

Kraftverkehrsgesellschaft mbH Ribnitz-Damgarten
Rügener Personennahverkehrsgesellschaft mbH
SWS Nahverkehr GmbH

Vertiefte Untersuchung von Kooperationsmodellen und Konzeptentwicklung für den ÖPNV in HST, RÜG und NVP


Abschlusspräsentation

Stralsund, 27. April 2011



Vertiefte Untersuchung von Kooperationsmodellen für den ÖPNV – Abschlusspräsentation

Inhaltsverzeichnis

-  Ausgangssituation
- 2 Auftrag und Vorgehensweise
- 3 Untersuchungsergebnisse
- 4 Bewertung
- 5 Handlungsempfehlung

Die aktuellen Entwicklungen des ÖPNV werden ohne Kooperation der drei Verkehrsunternehmen zu einer finanziellen Mehrbelastung führen

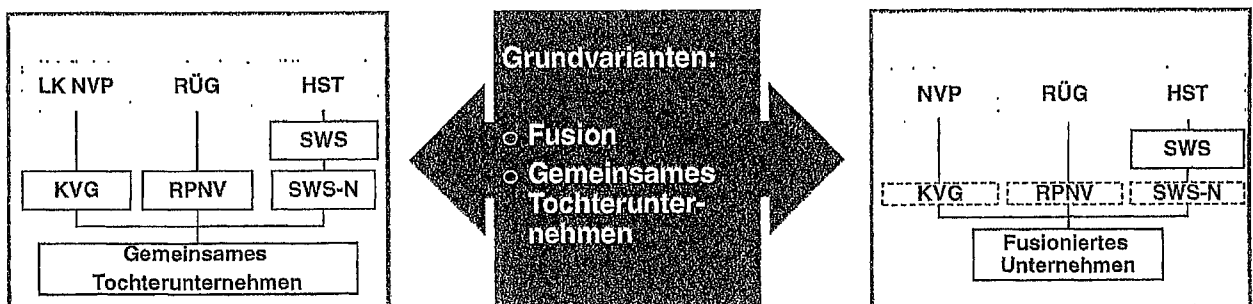
- Demographischer Wandel
 - Änderung des Schulgesetzes
 - Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen auf Bundesebene bzw. auf europäischer Ebene (VO 1370/2007)
 - Kürzung der für den ÖPNV zur Verfügung stehenden FAG-Mittel und GVFG-Mittel sowie Entfall der Zweckbindung
 - Neugestaltung der Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr (AusglVO M-V)
- Aus diesen Entwicklungen können große wirtschaftliche Risiken für die drei Einzelunternehmen entstehen, die mit Hilfe der Kooperation bewältigt werden können
- Hinzu kommen die Auswirkungen der Kreisgebietsreform in deren Zuge das Land von erheblichen Einsparungsmöglichkeiten der öffentlichen Haushalte ausgeht



27. April 2011

Die KVG Ribnitz, die RPNV und die SWS Nahverkehr wurden beauftragt, eine vertiefte Untersuchung von Kooperationsmodellen für den ÖPNV durchzuführen

- Die Hansestadt Stralsund sowie die Landkreise Nordvorpommern und Rügen haben im Jahr 2009 eine Untersuchung verschiedener Varianten für eine stärkere Kooperation ihrer Verkehrsunternehmen durchführen lassen
- In der Folge haben die Kreistage von Rügen und Nordvorpommern sowie die Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund beschlossen, für die beiden Kooperationsvarianten Gründung eines gemeinsamen Tochterunternehmens und Fusion eine weitergehende Untersuchung zu veranlassen



- Die Verkehrsunternehmen haben das Beraterteam mit der Untersuchung der Kooperationsmodelle beauftragt



27. April 2011

Inhaltsverzeichnis

- 1 Ausgangssituation
- 2 Auftrag und Vorgehensweise**
- 3 Untersuchungsergebnisse
- 4 Bewertung
- 5 Handlungsempfehlung

27. April 2011



Aufbauend auf einem Grob-Verkehrskonzept wurden die betrieblichen Voraussetzungen der Kooperationsmodelle beschrieben und vertieft untersucht

SNPC	KPMG RAG
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eckpunkte künftige Zusammenarbeit ▪ Erarbeitung Betriebskonzept ▪ Planungsrechnungen ▪ Erarbeitung flexibles, szenariofähiges Rechenmodell ▪ Erarbeitung von Einspar- und Synergiepotenzialen ▪ Organisationskonzept und –strukturen ▪ Durchgängige, konsistente Projektsteuerung 	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung und Bewertung <ul style="list-style-type: none"> ▪ arbeitsrechtliche Rahmenbedingungen ▪ steuerrechtliche Implikationen ▪ Anforderungen an die Sicherung Direktvergabe ▪ förderrechtlicher Status von geförderten betrieblichen Einrichtungen ▪ Förderung von Verkehrsleistungen bei Kooperation ▪ Beschreibung Transaktionspfad ▪ Skizzierung rechtliche Ausgestaltung des künftigen Unternehmens
pbv	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung Verkehrskonzept 	

→ Das Projekt sollte klären, ob sich die im Jahr 2009 abgeschätzten wirtschaftlichen Potenziale mit konkreten Maßnahmen realisieren lassen

27. April 2011



Inhaltsverzeichnis

- 1 Ausgangssituation
- 2 Auftrag und Vorgehensweise
- 3 Untersuchungsergebnisse**
- 4 Bewertung
- 5 Handlungsempfehlung

27. April 2011



Inhaltsverzeichnis

- 3 Untersuchungsergebnisse**
 - 3.1 Rahmenbedingungen**
 - 3.2 Ausgestaltung des Verkehrskonzeptes
 - 3.3 Auswirkungen auf betrieblicher Ebene
 - 3.4 rechtliche und steuerliche Auswirkungen

27. April 2011



Durch das Kreisstrukturgesetz gehen die drei Gebietskörperschaften zum 4. September 2011 im Großkreis auf – die Aufgabenträgerschaft liegt beim Großkreis

- Durch das Kreisstrukturgesetz wird der Großkreis alleiniger Gesellschafter von KVG Ribnitz und RPNV
- Die Hansestadt Stralsund hat drei verschiedene Handlungsoptionen
 - Die Anwendung des Kreisstrukturgesetzes ohne weiteres aktives Tun von Seiten der Hansestadt führt mit Übergangsfrist bis zum 30. September 2012 zur Abgabe der Aufgabenträgerschaft; sie ist verpflichtet, dass zur Aufgabenerfüllung notwendige Vermögen an den Großkreis zu übertragen
 - Auf Antrag bzw. Vereinbarung mit dem künftigen Großkreis kann Stralsund die Aufgabenträgerschaft erhalten
 - Stralsund kann mit dem künftigen Großkreis (bzw. vorher mit den beiden Landkreisen) eine Kooperationsvereinbarung zur Organisation des künftigen ÖPNV treffen

→ Die Auswirkungen des Kreisstrukturgesetzes sind grundsätzlich durch ein aktives Tun der drei Alt-Gebietskörperschaften positiv/ konsensual gestaltbar

27. April 2011

KPMG SNPC

Inhaltsverzeichnis

- 3 Untersuchungsergebnisse
 - 3.1 Rahmenbedingungen
 - 3.2 Ausgestaltung des Verkehrskonzeptes
 - 3.3 Auswirkungen auf betrieblicher Ebene
 - 3.4 rechtliche und steuerliche Auswirkungen

Grundlage der verkehrlichen Untersuchung - Analyse und Bewertung der strukturellen Rahmenbedingungen

- Betrachtung der Netz- und Angebotsstruktur nach folgenden Aspekten
 - Welche Korridore ergeben sich aus dem jeweiligen Kreisgebiet heraus mit der Hansestadt Stralsund?
 - Welches Angebot besteht ganzjährig (unabhängig von Schul- und Ferienzeiten)?
 - Wie wird dieses Angebot nachgefragt?
 - Lassen sich aus einem kooperativen Ansatz für diese Korridore in konzeptioneller Hinsicht Synergien entwickeln?

- Betrachtung möglicher Kooperationseffekte im Nahverkehrsraum Nord
 - Analyse der Pendlerströme zeigt keine unmittelbaren von der bestehenden Netz- und Angebotsstruktur nicht abgedeckten Relationen
 - Netze der beteiligten Verkehrsunternehmen sind in weiten Teilen unabhängig voneinander
 - Mögliche Effekte aus Kooperation ergeben sich insbesondere im Zusammenhang Stadt-/Umlandverkehr Stralsund

- Unterschiedliche, von der Politik (Aufgabenträger) getragene Angebotsphilosophien in den ländlichen Bediengebieten
 - KVG: Bedarfsorientiertes Grundangebot
 - RPNV: Vertaktetes Grundnetz mit bedarfsorientierten Ergänzungen

27. April 2011



Netz- und Angebotsplanungen

- Stadtverkehr Stralsund mit modifiziertem Liniennetz (4 Linien) und Verlängerung in die Siedlungsschwerpunkte im Einzugsbereich der Hansestadt

- Anpassung der unterschiedlichen Angebotsphilosophien in den ländlichen Bediengebieten setzt verkehrspolitische Grundsatzentscheidungen voraus (Nahverkehrsplan)

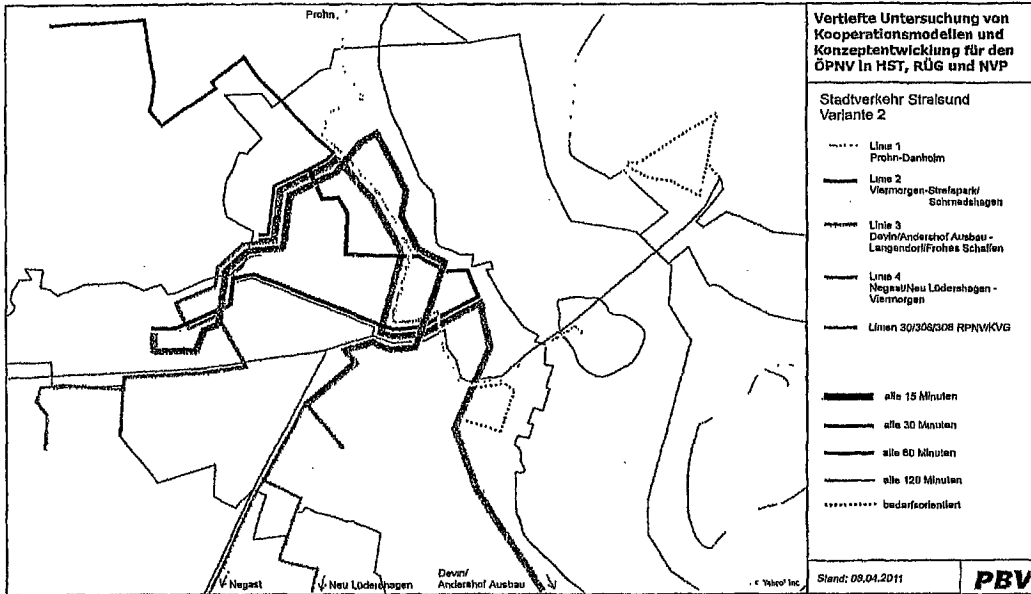
- Bediengebiet KVG mit verbesserten Erreichbarkeiten
 - des Stadt-Umland-Raumes Stralsund (u.a. auch durch Rufbus),
 - der Tourismusregion Fischland-Darß-Zingst,
 - der zentralen Orte im Landkreis Nordvorpommern durch ein integriertes Buskonzept mit 3 Buslinien

- Bediengebiet RPNV mit klarerer Linienstrukturierung der touristischen Schwerpunktrelationen

27. April 2011



Konzeptionelle Entwicklung (1/3)



27. April 2011



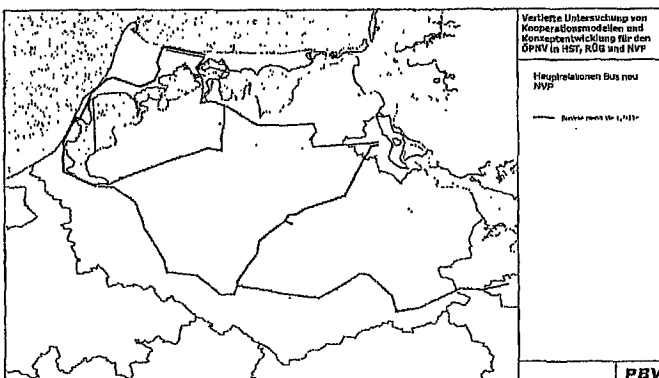
Konzeptionelle Entwicklung (2/3)

Handlungsfeld C: Verkehre in der Tourismusregion Fischland-Darß-Zingst

Handlungsfeld D: Bessere Erreichbarkeit zentraler Orte im LK NVP

Handlungsfeld E: Verbesserte Ausgestaltung Ferienfahrplan

- Ausgangspunkt der Planungen war die verkehrliche Kooperation mit der Hansestadt Stralsund (Handlungsfelder A und B)
- Planungsansatz: Stärkung der Hauptrelationen



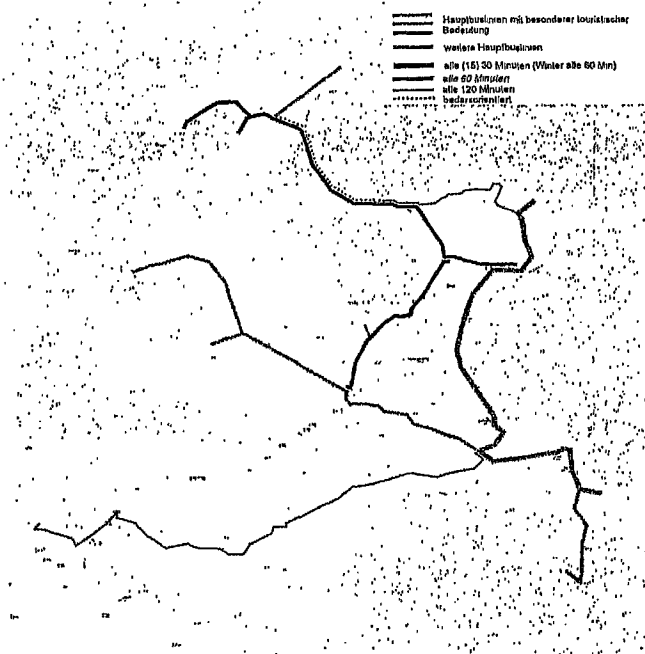
27. April 2011



Konzeptionelle Entwicklung (3/3)

Handlungsfeld RPNV

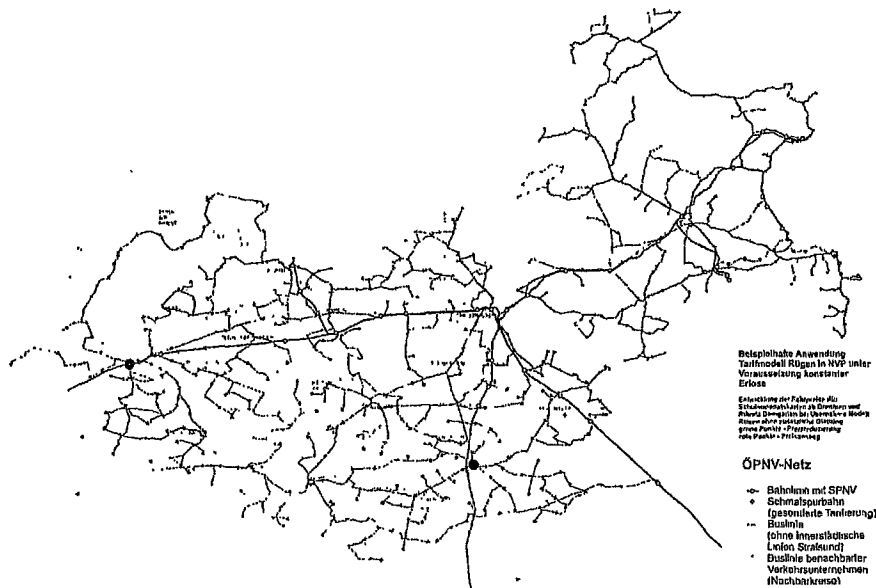
- Es wird empfohlen, diese 3 Linien separat mit eigenem Flyer, Fahrplan u.a. zu vermarkten.
- Bei den Linien 30 und 35 sollte die Verbindung ausgehend von Binz/Göhren/Sellin und nicht von Serams aus in den Vordergrund treten.
- Urlaubern sollten vordergründig offensiv auf diese 3 Linien gelenkt werden.



27. April 2011

Entwicklung einer einheitlichen Tarifstruktur (1/2)

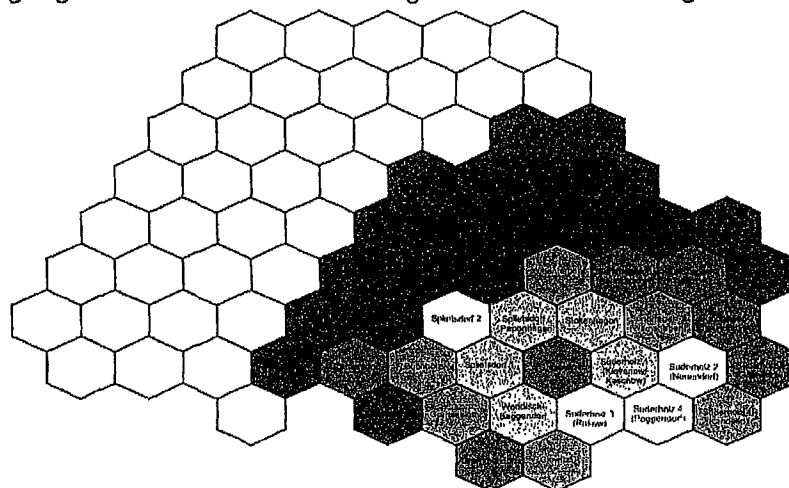
- Vorschlag Wabenmodell



27. April 2011

Entwicklung einer einheitlichen Tarifstruktur (2/2) – Iterationsprozess: Wabenbildung und Abfederung von Härten

- Beispiel für Entwicklung Wabenplan – Grimmen
 - Darstellung bis zur höchsten betrachteten Tarifzone
 - Prämisse: Einnahmenneutralität
 - Einfügung von weiteren Waben ermöglicht feinere Abstufungen und höhere Erlöse



27. April 2011

Weitere Handlungsfelder

- Harmonisierung der Nahverkehrspläne

Die derzeitigen drei einzelnen Nahverkehrspläne sind zu harmonisieren. Zunächst ist hierzu eine verkehrspolitische Grundsatzdiskussion über die Angebotsphilosophie des ÖPNV im ländlichen Raum mit einer abschließenden Entscheidung zu führen. Darauf aufbauend sind die Fragen einheitlicher Mindestbedienungs-, Angebots- und Qualitätsstandards zu beantworten.
- Schülerverkehrsoptimierung

Mit der Umsetzung einzelner Regelungen des Schulgesetzes zum Schuljahr 2011/2012 könnten sich die Schülerverkehrsströme erheblich ändern. Im Zusammenhang mit den daraus gewonnenen Erfahrungen wird eine flächendeckende Optimierung des Schülerverkehrs empfohlen.
- Tarifentwicklung

Anpassung der Tarifniveaus zwischen Rügen und Nordvorpommern bezüglich Fahrpreisen und Tarifphilosophie (Nutzungsschwelle Einzelfahrkarten - Monatskarten etc.)



27. April 2011

Seite: 17

Inhaltsverzeichnis

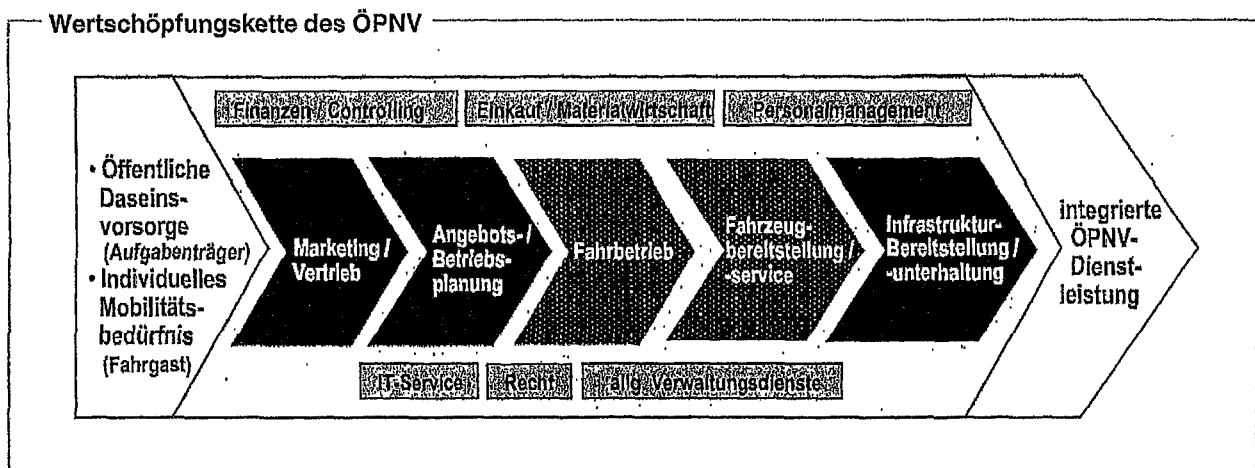
3 Untersuchungsergebnisse

- 3.1 Rahmenbedingungen
- 3.2 Ausgestaltung des Verkehrskonzeptes
- 3.3 Auswirkungen auf betrieblicher Ebene
- 3.4 rechtliche und steuerliche Auswirkungen

Vertiefte Untersuchung von Kooperationsmodellen für den ÖPNV – Abschlusspräsentation

Zur Ermittlung von Einspar- und Synergiepotenzialen wurden entlang der Wertschöpfungskette des ÖPNV konkrete Maßnahmenbündel erarbeitet (1/4)

Kurzfassung



Zur Ermittlung von Einspar- und Synergiepotenzialen wurden entlang der Wertschöpfungskette des ÖPNV konkrete Maßnahmenbündel erarbeitet (2/4)

Kurzfassung

Maßnahmenbündel Querschnittsdienstleistungen

- Einheitliche, integrierte Erbringung von Querschnittsdienstleistungen

Maßnahmenbündel Marketing/Vertrieb

- Erarbeitung der Grundlagen eines integrierten Angebotskonzeptes (Netz, Linien, Takte, Tarife)
- Definition und Ausarbeitung einer stringenten Marketingkonzeption
- Einführung eines Corporate Designs (bei Bussen, Uniformen etc.) soll sukzessive erfolgen
- Bündelung der Marketingkompetenzen an einem Standort

Maßnahmenbündel Angebots-/ Betriebsplanung

- Schaffung eines einheitlichen Liniennetzes, Fahrplanes sowie Beförderungstarifs
- Ableitung einer neuen Umlaufplanung
- Ableitung einer neuen, gemeinsamen Dienstplanung
- Aufhebung der Trennung von Umläufen und Diensten nach Stadt- und Regionalverkehr; Integration in einheitlichen und zentral erstellten Umlauf- und Dienstplan
- Verringerung der Anzahl der eingesetzten Fahrer und Fahrzeuge durch Optimierung der Planungsparameter
- zentrale Leitstelle (lediglich) zur Überwachung des Fahrdienstprozesses sowie Update des RBL (rechnergestütztes Betriebsleitsystem)

Zur Ermittlung von Einspar- und Synergiepotenzialen wurden entlang der Wertschöpfungskette des ÖPNV konkrete Maßnahmenbündel erarbeitet (3/4)

Kurzfassung

Maßnahmenbündel Overhead Fahrbetrieb

- Grundsätzlich: Errichtung eines einheitlichen und zentralen Betriebshofmanagements (Fahrzeugeinsatzplanung, Fahrereinsatzplanung, -betreuung etc.), jedoch Erhalt (reduzierter) Overhead je Betriebsstandort
- Zentrale Dienstenteilung der Fahrer und Fahrzeugeinsatzplanung
- Effizienzsteigerung im Fahrzeug- und Fahrereinsatz
- Anpassung der Fahrdienstleiter bzw. Dispatcher und „Verkehrsmeister“ an das künftige Verkehrsangebot

Maßnahmenbündel Fahrbetrieb

- Zusammenfassung aller Fahrer zu einer Dispositionsmasse an verschiedenen Standorten
- Flexibilisierung der örtlichen und zeitlichen Einsatzmöglichkeiten und dadurch Reduzierung vorgehaltener Reserven an Fahrzeugen und Fahrern

Zur Ermittlung von Einspar- und Synergiepotenzialen wurden entlang der Wertschöpfungskette des ÖPNV konkrete Maßnahmenbündel erarbeitet (4/4)

Kurzfassung

Maßnahmenbündel Fahrzeugbereitstellung/ -service

- Instandhaltungsumlaufplanung
- Gemeinsame Wartung KOM
- Einheitliche/homogene Beschaffungs- und Instandsetzungsphilosophie
- Verlagerung aller Instandhaltungsarbeiten in verkehrliche Schwachlastzeiten; dadurch Reduzierung der Werkstattreserven
- Organisatorische Zusammenlegung aller Techniker und Meister in einen Meisterbereich mit verschiedenen Standorten (Es wird Sorge getragen, dass an allen Standorten für sicherheitsrelevante Arbeiten/Haftungsfragen entscheidungsbefugte Verantwortliche erhalten bleiben)

Maßnahmenbündel Infrastrukturbereitstellung/-unterhaltung

- Gemeinsame Wartung Infrastruktur sowie Vereinheitlichung der Dienstleistungen an Betriebsgebäuden und -grundstücken (Facility-Management)
- Zentralisierung an einer Stelle und Dienstausführung durch rollierendes System
- einheitliche Haltestellenbetreuung

Maßnahmenbündel Material, Abschreibungen

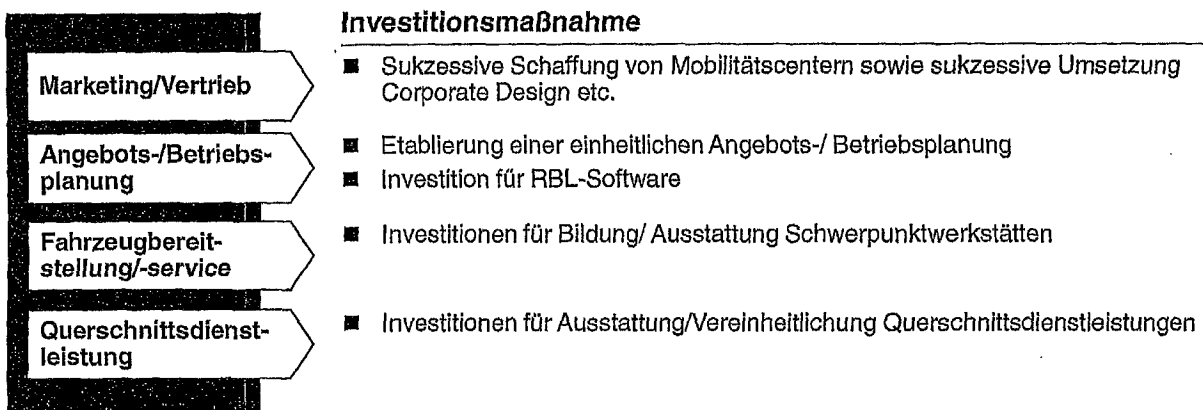
Sonstige betriebl. Aufwendungen

Als Ergebnis der vorgelagerten Maßnahmenbündel: Durch die Anpassung des betriebsnotwendigen Personals und der technischen Ausstattung (Betriebsmittel) ergibt sich eine Reduzierung des Materialaufwandes, der Abschreibungen sowie der Sonstigen betrieblichen Aufwendungen

→ Zur Erschließung der Maßnahmenbündel sind Investitionen notwendig



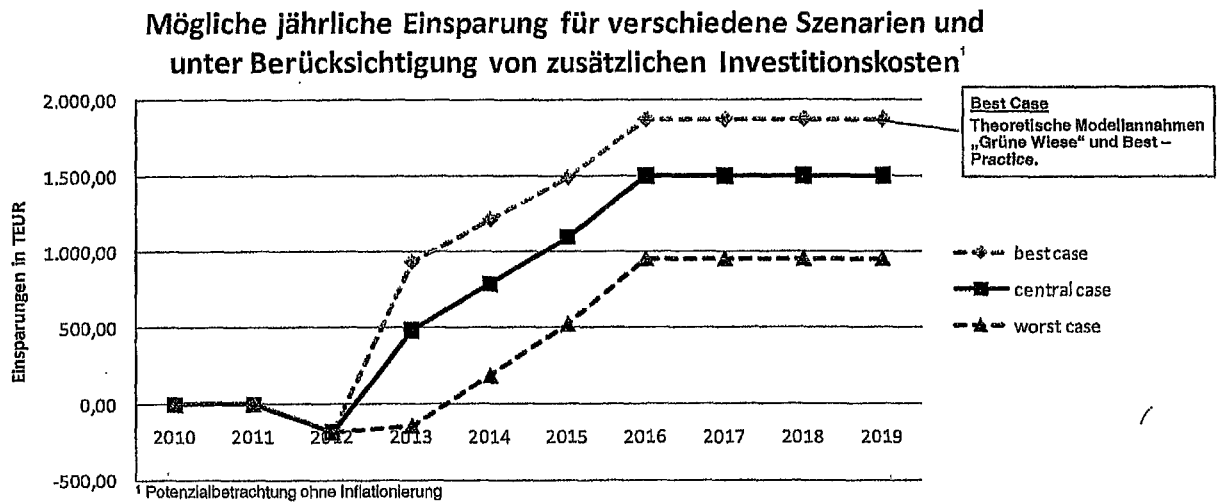
Zur Erreichung der Einspar-/Synergiepotenziale wurden zusätzliche Investitionen in Höhe von ca. 1,2 Millionen Euro eingeplant



→ Die Investitionsmaßnahmen bilden eine Grundlage zur Erschließung der Einspar- und Synergiepotenziale



Die Kooperation führt im Central Case für den betrachteten Zeitraum bis 2019 zu einem Einspar- und Synergiepotenzial in Höhe von ca. 1,5 Mio. Euro jährlich



→ Die Berechnungen wurden konservativ durchgeführt, so wurde bspw. unterstellt, dass in 2012 keine und in den Folgejahren nur moderat Synergien erschlossen werden



Inhaltsverzeichnis

3 Untersuchungsergebnisse

- 3.1 Rahmenbedingungen
- 3.2 Ausgestaltung des Verkehrskonzeptes
- 3.3 Auswirkungen auf betrieblicher Ebene
- 3.4 rechtliche und steuerliche Auswirkungen

Genehmigungen

- Voraussetzung für Wettbewerbsschutz bei Vergabe der Liniengenehmigungen ist, dass dem Verkehrsunternehmen ein Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA) erteilt worden ist
- Direktvergabe des ÖDA ist nur möglich, wenn Verkehrsunternehmen a) von AT beherrscht wird, b) ausschließlich im Gebiet des AT tätig ist und c) die Leistungen überwiegend selbst erbringt
- Linienbündelung im Nahverkehrsplan nötig, um (Direkt-) Vergabe des ÖDA zu rechtfertigen

Fusioniertes Unternehmen (FU)	Gemeinsame Tochter (GTU)
<p>Direktvergabe des ÖDA an FU möglich. Denn:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Ausgestaltung des FU als internen Betreiber des/der AT unproblematisch möglich■ Insbesondere ist Kontrollkriterium erfüllbar:<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Unproblematisch, wenn SWS nicht Gesellschafter wird und nur LK NVP AT<input type="checkbox"/> Wenn SWS Gesellschafter bleibt, dann Ausgestaltung der dienststellenähnlichen Kontrolle durch AT in Satzung möglich<input type="checkbox"/> Wenn HST für AT-Eigenschaft optiert ist Gründung eines AT-Zweckverbands nötig	<p>Direktvergabe des ÖDA an GTU möglich. Denn:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Ausgestaltung des GTU als internen Betreiber des/der AT möglich■ Insbesondere dürfte mittelbare Beteiligung des/der AT für Kontrolle ausreichen (tlw. wird Direktbeteiligung verlangt) <p>Direktvergabe des ÖDA an ÖPNV-Unternehmen wegen Unterschreitung der Selbsterbringungsquote nicht rechtssicher möglich</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Ausgleichszahlungen über ÖDA nur an GTU➤ GTU als Inhaber der Liniengenehmigung

Förderung Infrastruktur

- **Bestehende Zweckbindungen erhaltener Zuwendungen (längste Zweckbindungsdauer):**
 - Betriebshöfe: Zweckbindung 20 Jahre nach Erhalt des letzten Zuwendungsteilbetrages (bis 2021)
 - Busbeschaffung: Zweckbindung 6 Jahre nach erstmaligem Einsatz der Busse im ÖPNV (bis 2015)
 - Haltestellenausstattung: Zweckbindung 10 Jahre nach Erhalt des letzten Zuwendungsteilbetrages (bis 2018)
- **Übertragung Fördermittelbescheide**
 - Der Übergang von geförderten Infrastrukturen auf GTU/FU macht die Übertragung der Fördermittelbescheide erforderlich
 - Übertragung der Fördermittelbescheide in Abstimmung mit der Fördermittelbehörde möglich, wenn Zweckbindung und Zweckbindungsfrist eingehalten wird
 - Da keine Aufgabe oder Verwendungsänderung der geförderten Infrastrukturen beabsichtigt ist, wird Übertragung der Fördermittelbescheide möglich sein

Förderung Verkehr (1/2)

■ Verkehrskooperationsrichtlinie

- Inhalt: Verkehrskooperationskosten (Durchtarifierungsverluste iHv. ca. 20 TEUR, sonstige Kosten) sind förderfähig; aber: kein Anspruch der Verkehrsunternehmen auf Förderung (Ermessensentscheidung des zuständigen Ministeriums)
- Vergleich FU/GTU: Förderfähigkeit fraglich, da zweifelhaft ist, ob die Gründung eines neuen Unternehmens als Verkehrskooperation im Sinne der Richtlinie anzusehen sind (Klärung mit Ministerium erforderlich)
- Vergleich zum Status quo: Kosten einer eventuellen Verkehrskooperation (z.B. Durchtarifierungsverluste bei einheitlichem Tarif) wären im Status quo grundsätzlich fördermittelfähig

■ Ausgleich für Schwerbehindertenbeförderung nach SGB IX

- Inhalt: Anspruch des Verkehrsunternehmens auf Ausgleichszahlung nach folgender Formel: Schwerbehindertenquote x Fahrgeldeinnahmen; Schwerbehindertenquote wird landesweit festgelegt, auf Nachweis des Verkehrsunternehmens wird auch für individuell höheren Schwerbehindertenanteil Ausgleich gewährt
- Vergleich FU/GTU: Kein Unterschied zwischen beiden Kooperationsmodellen hinsichtlich der Fördermittelhöhe; in beiden Fällen ist eine neue einheitliche Unternehmensquote anzusetzen
- Vergleich zum Status quo: Rückgang des Ausgleichs aufgrund der Neuberechnung der einheitlichen Unternehmensquote für FU/GTU, wenn die individuelle Schwerbehindertenquote der KVG heute deutlich unter der landesweiten Schwerbehindertenquote liegt (was vermutet wird), bei konservativer Schätzung erhalten FU/GTU ca. 150 TEUR weniger als bei Fortführung des Status quo

Förderung Verkehr (2/2)

■ Mittel Ausbildungsverkehr (AusgIVO MV – neue Rechtslage ab 2012!)

- Inhalt: Landeszuweisung an Verkehrsunternehmen nach Personenkilometern (Beförderungsfälle x mittlere Reiseweite) und Kosten je km; Basisjahr 2006 mit Kappung und jährlicher Abschmelzung; Kosten je km werden nach Schwerpunkt des Verkehrsunternehmens gewährt (Einstufung in Unternehmensgruppe)
- Regelung ab 2012 unklar! Bei Fortführung der bisherigen Regelung:
 - Vergleich FU/GTU: Kein Unterschied da der gleiche unternehmensspezifische Kostensatz gilt und auch die mittlere Reiseweite keine Unterschiede aufweisen dürfte
 - Vergleich zum Status quo: FU/GTU erhalten ca. 50 TEUR weniger als im Status quo, da Einstufung einheitlich in Unternehmensgruppe Überlandverkehr erfolgt und Stralsund bislang von einem höheren Kostensatz aufgrund der Einordnung der SWS-N in die Unternehmensgruppe Ortsverkehr profitiert hat

■ FAG-Mittel (neue Rechtslage ab 2012!)

- Inhalt: Landeszuweisung an AT nach Einwohnern (1/2) und Kosten je Fahrplankilometer (1/2); Weiterleitung an Verkehrsunternehmen liegt im Ermessen der AT; Kosten je Fahrplankilometer werden nach Kosten des eingesetzten Verkehrsmittels gewährt (Stadtverkehr, Überlandverkehr, etc.) – es wird nicht auf die Kostengruppe des Verkehrsunternehmens abgestellt (Unterschied zur AusgIVO MV)
- Regelung ab 2012 unklar! Bei Fortführung der bisherigen Regelung:
 - Vergleich FU/GTU: Kein Unterschied, da die Kosten je Fahrplankilometer nach dem gleichen Kostensatz ermittelt werden
 - Vergleich zum Status quo: Kein Unterschied, da die Kosten je Fahrplankilometer nach dem gleichen Kostensatz ermittelt werden (aber ggf. Änderungen bei neuer Streckenführung)

Personalfragen - Modellvergleich

- Sowohl Fusionsmodell als auch Modell des Gemeinsamen Tochterunternehmens unterliegen Umstrukturierungsschranken
- Weder das Fusionsmodell noch das Modell des Gemeinsamen Tochterunternehmens führen zu einheitlichen oder einfacher strukturierten tariflichen Arbeitsbedingungen
- Kein Kooperationsmodell führt daher von sich aus zu messbarer Einsparung von Personalkosten durch Vereinheitlichung von Tarifen – Gestaltung in Verhandlungen mit KAV und ver.di denkbar
- Schaffung vereinheitlichter Arbeitsbedingungen durch
 - Verhandlung und Abschluss eines Tarifvertrags für Unternehmen und
 - Vereinbarung der Geltung dieses Tarifvertrages mit den Arbeitnehmernist Herausforderung bei jeder Umsetzungsvariante
- FU als Kooperationsmodell bietet wegen
 - Gesamtrechtsnachfolge nach dem UmwG
 - und nicht erforderlicher Änderung der Arbeitsverträge im Hinblick auf ArbeitnehmerüberlassungVorteile durch insgesamt einfachere Umsetzung der Personalüberleitung

Personalfragen – erste Schlussfolgerungen für ein Personalüberleitungskonzept

- Erzielung von Einvernehmen mit KAV und ver.di
 - wegen Beseitigung bestehender Umstrukturierungsschranken (Ausnahme: Verschmelzung auf RPNV) und
 - Herstellung einheitlicher tariflicher Arbeitsbedingungenwährend der Vorbereitung der Umsetzung des Kooperationsmodells sinnvoll
- Rechtzeitige Abstimmung zu den anzustrebenden Beschäftigungsbedingungen mit den Betriebsräten/Tarifpartnern empfehlenswert
- Soweit Umsetzung eines Kooperationsmodells mit Strukturveränderungen verbunden ist, liegt idR Betriebsänderung i.S.d. BetrVG – rechtzeitige Verhandlung mit den Betriebsräten
- Zusatzversorgung in der ZMV sollte unabhängig vom gewählten Kooperationsmodell zur Vermeidung des Anfalls erheblicher Ausgleichsbeträge aufrechterhalten werden

Rechtliche Ausgestaltung des künftigen Unternehmens (1/2)

Vorgaben KV M-V (§§ 69 Abs. 1, 122) Umsetzung	
Vorrang Eigenbetrieb	Darstellung, dass Privatrechtsform wirtschaftlicher ist, als Eigenbetrieb (Flexibilität, Rechtsfähigkeit, Haftungsbeschränkung, Personal, unternehmerische Entscheidungsstrukturen)
Erfüllung des öffentlichen Zwecks gesichert	Festlegung des Unternehmensgegenstandes im Gesellschaftsvertrag
Angemessener Einfluss	1. Errichtung eines Aufsichtsrates und Entsendung von Mitgliedern gemäß Beteiligung; im Falle einer GmbH Entsendungsrechte auch für nicht beteiligte Kommunen möglich 2. Festlegung der in § 73 Abs. 1 KV M-V genannten Informations- und Prüfungsrechte im Gesellschaftsvertrag
Beschränkte Haftung	Haftungsbeschränkung durch Rechtsformwahl (z.B. GmbH)
Beschränkte Einzahlungsverpflichtung	Festlegung Stammkapital / Haftkapital im Gesellschaftsvertrag und Ausschluss von Nachschusspflichten

Rechtliche Ausgestaltung des künftigen Unternehmens (2/2) – Transaktionspfad

- Empfehlung Rechtsform (GmbH)
 - GmbH ist im Gegensatz zur sehr formstrengen AG in der Ausgestaltung der Gesellschafterrechte (einschließlich Einfluss- und Kontrollmöglichkeiten) sehr flexible Rechtsform, die kraft Gesetz eine Haftungsbeschränkung gewährleistet
 - GmbH & Co. KG wäre v.a. geeignet, wenn viele Kommunen mit geringen Anteilen beteiligt werden sollen (hier nicht)
- Zustimmungserfordernisse:
 - Sowohl Errichtung/Gründung einer GmbH als auch Verschmelzung bedürfen (im zweiten Fall als wesentliche Erweiterung der aufnehmenden Gesellschaft) der Zustimmung von Kreistag/Bürgerschaft (§§ 104 Abs. 2, Abs. 3 Nr. 9, 22 Abs. 2, Abs. 3 Nr. 10 KV M-V)
 - Auch die Veräußerung der Anteile der Hansestadt Stralsund an der SWS-N sowie der Erwerb durch den/die Landkreis bedürfte der Zustimmung von Kreistag/Bürgerschaft
- Anzeige Kommunalaufsicht
 - Nach § 77 Abs. 1 i.V.m. § 122 KV M-V sind o.a. Rechtsgeschäfte der Kommunalaufsicht anzuzeigen; bis zum Ablauf von zwei Monaten sind sie schwebend unwirksam (damit auch keine Eintragung im HR)
 - Fristbeginn setzt Vorlage aller für die Prüfung erforderlicher Unterlagen voraus (insb. Gesellschaftsvertrag der neuen Gesellschaft)

Steuern und steuerlicher Querverbund

- **Laufende Besteuerung**
 - Es ist in beiden Modellen nicht mit einer zukünftigen laufenden Ertragsteuerbelastung zu rechnen.
 - Beim GTU selbst besteht bei Gründung kein Verlustvortrag. Beim FU bestehen – zumindest teilweise – Verlustvorträge weiter, die mit zukünftigen steuerlichen Gewinnen verrechnet werden können
- **Steuerlicher Querverbund zwischen SWS und SWS-N**
 - Im Fusionsmodell kann der steuerliche Querverbund nicht aufrecht erhalten werden
 - Im Modell des GTU kann der Querverbund grundsätzlich aufrechterhalten werden; aufgrund der geringeren betrieblichen Verluste der SWS-N vermindert sich jedoch auch das Verlustverrechnungspotential erheblich, bis auf ggfs. EUR 0
- **Grunderwerbsteuer**
 - Beim FU fällt Grunderwerbsteuer von ca. TEUR 57 bis TEUR 220 an. Die Höhe ist abhängig von der Verschmelzungsrichtung
 - Beim GTU fällt keine Grunderwerbsteuer an, soweit die Grundstücke in den bisherigen ÖPNV-Unternehmen verbleiben. Werden diese übertragen entsteht ebenfalls Grunderwerbsteuer
- **Aufdeckung stiller Reserven**
 - Die Fusion führt grds. nicht zur Aufdeckung stiller Reserven und somit zu keiner Ertragsteuerbelastung
 - Im Modell GTU werden stille Reserven der Betriebsmittel aufgedeckt, die auf das GTU übertragen werden. Stille Reserven sind uns nicht bekannt und wurden in der Planung nicht berücksichtigt

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangssituation

2 Auftrag und Vorgehensweise

3 Untersuchungsergebnisse

4 **Bewertung**

5 Handlungsempfehlung