

Stadt Bergkamen
Dezernat III

Drucksache Nr. 9/62-00
Amt für Finanzen und Steuern

Datum: 02.11.2004

Az.: 20.44.04 mq-bs

Beschlussvorlage – öffentlich -

	Beratungsfolge	Datum
1.	Haupt- und Finanzausschuss	15.12.2004
2.	Rat der Stadt Bergkamen	16.12.2004
3.		
4.		

Betreff:

Gründung der VKU-Verkehrsdienst GmbH durch die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH

Bestandteile dieser Vorlage sind:

1. Das Deckblatt
2. Die Sachdarstellung und der Beschlussvorschlag
3. 3 Anlagen

Der Bürgermeister In Vertretung Mecklenbrauck Erster Beigeordneter	
---	--

Amtsleiter Overhage	Sachbearbeiter Marquardt	
--------------------------------	-------------------------------------	--

Sachdarstellung:

1. Sachverhalt

Die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH (VKU), an der die Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH, der Kreis Unna sowie 8 kreisangehörige Städte und Gemeinden beteiligt sind, beabsichtigt, eine 100%ige Tochtergesellschaft zu gründen. Unternehmensgegenstand soll der Betrieb von öffentlichem Personenverkehr im Verkehrsgebiet des Kreises Unna sowie in angrenzenden Verkehrsgebieten, ferner die Beteiligung an Unternehmungen, die diese Zwecke fördern, sein. Dies umfasst Linienverkehr nach § 42 PBefG, Sonderlinienverkehr nach § 43 PBefG, Verkehre nach der Freistellungsverordnung zum PBefG sowie die Erbringung von Verkehrsleistungen für andere öffentliche Verkehrsunternehmen, in erster Linie für die VKU. Darüber hinaus ist die Erbringung aller damit im Zusammenhang stehenden Serviceleistungen Gegenstand des Unternehmens.

Die Gründung einer Fahrbetriebs-Tochtergesellschaft der VKU ist auch Bestandteil des Restrukturierungskonzeptes, welches die Geschäftsführung der VKU und der Betriebsrat der VKU gemeinsam erarbeitet haben, um sich auf den bevorstehenden Wettbewerb im ÖPNV vorzubereiten. Dieses Konzept wurde in der Strukturkommission, dem Fachgremium auf Kreisebene, sehr intensiv behandelt und im Februar 2004 im Aufsichtsrat der VKU beschlossen.

In diesem Zusammenhang wurde der Landrat durch Beschluss des Kreistages vom 22.06.2004 zum Abschluss der Unternehmensvereinbarung „Vereinbarung zur Restrukturierung und Zukunftssicherung der VKU“ ermächtigt. Zentraler Bestandteil dieser Vereinbarung ist auch die Möglichkeit der Gründung einer Tochtergesellschaft.

In den Sitzungen der Gesellschafterversammlung der VKU am 02.07.2004 und am 07.09.2004 wurde mit Zustimmung des Aufsichtsrates und vorbehaltlich der Ergebnisse notwendiger parlamentarischer Beratungen die Gründung der 100%igen Tochtergesellschaft „VKU-Verkehrsdienst GmbH“ beschlossen und dem als Entwurf vorgelegten Gesellschaftsvertrag zugestimmt.

2. Hintergrund

Hintergrund dieser Maßnahme ist der Umstand, dass langfristig ein Fortbestand der VKU unter den geänderten Bedingungen eines liberalisierten europäischen Marktes nur sichergestellt werden kann, wenn der Fahrbetrieb unter Wettbewerbsbedingungen angeboten werden kann. Es geht dabei u. a. um die Problematik unterschiedlicher Tarifstrukturen/Versorgungsaufwendungen für die Beschäftigten in öffentlichen und privaten Unternehmen. Da durch europäisches Recht zu erwarten ist, dass künftig Änderungen in der Eigenwirtschaftlichkeit der VKU eintreten werden mit dem Ergebnis, dass Linien nicht mehr zugewiesen werden, sondern im freien Wettbewerb ausgeschrieben werden, kann die VKU auf Dauer nur existieren, wenn sie sich am Tarifniveau im erwarteten Wettbewerb orientiert. Beihilfen dürfen dann auch nur noch in einem Kostenrahmen eines durchschnittlichen Verkehrsunternehmens liegen.

3. Ziele

Ziele der Gründung einer 100%igen Tochtergesellschaft der VKU und damit Schaffung einer mittelbaren Beteiligung des Kreises Unna und der kreisangehörigen Städte und Gemeinden sind

- Risikominimierung bzw. Chancenverbesserung durch gesteigerte Wettbewerbsfähigkeit der VKU,
- Sicherung der Arbeitsplätze vor dem Hintergrund der Liberalisierung im ÖPNV und eines ausreichenden Verkehrsangebotes im überwiegend ländlich strukturierten Bedienungsraum und
- Sicherung der mittelständischen Struktur im regionalen ÖPNV-Markt.

4. Realisierung

Die oben genannten Ziele sollen umgesetzt werden durch die Gründung der VKU-Verkehrsdienst GmbH als 100%ige Tochtergesellschaft der VKU.

Entsprechend den Beteiligungsverhältnissen der VKU ergibt sich mittelbar folgende Beteiligungsstruktur:

	Beteiligung	
	€	%
Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH, Münster	6.420	25,08
Kreis Unna	6.428	25,11
Stadt Lünen	4.196	16,39
Stadt Unna	2.350	9,18
Stadt Kamen	2.066	8,07
Stadt Bergkamen	1.966	7,68
Stadt Werne	1.313	5,13
Gemeinde Bönen	353	1,38
Gemeinde Holzwickede	281	1,10
Stadt Selm (ab 2001 Gesellschafter)	227	0,89
	25.600	100,00

Da die Stadt Bergkamen 7,68 % der Anteile der VKU hält, führt dies zu einer mittelbaren Beteiligung von 7,68 % am Stammkapital der VKU-Verkehrsdienst GmbH (= 1.966,00 €).

5. Zulässigkeitskriterien der Gemeindeordnung

Die Beteiligungsvoraussetzungen nach § 108 i. V. m. § 107 GO NRW liegen vor. Da es sich hier um ein Unternehmen gem. § 107 Abs. 1 GO NRW handelt (wirtschaftliche Betätigung), muss insbesondere ein öffentlicher Zweck die Betätigung erfordern. Der Betrieb von öffentlichem Personenverkehr dient lebenswichtigen Bedürfnissen der Gemeinschaft und gehört zur Daseinsvorsorge, so dass ein öffentlicher Zweck gegeben ist. Im Übrigen ergibt sich der öffentliche Zweck der Gesellschaftsgründung aus Punkt 3 der Vorlage (Ziele).

Auch hier liegt eine Haftungsbegrenzung aufgrund der Rechtsform der GmbH vor.

Nach dem Entwurf des Gesellschaftsvertrages steuert der Aufsichtsrat der VKU die Geschicke der Tochtergesellschaft; dem Vertreter der VKU in der Gesellschafterversammlung (in der Regel dem Aufsichtsratsvorsitzenden) sollen entsprechende Weisungen erteilt werden.

Nach § 107 Abs. 5 GO NRW sind die kommunalen Beschlussgremien auf der Grundlage einer **Marktanalyse** über die Chancen und Risiken des beabsichtigten wirtschaftlichen Engagements und über die Auswirkungen auf das Handwerk und die mittelständische Wirt-

schaft zu unterrichten. Dabei ist örtlichen Selbstverwaltungsorganisationen Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme zu der Marktanalyse zu geben.

Die geforderte Marktanalyse ist der Vorlage als **Anlage 1** beigelegt.

Die Stellungnahmen der IHK Dortmund, der Handwerkskammer Dortmund und der Gewerkschaft ver.di sind ebenfalls beigelegt (**Anlage 2**).

Seitens der IHK Dortmund und der Handwerkskammer Dortmund werden keine Einwendungen erhoben.

Die Gewerkschaft ver.di, Bezirk Hamm/Unna, hält die Gründung der VKU-Verkehrsdienst GmbH weder für sinnvoll noch für wirtschaftlich vertretbar.

6. Abstimmung mit der Aufsichtsbehörde

Der Entwurf des Gesellschaftsvertrages der VKU-Verkehrsdienst GmbH, der mit der Geschäftsführung der VKU und der Aufsichtsbehörde abgestimmt wurde, ist als **Anlage 3** beigelegt.

Die Bezirksregierung Arnsberg als Aufsichtsbehörde erhebt keine grundsätzlichen Bedenken gegen die vorgesehene Gründung/Beteiligung.

Es wird jedoch gefordert, entsprechend § 108 Abs. 4 Nr. 2 GO NRW ein Weisungsrecht der kommunalen Gesellschafter für Aufsichtsratsmitglieder im Gesellschaftsvertrag zu verankern.

Da bei dem Tochterunternehmen VKU-Verkehrsdienst GmbH kein Aufsichtsrat vorgesehen ist, müsste, um der Forderung nachzukommen, ein Weisungsrecht im Gesellschaftsvertrag der VKU (Mutter) verankert werden.

Weiter wird auf die Hinwirkungspflichten gem. § 108 Abs. 2 GO NRW (Sollvorschrift) hingewiesen.

7. Ratsbeschluss, Anzeige

Gem. § 41 Abs.1 Buchst. e) GO NRW ist für die erstmalige Beteiligung der Stadt Bergkamen an einer Gesellschaft, also auch für diesen Fall der mittelbaren Beteiligung, ein Ratsbeschluss erforderlich.

Hier kommt außerdem § 108 Abs. 5 GO NRW zum Tragen, wonach Vertreter einer Gemeinde in einer Gesellschaft, an der Gemeinden, Gemeindeverbände oder Zweckverbände mit mehr als 25 % beteiligt sind, einer Beteiligung der Gesellschaft an einer anderen Gesellschaft nur nach vorheriger Entscheidung des Rates/Kreistages zustimmen dürfen.

Die 25%-Grenze wird schon allein durch den Anteil des Kreises Unna von 25,11 % am Stammkapital der VKU überschritten. Bei der Anwendung dieser Regelung kommt es im Übrigen nur darauf an, dass insgesamt ein kommunales Beteiligungsverhältnis von über 25 % besteht mit der Folge, dass es auch einer Beschlussfassung durch die Räte der als Gesellschafter fungierenden kreisangehörigen Städte und Gemeinden bedarf.

Das Anzeigeverfahren gem. § 115 Abs. 2 i. V. m. Abs. 1 GO NRW erfolgt für alle Gesellschafter durch den Kreis Unna bei der Bezirksregierung Arnsberg.

Nach den erforderlichen Beschlüssen der Gremien aller Gesellschafter der VKU ist die Gründung der neuen Gesellschaft im I. Quartal 2005 vorgesehen.

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Bergkamen beschließt:

1. Die Stadt Bergkamen stimmt der Gründung einer 100%igen Tochtergesellschaft durch die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH (VKU) zu.
2. Die Vertreter der Stadt Bergkamen in der Gesellschafterversammlung der VKU werden ermächtigt, alle zur Gründung der VKU-Verkehrsdienst GmbH erforderlichen Beschlüsse herbeizuführen und alle erforderlichen Erklärungen abzugeben und zweckdienliche Vereinbarungen zu treffen.

Marktanalyse-VKU-VD Anlage 1

Anlage 1

zur Drucksache Nr. 9/62-00

**Gesellschafter der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH
gem. § 3 des Gesellschaftsvertrages:**

1. Kreis Unna
2. Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH
3. Stadt Lünen
4. Stadt Unna
5. Stadt Kamen
6. Stadt Bergkamen
7. Stadt Werne
8. Gemeinde Bönen
9. Gemeinde Holzwickede
10. Stadt Selm

Marktanalyse

nach § 107 Abs. 5 GO NRW

zur Gründung einer 100 %igen Tochtergesellschaft der VKU

Vorbemerkung

Die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH (VKU), an der der Kreis Unna und die kreisangehörigen Städte und Gemeinden des Kreises beteiligt sind, beabsichtigt mit Zustimmung des Aufsichtsrates, eine 100 %ige Tochtergesellschaft in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit Sitz in Kamen zu gründen.

Die erforderlichen Beschlüsse der Gremien aller Gesellschafter der VKU sollen in einem Zeitrahmen gefasst werden, dass die Gründung der neuen Gesellschaft im 1. Quartal 2005 erfolgen kann.

Nach § 107 Abs. 5 GO NRW sind die kommunalen Beschlussgremien auf der Grundlage einer Marktanalyse über die Chancen und Risiken des beabsichtigten wirtschaftlichen Engagements und über die Auswirkungen auf das Handwerk und die mittelständische Wirtschaft zu unterrichten. Dabei ist örtlichen Selbstverwaltungsorganisationen, namentlich der Handwerkskammer, der Industrie- und Handelskammer sowie den Gewerkschaften vor, und Transnet, Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme zu der Marktanalyse zu geben.

Gegenstand der Tochtergesellschaft

Die zu gründende Tochtergesellschaft wird im Wesentlichen öffentlichen Personennahverkehr betreiben. Er umfasst Linienverkehr nach § 42 PBefG, Sonderlinienverkehr nach § 43 PBefG, Verkehre nach der Freistellungsverordnung zum PBefG sowie die Erbringung von Verkehrsleistungen für andere öffentliche Verkehrsunternehmen, in erster Linie für die VKU. Darüber hinaus ist die Erbringung aller damit im Zusammenhang stehenden Serviceleistungen Gegenstand des Unternehmens.

Chancen und Risiken des wirtschaftlichen Engagements

Der öffentliche Personenverkehr ist für den Kreis Unna und dessen kreisangehörigen Städte und Gemeinden keine neuartige Betätigung. Die heutigen Gesellschafter sind seit langer Zeit Eigentümer der VKU mit Sitz in Kamen. Mit der VKU stellen deren Gesellschafter die Versorgung der Bevölkerung mit einem adäquaten Angebot im öffentlichen Personennahverkehr sicher. Da die Tochtergesellschaft der VKU auf dem selben Markt tätig wird wie die VKU selbst, gehen die Eigentümer mit der Gründung dieses Unternehmens keine zusätzlichen Risiken ein. Die Geschäftstätigkeit der Tochtergesellschaft soll sich vorerst auf die Durchführung von Fahraufträgen der Muttergesellschaft oder Dritter beschränken. Entsprechende Akquisitionen werden nur dann getätigt, wenn die zu vereinbarenden Vergütung ein positives Betriebsergebnis gewährleistet und der Aufsichtsrat der VKU derartigen Maßnahmen zugestimmt hat.

Die Europäische Union verfolgt nach dem Prinzip der Dienstleistungsfreiheit die Öffnung der nationalen Märkte durch stärkere Berücksichtigung von Wettbewerbselementen. Bisher ist die VKU als Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr durch die Vergabe von Genehmigungen nach § 13 PBefG vor Wettbewerb weitgehend geschützt. Die Genehmigungen werden zwar zeitlich befristet auf 8 Jahre erteilt, aber bei Ablauf einer Genehmigung herrschte in der Vergangenheit jedoch ein weitgehender Besitzstandsschutz, der in der Regel zur Wiedererteilung der Genehmigungen führte.

Die EG-Verordnung 1191/69 wird voraussichtlich das Genehmigungswesen beibehalten, jedoch die Regelungen zum Besitzstandsschutz aufheben. Die Behandlung öffentlicher Zuschüsse wird sich am EuGH-Urteil in Sachen AltmarkTrans orientieren müssen und künftig zu verstärktem Wettbewerb führen. In diesem Wettbewerb werden kommunale und private Verkehrsunternehmen miteinander konkurrieren. Die privaten Wettbewerber haben dabei mit Entgelttarifen, die erheblich unter denen kommunaler Verkehrsunternehmen liegen, deutlich bessere Marktchancen. Für die VKU resultiert aus diesen ungleichen Bedingungen ein erheblicher Wettbewerbsnachteil. Ein neues Tarifniveau, das die Tochtergesellschaft anwenden würde, gleicht diesen Nachteil weitgehend aus.

Um den Verlust von Liniengenehmigungen bei der VKU und die damit verbundenen negativen Folgen für die Eigentümer zu vermeiden, soll durch die Gründung der Tochtergesellschaft die Möglichkeit geschaffen werden, ebenfalls wettbewerbsfähige Entgelttarife anzuwenden, die sich am Tarifniveau im erwarteten Wettbewerb orientieren. Dies ist wesentliche Voraussetzung dafür, dass die VKU in dem oben angedeuteten Wettbewerbsszenario bestehen kann. Ein wichtiges Ziel dieser Gesellschaftsgründung ist somit die Risikominimierung bzw. Chancenverbesserung für das kommunale Unternehmen VKU, verbunden mit der Sicherung von Arbeitsplätzen und dem Vorhalten eines ausreichenden Verkehrsangebotes für einen wirtschaftlich weniger lukrativen ländlich/mittelstädtisch strukturierten Raum.

Auswirkungen auf das Handwerk und die mittelständische Wirtschaft

Durch die beabsichtigte Gründung einer Tochtergesellschaft lassen sich die mittelständischen Strukturen im ÖPNV sichern. Dies muss insbesondere vor dem Hintergrund der Erfahrungen im europäischen Ausland gesehen werden. In Schweden, Großbritannien und Frankreich ist die Liberalisierung vollzogen, aber einhergegangen mit einer zunehmenden Konzentration auf der Anbieterseite. In den genannten Ländern teilen sich wenige Unternehmen mehr als die Hälfte des jeweiligen Marktes. Die großen Anbieter beschränken sich nicht in ihrer Betätigung auf den nationalen Markt, sie sind vielmehr europaweit tätig.

Wenn die auf dem deutschen ÖPNV-Markt tätigen Unternehmen – z.B. die VKU – nicht in die Lage versetzt werden, wettbewerbsfähige Angebote für den Linienbetrieb abzugeben, dann ist zu erwarten, dass sich die „global player“ in zunehmendem Maße durchsetzen werden und es zu vergleichbaren Konzentrationstendenzen wie im europäischen Ausland kommt. Diese Entwicklung hätte negative Auswirkungen auf die mittelständischen Privatunternehmen, die entweder eigene Liniengenehmigungen besitzen oder als Subunternehmer im Anmietverkehr für kommunale Unternehmen wie VKU tätig sind. Die Sicherung der Existenz des kommunalen Unternehmens VKU wirkt sich somit positiv auf die in unserer Region verkehrenden privaten Unternehmen mit eigenen Genehmigungen (Kooperationspartner der VKU) sowie auf die Anmietunternehmen der VKU aus.

Die Tochtergesellschaft der VKU soll vorrangig Verkehrsleistungen im Linienverkehr von der VKU in dem Umfang übernehmen, wie dort Fahrer fluktuationsbedingt ausscheiden werden. Das bestehende Geschäft der VKU wird also im bisherigen Umfang weiter ge-

führt, um die vorhandenen Arbeitsplätze zu sichern. Eine Erweiterung von Tätigkeitsfeldern ist nicht beabsichtigt.

Negative Auswirkungen auf die privaten, mittelständischen Unternehmen sind daher nicht zu erwarten.

Fazit

Ziele der Gründung einer 100 %igen Tochtergesellschaft der VKU und damit Schaffung einer mittelbaren Beteiligung des Kreises Unna und der kreisangehörigen Städte und Gemeinden sind

- die Risikominimierung bzw. Chancenverbesserung durch gesteigerte Wettbewerbsfähigkeit der VKU,
- Sicherung der Arbeitsplätze vor dem Hintergrund der Liberalisierung im ÖPNV und eines ausreichenden Verkehrsangebotes im überwiegend ländlich strukturierten Bedienungsraum und
- Sicherung der mittelständischen Struktur im regionalen ÖPNV-Markt.

Marktanalyse-VKU-VD Anlage2

Anlage 2

zur Drucksoche Nr. 9/62-00

Liste der Organisationen, die eine Stellungnahme zur Marktanalyse abgeben müssen:

IHK Dortmund
Märkische Straße 120
44141 Dortmund

Handwerkskammer Dortmund
Reinholdstraße 7-9
44135 Dortmund

ver.di Bezirk Hamm-Unna
Rahlenbeckerstraße 12
59423 Unna

G.



Industrie- und Handelskammer
zu Dortmund

Industrie- und Handelskammer zu Dortmund | 44127 Dortmund

Kreis Unna
Herrn Landrat
Gerd Achenbach
Friedrich-Ebert-Str. 17

59425 Unna

W 418

Ihre Zeichen/Nachricht vom
20/1-1 27.05.04
Ihr/Ihre Ansprechpartnerin
Gerd-R. Opitz
E-Mail
g.opitz@dortmund.ihk.de
Tel.
0231 5417-276
Fax
0231 5417-325
Unser Zeichen
V Op-Gc

30. Juli 2004

**Stellungnahme nach § 107 Abs. 5 Gemeindeordnung NRW
hier: Marktanalyse zur Gründung einer Tochtergesellschaft
der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH, Kamen**

Sehr geehrter Herr Achenbach,

in obiger Angelegenheit beziehen wir uns auf die Mitteilung nebst Marktanalyse der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH (VKU) vom 16.07.04. Gern nehmen wir Stellung zu der geplanten Gründung einer 100 %-igen Tochtergesellschaft der VKU. Der Unternehmensgegenstand der neuen Gesellschaft soll im Wesentlichen im Betrieb von öffentlichem Personennahverkehr, der den Linien- und Sonderlinienverkehr umfasst, bestehen, und zwar auf demselben Markt, wie ihn die VKU abdeckt. Die Gesellschaft soll sich vorerst auf die Durchführung von Fahraufträgen der Muttergesellschaft oder Dritter beschränken.

Aufgrund der Liberalisierung auch des Verkehrssektors wird es in Zukunft mehr Wettbewerb zwischen kommunalen und privaten Anbietern geben. Der Gründungswunsch beruht darauf, dass die privaten Wettbewerber günstigere Entgelttarife aufweisen können, die deutlich unter denen der kommunalen Verkehrsunternehmen liegen. Ein neues Tarifniveau, das die Tochtergesellschaft anwenden könnte, würde diesen Nachteil wieder ausgleichen und damit zu einer verbesserten Wettbewerbsfähigkeit führen.

Grundlage unserer Stellungnahme sind insbesondere die uns von der VKU vorgelegte Marktanalyse sowie ergänzend eingeholte Informationen.

Industrie- und Handelskammer zu Dortmund

Verkehrswirtschaft, Kreis zu Dortmund | 44127 Dortmund | Telefon: 0231 5417-276 | Telefax: 0231 5417-325 | E-Mail: info@ihk.dortmund.de | Internet: www.dortmund.ihk.de

Wie in der Marktanalyse von der VKU selbst dargestellt wird, hat ein Wettbewerb im öffentlichen Personennahverkehr bisher nicht stattgefunden. Vorab ist daher aus unserer Sicht unbedingt darauf zu achten, dass es auch schon in naher Zukunft zu einer breiten öffentlichen Ausschreibung von Linien oder Angebotspaketen kommt. Dabei ist darauf zu achten, dass eine saubere Trennung der Organisation des ÖPNV bezüglich der Ausschreibung einerseits und des Betriebs andererseits eingehalten wird.

Es ist aus unserer Sicht nicht zu beanstanden, wenn auf dem Markt angebotene Leistungen unter möglichst wettbewerbsfähigen Bedingungen erbracht werden können. Dass dies aufgrund tariflicher Gegebenheiten der VKU schwerer fallen würde als einem Unternehmen, das günstigeren Tarifregelungen unterliegt, ist nachzuvollziehen. Eine Chancenverbesserung des kommunalen Unternehmens VKU im Wege der Gesellschaftsgründung würde das Aufrechterhalten eines ausreichenden Verkehrsangebotes auch für wirtschaftlich weniger lukrative Strecken erleichtern.

Nach den Aussagen in der Marktanalyse soll die Tochtergesellschaft der VKU vorrangig Verkehrsleistungen im Linienverkehr von der VKU in dem Umfang übernehmen, wie dort Fahrer fluktuationsbedingt ausscheiden. Das bestehende Geschäft der VKU soll damit im bisherigen Umfang weitergeführt werden. Eine Ausdehnung von Tätigkeitsfeldern ist erklärtermaßen nicht beabsichtigt.

Wir gehen daher davon aus, dass die neue Gesellschaft nicht die Verkehrsleistungen der bislang eingesetzten Subunternehmer – weder ganz noch teilweise – übernehmen wird. Weiter setzen wir voraus, dass die Erbringung von Verkehrsleistungen für andere öffentliche Verkehrsunternehmen oder die in der Marktanalyse nicht genauer definierten Serviceleistungen nicht in den Bereich des § 48 PBefG (Ausflugsverkehr) sowie des § 49 PBefG (Mietomnibusverkehr) fallen. Mit dieser Maßgabe erheben wir gegen das Projekt keine Einwände.

Eine Durchschrift dieses Schreibens, das wir in Befolgung des Erlasses des Innenministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen zur Regelung des § 107 Abs. 5 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 19.10.2000 an Sie richten, erhält die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH.

Mit freundlichen Grüßen
Die Geschäftsführung



Gerd R. Opitz

HANDWERKSKAMMER DORTMUND

Vorab per Fax z. Hd. Herrn Schmaltz

VKU
Verkehrsgesellschaft
Kreis Unna mbH
Krögerweg 11

48155 Münster

Dortmund, 03.08.2004
We/Alt

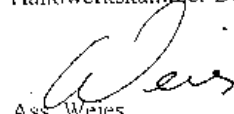
**Gründung einer Tochtergesellschaft der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH, Kamen,
Stellungnahme gemäß § 107 Abs. 5 Gemeindeordnung NRW**

Sehr geehrter Herr Schmaltz,

mit Schreiben vom 16.07.2004 teilen Sie die beabsichtigte Gründung obiger Gesellschaft mit.

Die von Ihnen erstellte Marktanalyse lässt erwarten, dass das heimische Handwerk durch das Vorhaben nicht tangiert wird. Bei dieser Einschätzung unterstellen wir, dass die Aussage unter der Rubrik „Gegenstand der Tochtergesellschaft“ in Satz 3 „..... Erbringung aller damit im Zusammenhang stehenden Serviceleistungen“ sich nicht auf handwerkliche Betätigungen, wie z. B. Reparatur, Pflege, Wartung etc. insbesondere fremder Fahrzeuge bezieht. In diesem Fall wäre die Beeinträchtigung des heimischen Handwerks in jedem Fall zu bejahen.

Mit freundlichen Grüßen
Handwerkskammer Dortmund



Ass. Weies
Geschäftsführerin

Fax: 0251/6270-222

Herrn Schmalz, VWG

ver.di Bezirk Hamm/Unna • Rahlenbeckerstr. 12 • 59423 Unna

Kreis Unna
Steuerungsdienst
Frau Bettina Willake
Postfach 21 12

59425 Unna



Vereinte
Dienstleistungs-
gewerkschaft

Bezirk Hamm/Unna
Bismarckstr. 17-19
59055 Hamm

Bezirk Hamm/Unna
GST Unna
Rahlenbeckerstr. 12
59423 Unna

Telefon: 02303/25010-0
Telefax: 02303/25010-13

Datum
Ihre Zeichen
Unsere Zeichen
Durchwahl

30.8.2004

HI

-18

Gründung der „VKU-Verkehrsdienst GmbH“ als Tochtergesellschaft der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH;
Stellungnahme gemäß § 107 Abs. 5 Gemeindeordnung NRW zur Marktanalyse

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir entschuldigen uns vorab für die Verzögerung der Übermittlung unserer Stellungnahme und bitten um Zulassung, aber interne Abstimmungsprozesse ließen sich nicht eher abschließen.

Wir bedanken uns für die Übersendung der Marktanalyse und nehmen wie folgt Stellung:

Die Verkehrsgesellschaft des Kreises Unna (VKU), der Betriebsrat, die Beschäftigten und die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di sind seit Jahren in ständigen Verhandlungen und Gesprächen mit dem Ziel, den Zuschussbedarf an öffentlichen Mitteln zu begrenzen, die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens zu verbessern und auch die Arbeitsbedingungen dabei nicht außer acht zu lassen.

So wurde der „WVG-T“ durch einen „Zusatztarifvertrag“, der zum 1.1.1996 in Kraft trat, abgelöst. Er unterscheidet sich vom WVG-T unter anderem durch eine andere Arbeitszeitbewertung, einen 26-wöchigen Rahmen für den Zeitausgleich, andere Vergütungen. Es gibt 5 Vergütungsgruppen, keine Alters- oder Betriebszugehörigkeitsstufen und keine Sozialzuschläge.

Seit dem 1.1.1996 eingestellte Fahrpersonale werden zu den Bedingungen des ZTV eingestellt und vergütet. Dies betrifft inzwischen rund ein Drittel der vorhandenen Fahrer. Beide Beschäftigtengruppen sind gleichermaßen in die Betriebsabläufe und Dienste eingebunden.

Künftige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollen bei der VKU-Verkehrsdienst GmbH eingestellt werden, nicht mehr bei der VKU. Die Beschäftigtenentgelte sol-

Postbank Dortmund
Konto 207 10-462
(BLZ 440 100 40)

Sparkasse Unna
Konto 36140
(BLZ 443 500 00)

len wettbewerbsfähig in Sinne eines vom Wettbewerb erwarteten Tarifniveau werden. Als wettbewerbsfähig wird vielfach das Niveau des NWO angesehen. Dies hätte in einem Betrieb die dritte Tarifebene zur Folge.

ver di

Die zwischen den Betriebspartnern der VKU, Geschäftsleitung, Betriebsräten und verdi ausgehandelte und noch weiter auszufüllende Restrukturierungsvereinbarung 2004 schafft die Voraussetzungen für die VKU die vorhandenen Möglichkeiten, Einsparungen zu erzielen, zu nutzen und sich im Rahmen der weiteren Schritte im Wettbewerb zu etablieren, aber auch weiterhin im regionalen Konsens zu bleiben.

Der Spartentarifvertrag für alle Beschäftigten des Unternehmens ist ein weiterer Teil der Vereinbarung im Restrukturierungskonzept. Ein anderer Tarifvertrag für die VKU-Verkehrsdienst GmbH als WVG-T, ZTV oder Sparten TV würde die Anstrengungen erheblich belasten.

Die Tochtergesellschaft soll unter anderem Linienverkehrsleistungen der VKU übernehmen und durchführen. Weitere Geschäftsfelder werden noch nicht genauer bezeichnet, sollen aber möglich sein.

Die Gründung einer Tochter, deren Tarifbedingungen, Geschäftsfelder und Abgrenzung vom übrigen Unternehmen, räumlich, technisch, personell, inhaltlich noch nicht dargelegt wurden, vermag als Maßnahme, die Wirtschaftlichkeit des Gesamtunternehmens zu steigern, nicht zu überzeugen.

Sollte die Wirtschaftlichkeitsreserve in den Vergütungen und Arbeitsbedingungen neu einzustellender Beschäftigter auf einem Niveau weit unterhalb des ZTV liegen, so wäre dies Lohndumping. Alle Beschäftigten werden im gleichen Betrieb mit den gleichen Betriebsmitteln und Diensten arbeiten, aber nach drei verschiedenen Vertragswerken Arbeitszeiten, Überstunden, Urlaub, Lohn und anderes leisten und erhalten. Ein in einem Großbetrieb sehr schwieriger, in einem relativ kleinen Unternehmen unerträglicher Zustand.

Datenverarbeitungssysteme, die Abläufe, Bewertungen und Berechnungen simulieren bzw. Planungs- und Abrechnungsverfahren automatisieren, optimierte Betriebsabläufe rechnen und planen sollen, werden unerträglich verteuert oder sind durch diese Konstruktion überfordert. Allein dadurch wird jede Kostensenkung mehrfach kompensiert.

Die Einführung des Spartentarifvertrages für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit einer Übergangszeit für die WVG-T-Beschäftigten wird weitere Effekte mit sich bringen, die die Kostenstrukturen zugunsten der Wettbewerbsfähigkeit verändern werden.

Als das konkurrenzfähige Niveau wird häufig der reine NWO angesehen. Aber - durch Spesen, erhebliche Überstunden auf Reisen und sonstiges kompensieren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in den privaten Busunternehmen diese Löhne. Eine Familie mit 2 kleinen Kindern mit einem Bruttoeinkommen von € 1.638,80 (Einsatz ZTV) zu unterhalten, ist nicht einfach. Im NWO wären es rund € 1.808,- ohne Spesen und Überstunden.

Die Fahrerlöhne im NWO (wirkt seit 2000 nach, weiterverhandelt von der GÖD) liegen seit dem 1.7.2004 zwischen € 9,74 und € 9,88. Fahrer, die mehr als 4 Stunden täglich Schüler- oder Linienverkehre fahren, erhalten je Stunde € 0,36 zusätzlich. Private Busunternehmen haben über die Reiseverkehre zusätzliche

3

Einnahmemöglichkeiten, die dem ÖPNV nicht zur Verfügung stehen, gleiches gilt für die Fahrervergütungen in Form von Spesen und Überstunden.

Jeder Kostenvergleich, der auf der Basis isolierter Werte zustande kommt, ist auch nur unter solchen Bedingungen belastbar. Er sagt nichts über die echten Aufwendungen die zum gewünschten Ziel führen, aus.

Das Tariftreuegesetz soll sicherstellen, daß auch nachbeauftragte Unternehmen den am Ort der Leistungserbringung gültigen Tarifvertrag anwenden. Es soll einen Wettbewerb verhindern, der ausschließlich über Lohndumping und Tariffucht ausgetragen wird. Arbeits- und Entlohnungsbedingungen sind immer auch ein Maßstab und ein Indiz für Qualität und Sicherheit.

Die Marktanalyse zur Gründung einer VKU-Verkehrsdienst enthält keine Aussagen zu dem im Unternehmen anzuwendenden Tarifvertrag.

Die Option in der Restrukturierungsvereinbarung zur Gründung einer Tochter ist ein Signal, auch für die Zukunft für unterschiedliche Entwicklungen gewappnet zu sein, aber es ist eine denkbare Variante.

- Sie kann nur dann akzeptiert werden, wenn eine Tochter für das Unternehmen und die Aufgabenerledigung wirtschaftlich sinnvoll ist, einer der 3 genannten Tarifverträge angewendet wird, sie nicht zum Zwecke der Tariffucht gebildet wird und die mit der Gründung und dem Betrieb verbundenen Umstände nicht die Einsparungen an anderer Stelle (bei der VKU und der WVG) wieder vollständig aufzehren oder den Gesamtbetrieb sogar verteuern wird.

Der ortsansässige Mittelstand ist in die bisherige Abwicklung in der Weise eingebunden, dass die Unternehmen als Nachbeauftragte tätig werden und durch Vereinbarungen dazu Planungssicherheit erhalten. Die von ihnen betriebene Mischkalkulation zwischen Reiseverkehr und Linienaufträgen bzw. anderen Verkehrsdienstleistungen (z. B. Taxi-Bus) ließ auch sehr knappe Kalkulationen zu, die zwar auch aber nicht regelmäßig zu Lasten der Vergütungen der Beschäftigten gehen.

- Die Unternehmen konnten oft auch deshalb so knapp rechnen, weil sie nur die eigene Disposition nicht aber die gesamte Planungs-, Verwaltungs- und Abrechnungsleistung für die Verkehrserbringung zu schultern haben.

Die EU - Verordnungen sowohl für den Wettbewerb als auch öffentliche Zuschüsse und die Rechtsprechung des EUGH werden die künftigen Bedingungen für die Finanzierung und Durchführung verändern. Nach bisherigem Kenntnisstand haben aber auch in Zukunft die Staaten das Recht, öffentliche Leistungen ihren Bürgerinnen und Bürgern zu finanzierbaren Preisen anzubieten und eben nicht die billigste Leistungserbringungsform zu wählen sondern das Niveau eines durchschnittlichen, wirtschaftlich vernünftig arbeitenden Unternehmers anzunehmen.

Jedes Nahverkehrsunternehmen wird auch in Zukunft darauf angewiesen sein, die Fahrpreise durch öffentliche Zuschüsse bezahlbar zu machen um auf diesem Wege auch aktive Daseinsvorsorge, Umweltschutz und langfristige Entlastung von anderen Kosten wie Straßenbau und verkehrssteuermindernden Einrichtungen, Bezuschussung zu privaten Transportmitteln bei Arbeitsaufnahme und Schülerbeförderung zu betreiben.

Jede Kommune wird auch nach EU - Regeln in der Verpflichtung bleiben, zu prüfen, ob die Definition „der Günstigste“ bedeuten soll, es sei der billigst anbietende Unternehmer gemeint oder das Unternehmen, das auch vorgegebene Standards einhalten kann. Und jede Kommune wird prüfen müssen, ob ein gefundener mün-

ver di

4

sam ausgearbeiteter regionaler Konsens zwischen öffentlichen und privaten Leistungserbringern erhaltenswert ist.

Die Regierungen der Staaten sollen das Recht behalten, selbst zu entscheiden wie und mit welchen Mitteln sie Staatsziele und öffentliche Aufgaben vereinbar und finanzierbar und für ihre Bürgerinnen und Bürger auch finanziell erreichbar gestalten. Das EUGH - Urteil lässt sehr wohl zu, dass eine Fahrpreisbezugzuschuss bzw. -erstattung in die Kalkulation einfließt.

Ein überregionaler oder international handelnder Konzern kann sicherlich andere Konditionen bei der Fahrzeugbeschaffung, der Logistik und dem Streckennetz nutzen, aber nur selten ist er über eine lange Distanz der wirtschaftlichere und berechenbare Partner der einzelnen Kommune. Beschaffungsverbünde kommunaler Unternehmen sind inzwischen durchaus konkurrenzfähig in ihren Verhandlungsergebnissen. Die Nähe der Produktverantwortlichen zum Produkt sichert flexible Einsatz- und Einflussmöglichkeiten.

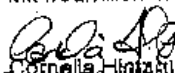
Die VKU hat die Chance, gemeinsam mit Betriebsräten, Beschäftigten und ver.di die Betriebsabläufe weiter zu optimieren und mit einem leistungsfähigen Tarifvertrag, der die Qualität eines Flächentarifvertrages für den ÖPNV hat und von einer Vielzahl von Unternehmen in NRW bereits angewendet wird, auch eine Entlastung für die kommunalen Haushalte bei Beibehaltung der bisherigen Qualität zu schaffen.

Ein einheitliches Tarifwerk, die Ausfüllung mit Betriebsvereinbarungen da wo Raum für regionale Besonderheiten ist, schafft auch die Voraussetzungen für rechnergestützte Planungs- und Abrechnungsverfahren, die wirtschaftlich sind. Nicht die Atomisierung der Arbeitsbedingungen macht solche Prozesse möglich sondern die Vereinheitlichung und klare Struktur.

Wir halten die Gründung einer VKU-Verkehrsdienst GmbH aus den genannten Gründen weder für sinnvoll noch für wirtschaftlich vertretbar. Wir begrüßen die gemeinsamen Anstrengungen aller Beteiligten und würdigen die Bereitschaft der Beschäftigten zur Sicherung der VKU aktiv an der Restrukturierung mitzuwirken.

Wir haben erhebliche Bedenken, dass der Erfolg des bei der VKU mühsam ausgearbeiteten Restrukturierungskonzeptes durch diese Maßnahme und ihre nicht dargestellten Kostenfolgen gefährdet wird.

Mit freundlichem Gruß


Beate Schmitt
Gewerkschaft ver.di
Rahlenheckstr. 12
59423 Unna

www.verdi.de
e-Mail:
gst.unna@verdi.de

Anlage 3 zur Drucksache Nr. 9/62-00

Gesellschaftsvertrag VKU-VD-Entwurf Stand 09.08.2004

Entwurf

Gesellschaftsvertrag der VKU-Verkehrsdienst GmbH

Handelsregister Amtsgericht Kamen HRB _____
Stand: _____

§ 1

Firma und Sitz des Unternehmens

- (1) Die Firma der Gesellschaft lautet:
VKU-Verkehrsdienst GmbH.
- (2) Sitz der Gesellschaft ist Kamen.
- (3) Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.
- (4) Bekanntmachungen erfolgen, soweit gesetzlich vorgeschrieben, im Bundesanzeiger.

§ 2

Gegenstand des Unternehmens

Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb von öffentlichem Personenverkehr **im Verkehrsgebiet des Kreises Unna sowie in angrenzenden Verkehrsgebieten**, ferner die Beteiligung an Unternehmungen, die diese Zwecke fördern.

§ 3

Gesellschaftskapital

- (1) Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 25.600 Euro (fünfundzwanzigtausendsechshundert Euro).

Der Betrag der Stammeinlagen muss in Euro durch 10 (zehn) teilbar sein.
- (2) Geschäftsanteile dürfen nicht unter 2.500 Euro (Zweitausendfünfhundert Euro) betragen.
- (3) Auf das Stammkapital der Gesellschaft übernimmt die Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH **als alleinige Gesellschafterin** eine Bareinlage in Höhe von 25.600 Euro.

§ 4

Organe der Gesellschaft

Organe der Gesellschaft sind:

1. der oder die Geschäftsführer,
2. die Gesellschafterversammlung.

§ 5**Geschäftsführer**

- (1) Die Gesellschaft hat einen oder mehrere Geschäftsführer.

Ist nur ein Geschäftsführer bestellt, vertritt dieser die Gesellschaft allein. Sind mehrere Geschäftsführer bestellt, so wird die Gesellschaft durch zwei Geschäftsführer gemeinschaftlich oder durch einen Geschäftsführer in Gemeinschaft mit einem Prokuristen vertreten. Den Geschäftsführern kann die Gesellschafterversammlung Alleinvertretungsbefugnis erteilen. Im Falle der Liquidation kann die Gesellschafterversammlung Liquidatoren Alleinvertretungsbefugnis erteilen.

- (2) Die Geschäftsführer sind vom Verbot des Selbstkontrahierens (§ 181 BGB) befreit. Gleiches gilt für im Falle der Liquidation für Liquidatoren.

§ 6**Aufgaben der Geschäftsführung**

- (1) Den Mitgliedern der Geschäftsführung obliegen alle Pflichten und Rechte, die sich aus Gesetzen, Verordnungen, aufsichtsbehördlichen Anordnungen und diesem Gesellschaftsvertrag ergeben.
- (2) Die Mitglieder der Geschäftsführung sind verpflichtet, jeweils vor Beginn eines Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH einen Wirtschaftsplan und eine Stellenübersicht zur Zustimmung vorzulegen.
- (3) Zu folgenden Maßnahmen ist die Zustimmung des Aufsichtsrates der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH erforderlich:
1. Bestellung von Prokuristen,
 2. Einstellung und Entlassung von Betriebsleitern,
 3. Gewährung außertariflicher Leistungen,
 4. Erwerb, Veräußerung und Belastung von Grundstücken sowie die Durchführung von Bauvorhaben, deren Wert 50.000 Euro überschreiten,
 5. Abschluss von Erbbaurechts-, Miet- und Pachtverträgen von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung,
 6. Aufnahme von langfristigen Darlehen und Übernahme von Bürgschaften,

- 7. Festsetzung der Beförderungstarife,
 - 8. Beitritt zu Interessengemeinschaften,
 - 9. sonstige Rechtsgeschäfte, deren Wert jeweils 50.000 Euro übersteigen, soweit sie nicht bereits mit dem Wirtschaftsplan genehmigt sind.
- (4) Der Aufsichtsrat der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH kann bestimmen, welche weiteren Maßnahmen seiner Zustimmung bedürfen.
- (5) Die Ziele des Landesgleichstellungsgesetzes (LGG) sind zu beachten.

§ 7

Gesellschafterversammlung

Die Gesellschafterversammlung ist insbesondere zuständig für:

- 1. Feststellung des Jahresabschlusses und Beschluss über die Verwendung des Ergebnisses,
- 2. Festlegung des jährlichen Wirtschaftsplans,
- 3. Bestellung, Entlastung und Abberufung sowie Entscheidung über die Anzahl der Geschäftsführer,
- 4. Wahl des Abschlussprüfers,
- 5. Änderung des Gesellschaftsvertrages,
- 6. Abschluss und Änderung von Unternehmensverträgen, **insbesondere solcher im Sinne der §§ 291, 292 (1) Aktiengesetz**
- 7. Kapitalerhöhungen und -herabsetzungen,
- 8. Erwerb und Veräußerung von Unternehmen und Beteiligungen,
- 9. Veräußerung von Geschäftsanteilen an Dritte,
- 10. Übertragung der Gesellschaft an Dritte,
- 11. Vereinigung des Unternehmens mit anderen Gesellschaften,
- 12. Auflösung der Gesellschaft,
- 13. Bestellung und Abberufung von Liquidatoren.

§ 8

Vertretung in der Gesellschafterversammlung

In der Gründungsversammlung wird die Gesellschafterin durch deren Geschäftsführer in vertretungsberechtigter Zahl vertreten.

In allen folgenden Gesellschafterversammlungen nimmt die Rechte der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH ein jeweils vom Aufsichtsrat der Gesellschafterin zu benennendes Mitglied des Aufsichtsrates der Gesellschafterin wahr, und zwar nach Weisung des Aufsichtsrates der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH.

In der Regel sollen hierfür der Vorsitzende des Aufsichtsrates der Verkehrs-

gesellschaft Kreis Unna mbH und in Vertretung der erste stellvertretende bzw. der zweite stellvertretende Vorsitzende vorgesehen werden.

§ 9

Jahresabschluss, Lagebericht, Prüfung und Ergebnisverwendung

- (1) Jahresabschluss und Lagebericht sind von der Geschäftsführung innerhalb der Fristen **entsprechend den für große Kapitalgesellschaften geltenden Vorschriften des Dritten Buches des Handelsgesetzbuches** aufzustellen und dem Abschlussprüfer vorzulegen.
- (2) Die Geschäftsführung hat den Jahresabschluss, den Lagebericht und den Prüfungsbericht des Abschlussprüfers unverzüglich nach Eingang des Prüfungsberichtes dem Aufsichtsrat der Verkehrsgesellschaft Kreis Unna mbH und der Gesellschafterversammlung der VKU-Verkehrsdienst GmbH vorzulegen.
- (3) Die Gesellschafterversammlung hat bis spätestens zum Ablauf der ersten acht Monate des Geschäftsjahres über die Feststellung des Jahresabschlusses und die Ergebnisverwendung für das vorangegangene Geschäftsjahr zu beschließen. Auf den Jahresabschluss sind bei der Feststellung die für seine Aufstellung geltenden Vorschriften anzuwenden.
- (4) Jahresabschluss und Lagebericht sind entsprechend den für große Kapitalgesellschaften geltenden Vorschriften des Dritten Buches des Handelsgesetzbuches zu prüfen. Die Abschlussprüfung muss sich auch die Prüfungsgegenstände des § 53 Abs. 1 Haushaltsgrundsätzegesetz erstrecken. § 54 Haushaltsgrundsätzegesetz findet entsprechende Anwendung. Die Rechte werden vom Kreis Unna ausgeübt.
- (5) Die Offenlegung des Jahresabschlusses richtet sich nach den Vorschriften der §§ 264 ff. HGB.

§ 10

Schlussbestimmungen

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden, so wird die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen davon nicht berührt. Unwirksame Bestimmungen sollen im Sinne dieses Vertrages entsprechend ersetzt werden.

§ 11**Gründungskosten**

Sämtliche mit der Gründung der Gesellschaft, ihrer Anmeldung zum und ihrer Eintragung im Handelsregister verbundenen Kosten bis zu einem Betrag von 2.500 Euro trägt die Gesellschaft

Kamen, den