschluss“</p> <p>(-) nur gGmbH: Satzung nach Gründung nicht erweiterbar/veränderbar um bspw. zusätzliche Aufgabenbereiche usw.</p>	<p>Alle natürlichen und juristischen Personen, § 1 GmbHG)</p>
Zweckverband	<p>(+) Besteuerung wie Gebietskörperschaften</p> <p>hoheitliche Befugnisse</p>	<p>(-) Leitung durch Verbandsvorsitzenden = idR BM/Landrat -> kein Externer und keine Doppelspitze möglich (nur Vertretung); zahlreiche Entscheidungen durch Versammlungen</p> <p>(-) Auflösung nur mit 2/3 der satzungsgemäßen Stimmzahlen und Genehmigung Rechtsaufsicht</p> <p>(-) zwingende Aufgabenübertragung -> evtl. Abgrenzungsschwierigkeiten bzgl. kommunalen Radwegen/solchen des Zweckverbands</p>	<p>Gemeinde und Landkreise. Private nur, wenn Erfüllung der Verbandsaufgaben dadurch gefördert wird und Gründe des öffentlichen Wohls nicht entgegenstehen, § 2 II 2 GKZ</p>
Kommunalanstalt /Anstalt öffentlichen Rechts	<p>(+) flexibel ausgestaltbar</p> <p>(+) Möglichkeit der Übertragung von Aufgaben und hoheitlichen Befugnissen</p> <p>(+) Besteuerung wie Gebietskörperschaften – Steuerfreiheit für hoheitliche Aufgaben</p> <p>(+) hohe Akzeptanz</p> <p>(+/-) keine Haftung für Verbindlichkeiten, aber Pflicht zur Ausstattung mit notwendigen Mitteln</p>	<p>(-) keine direkte Beteiligung Privater</p> <p>(-) Auflösung nur einstimmig und mit Genehmigung Rechtsaufsicht</p> <p>(+/-) keine Haftung für Verbindlichkeiten, aber Pflicht zur Ausstattung mit notwendigen Mitteln</p>	<p>Gemeinden und Landkreise, § 24a I 1 GKZ. Beteiligung Privater nur bei Tochterunternehmen (zulässig, § 24a I 3 GKZ iVm § 102a I 3 GemO)</p>

Sachbericht zum Verwendungsnachweis
MobilitätsWerkStadt 2025 – Phase 1
Mobilitätsnetzwerk Ortenau (01.05.2020 bis 30.04.2021)

Erfolgskontrollbericht

FKZ: 01UV2072

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

*Wissenschaftliche Begleitung und Öffentlichkeitsarbeit
für die Entwicklung eines interkommunalen
Mobilitätskonzeptes in der Ortenau in Südbaden*

Erfolgskontrollbericht

2. Wissenschaftlich-technische Ergebnisse des Vorhabens, erreichte Nebenergebnisse und gesammelte wesentliche Erfahrungen

In Zusammenarbeit mit dem Deutschen Institut für Urbanistik (Difu), dem Fachbüro endura kommunal (Netzwerkmanagement des Mobilitätsnetzwerks Ortenau) sowie Expertinnen und Experten für kommunale Kooperationsmodelle wurde im Rahmen der „MobilitätsWerkStadt (Phase 1)“ eine Workshopreihe zur inhaltlichen und organisatorischen Weiterentwicklung des Mobilitätsnetzwerks Ortenau durchgeführt. Im Mittelpunkt stand dabei die Frage, welche Organisationsform für den kommunalen Zusammenschluss kurz- und mittelfristig am besten die Zielerreichung des Netzwerks und somit eine positive Mobilitätsentwicklung in der Region unterstützt.

Am Ende der Workshopreihe kamen drei verschiedene Gesellschaftsformen für das Mobilitätsnetzwerk in die engere Auswahl und wurden anschließend näher beleuchtet und auf ihre Vor- u. Nachteile hin untersucht. Konkrete Ergebnisse, die die Weiterentwicklung des Netzwerks über die Workshopreihe hinaus unterstützen, sind ein Verfahrensfahrplan für die Schaffung einer Kommunalanstalt (zum Stand März 2021 präferierte Gesellschaftsform) und den Übergang von der bestehenden GbR sowie ein erster grober Satzungsentwurf.

Im Rahmen der drei Workshops sollten Alternativen geprüft und ein Vorschlag für eine neue Gesellschaftsform entwickelt werden. Die drei als Präsenz-Veranstaltungen geplanten Workshops fanden zwischen November 2020 und März 2021 aufgrund der Corona-Pandemie als Online-Formate statt. Die juristische Expertise auf die Gesellschaftsformen ist in den Workshops jeweils durch kommunalpraktische Erfahrungen ergänzt worden. Dabei handelte es sich um fachlichen Wissens- und Erfahrungsinput des Regionalparks Südwest gGmbH, der Karlsruher Verkehrsverbund GmbH sowie der Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (AÖR).

Im Zuge der „MobilitätsWerkStadt“ (Phase 1) konnten Partnerschaften mit noch nicht vernetzten Kommunen, dem Landkreis und weiteren wichtigen Akteuren (z.B. Verkehrsverbänden, Unternehmen, politischen Akteuren) in der Region aufgebaut und intensiviert werden. Sowohl der Austausch mit weiteren Kommunen, als auch die Teilnahme an verschiedenen Vernetzungstreffen (nexus-Begleitforschung) und Workshops im Rahmen der Forschungsagenda, leisteten wichtige Beiträge zur Weiterentwicklung des Gesamtprojektes.

3. Fortschreibung des Verwertungsplans

Gesellschaftlicher Nutzen

Mit der Gründung einer neuen Gesellschaftsform, voraussichtlich im Q2 2022, können konzeptionell und planerisch erarbeitete Grundlagen in die Umsetzung gehen. So soll zum Beispiel ein Stationsnetz aus circa 150 Mobilitätsstationen entstehen, die in allen Netzwerkkommunen die Möglichkeit für Bürgerinnen und Bürger bieten Räder, Pedelecs und Car-Sharing-Fahrzeuge an sogenannten Mobilitätsstationen auszuleihen. Zur Finanzierung dieser interkommunal vernetzten Mobilitätsstationen werden Förderanträge und

Ausschreibungen erstellt, die in der neuen Rechtsform als gemeinsame Aufgabe möglich sind. Neben den Stationen soll außerdem ein Radvorrangroutennetz ausgewiesen und damit verbundenen Radinfrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden, die es insbesondere Berufspendler*innen ermöglichen sicher und komfortabel mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. Alle diese Mobilitätsangebote werden digital gebündelt in einer kreisweiten Mobilitäts-App abrufbar sein. Die nachhaltige Mobilität in der Ortenau in Südbaden soll hiermit langfristig gefördert und in den Köpfen der Bürgerinnen und Bürger sowie der Kommunen verankert werden. Darüber sollen der motorisierte Individualverkehr und die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen in den Netzwerkkommunen reduziert werden. Durch diverse Beteiligungsformate sollen sich die Bürgerinnen und Bürger angesprochen fühlen und klimafreundliche Mobilitätslösungen aktiv mitgestalten, testen und bewerten.

Wissenschaftliche und/oder technische Erfolgsaussichten nach Projektende

Aufbauend auf die Phase 1 der „MobilitätsWerkStadt“ plant das Mobilitätsnetzwerk Ortenau die entwickelten Konzeptbausteine innerhalb der drei gesetzten Themenschwerpunkte umzusetzen und sie mithilfe von Öffentlichkeits- und Beteiligungsformaten an die Bevölkerung zu bringen. Bestehende Kooperationen sollen dafür weitergeführt und zusätzliche Projektpartner eingebunden werden. Um die Kommunikation und den ständigen Austausch, sowohl zwischen den Netzwerkbeauftragten als auch nach außen weiterhin erfolgreich aufrecht zu erhalten, soll ein Netzwerkmanagement das Netzwerk weiterhin durch ihre koordinierende Managementarbeit unterstützen.

Im Zuge der Einrichtung und Vernetzung der Mobilitätsstationen unter der Marke „Einfach Mobil“ und der damit verbundenen Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung der lokalen Bevölkerung, möchte das Mobilitätsnetzwerk Ortenau aktiv auf benachbarte Kommunen zugehen. Ihnen soll die Möglichkeit geboten werden, sich dem Netzwerk direkt in der Umsetzungsphase anzuschließen und neue Impulse einzubringen. Indem Nachbarkommunen die Planung und Implementierung der Stationen mit aufgreifen, können geographische „Lücken“ geschlossen und der Netzeffekt zur optimalen Nutzung der Angebote erhöht werden.

Unter Einbindung aller Akteure werden somit Ideen und Impulse generiert, die im Netzwerk in Zusammenhang mit den Mobilitätsschwerpunkten Anwendung finden sollen. Bei der Umsetzung sollen diese Ideen regelmäßig reflektiert und nachgesteuert werden. Außerdem sollen konkrete Ergebnisse erfasst und bewertet werden (Co-Evaluation). Das Mobilitätsnetzwerk Ortenau erwartet dabei Umsetzungswissen zu generieren und Kommunen in der Region, bundesweit und darüber hinaus an den gesammelten Erfahrungen teilhaben zu lassen.

Wissenschaftliche und wirtschaftliche Anschlussfähigkeit für die nächsten innovatorischen Schritte zur erfolgreichen Umsetzung der Ergebnisse

Der Antrag zur Weiterführung des Projektes über die zweite Phase der Fördermaßnahme MWS2025 wurde abgelehnt.

Folgend werden weitere mögliche mittel- bis langfristige Kooperations-/Förderaussichten aufgeführt:

- Kontaktaufnahme und Austausch mit Regierungspräsidium Freiburg und dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg
- Fortführung der Kooperation mit dem Landratsamt Ortenau

- Verknüpfung mit strategischen Ausrichtungen des Mobilitätspakts Lahr, des Regionalverbands Südlicher Oberrhein und der Leader-Region Ortenau
- Mögliche weiterführende Kooperation mit Difu, juristischen Berater*innen und Bauleitplaner*innen
- Beitritt weiterer Kommunen in das Mobilitätsnetzwerk Ortenau
- Überregionale Vernetzung mit umliegenden Regionen und angrenzenden Gebietskörperschaften in Frankreich

Auf folgenden themenübergreifenden Ergebnissen kann das Mobilitätsnetzwerk Ortenau weiter aufbauen:

- Auszeichnung landesweiter Wettbewerb im Jahr 2020 „Wir machen Mobilitätswende“ durch Verkehrsminister Hermann
- Auszeichnung bundesweiter Wettbewerb im Jahr 2021 „Gemeinsam erfolgreich. Mobil in ländlichen Räumen“ und Aufnahme in das Online-Nachschlagewerk für Mobilität „Mobilikon“
- Aufnahme als EU-Leuchtturmprojekt
- Aufnahme in das Kompetenznetz Klima Mobil in Baden-Württemberg als „Modellregion Mobilitätsnetzwerk Ortenau“
- Regelmäßige Pressepräsenz über den E-Newsletter, die Teilnahme der Kommunen am Stadtradeln und der Europäischen Mobilitätswoche
- Ankündigung des Verkehrsministeriums zur Neuauflage eines Förderprogramms für Leih-Pedelecs, angestoßen durch das Mobilitätsnetzwerk
- (mündliche) Ankündigung des Regierungspräsidiums Freiburg zur Förderung von XS- und S-Mobilitätsstationen, angestoßen durch das Mobilitätsnetzwerk

4. Arbeiten, die zu keiner Lösung geführt haben

Alle geplanten Arbeitsschritte, Veranstaltungen und Meilensteine konnten in der ursprünglich vorgesehenen Form durchgeführt werden.

5. Präsentationsmöglichkeiten für mögliche Nutzer

- Webseite des Mobilitätsnetzwerks Ortenau: <https://www.mobilitaetsnetzwerk-ortenau.de/>
- E-Newsletter des Mobilitätsnetzwerks Ortenau: <https://www.mobilitaetsnetzwerk-ortenau.de/anmeldung-newsletter/>
- Beitrag zum Projekt auf Webseite des Deutschen Instituts für Urbanistik: <https://difu.de/projekte/mobilitaetsnetzwerk-ortenau>
- Eintrag im Online-Nachschlagewerk für Mobilitätslösungen Mobilikon: <https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/mobilitaetsnetzwerk-ortenau>

6. Einhaltung der Ausgaben- und Zeitplanung

Änderungen im Gesamtfinanzierungsplan

- Umwidmung Position 0812 in die Position 0835 und damit verbundener Kürzungsbescheid (vom 20.11.2020)

Kürzung der bewilligten Zuwendung von 37.685,00 € um 5.395,00 € auf höchstens 32.290,00 €.

Mittelumwidmung aus Position 0812 (Beschäftigte E12-E15) in Höhe von 32.270 € nach Position 0835 (Vergabe von Aufträgen) in Höhe von 21.580 €.

Grund für die Umwidmung war, dass es dem Mobilitätsnetzwerk für die Begleitung des Projekts nicht gelungen war, eine Jahresbesetzung der vorgesehenen Personalstelle zu erreichen. Von dieser Stelle sollte im Wesentlichen die wissenschaftliche Arbeit durch das DIfU organisiert und begleitet werden. Weiterhin sollte durch diese Person die Organisation und Betreuung der vorgesehenen Workshops mit Vor- und Nachbereitung vor Ort geleistet werden. Bei Antragstellung war beabsichtigt die Personalstelle in Teilzeit bei einer der Netzwerkkommunen anzusiedeln. Ohne zugesagte Fördermittel wollte sich dazu aber im Jahr 2019 keine Kommune bereit erklären. Hier spielte auch die Verzögerung der Förderbewilligung aufgrund der BAFA-Vorgabe zur Rechtsform einer „GbR“, die kommunalrechtlich unerwünscht ist, hinein. Vor diesem Hintergrund wurde die eigene Leistungserbringung gezwungenermaßen von Vertretern des Mobilitätsnetzwerks, insbesondere Herrn Kassel übernommen. Zur Unterstützung der kommunalen Vertreter M. Kassel, T. Schilli und A. Kohler wurde einer Umwidmung von vier Personenmonaten für einen Teil der Personalmittel in ein Dienstleistungsverhältnis zugestimmt.