

ZV RSBNA Drucksache DS 2023-16/1

Beschließender Ausschuss	10.11.2023	nichtöffentlich
Beschließender Ausschuss	08.12.2023	nichtöffentlich
Verbandsversammlung	08.12.2023	öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Modul 1

Anteilswerb an der RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung beschließt den Erwerb von 51 % der Gesellschaftsanteile an der RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH (Anteilskauf).
2. Der Anteilskauf kann vollzogen werden, sobald alle Voraussetzungen gemäß Drucksache vorliegen und die ENAG alle damit verbundenen Maßnahmen beschlossen und vollzogen hat.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtaufwand/Gesamtinvestition:	816.000 EUR (Kaufpreis)
Im Wirtschaftsplan 2024 vorgesehene Mittel:	825.000 EUR
Erfolgs- oder Liquiditätsplan:	Liquiditätsplan
Deckungsvorschlag:	Wirtschaftsplan 2024
Jährlicher Folgeaufwand:	-

Sachdarstellung/Begründung:

1. Hintergrund

Mit der Stufe 2 wurde dem ZV RSBNA von den Verbandsmitgliedern u.a. die Aufgabe übertragen, Planung und Bau der RSBNA-Strecken sicherzustellen sowie mit den Vorbereitungen für die Durchführung des Betriebs zu beginnen. Diese Aufgabenübertragung bedingt einen entsprechenden Kompetenzaufbau beim ZV RSBNA (DS 2023-01, DS 2023-17). Ziel des ZV RSBNA ist es, den Aufbau dieser Kompetenzen so kosten- und zeiteffizient wie möglich zu gestalten. Alternativ zur klassischen Personalgewinnung kommt hierfür auch der (anteilige) Erwerb eines Eisenbahninfrastruktur- oder Verkehrsunternehmens (EIU bzw. EVU) in Frage.

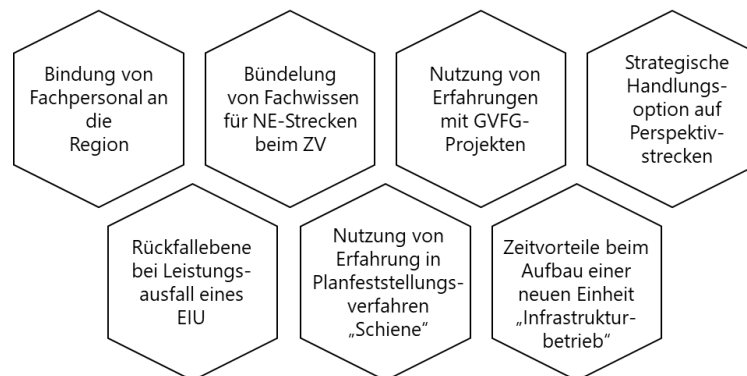


Abbildung 1: Ziele beim Aufbau einer RSBNA-Infrastrukturgesellschaft

Die Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) ist seit 1989 als EIU in der Region Neckar-Alb tätig, zunächst im Landkreis Reutlingen, später auch darüber hinaus. Neben der Reaktivierung der im Eigentum der ENAG stehenden Ermstalbahn Metzingen – Bad Urach im regulären Personenverkehr (1997) sowie dem Ausbau und der Elektrifizierung dieser Strecke (2022) hat die ENAG zwischenzeitlich weitere Schieneninfrastrukturprojekte in der Region umgesetzt, u.a. die Anpachtung der Albbahn zwischen Engstingen und Münsingen und weiter nach Schelklingen (Alb-Donau-Kreis) und deren Reaktivierung im regulären SPNV (2003) sowie Ausbau und Elektrifizierung der Ammertalbahn (2022).

Die ENAG hat sich durch die Übernahme von Vorhabenträger- und Projektsteuerungsaufgaben für Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Bad Urach – Metzingen – Reutlingen – Tübingen – Herrenberg (2022) als Partner der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb etabliert. Dieses sogenannte „Modul 1“ der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb wurde noch vor Gründung des Zweckverbands Regional-Stadtbahn Neckar-Alb initiiert und im Auftrag der Landkreise Reutlingen und Tübingen begonnen. Modul 1 umfasst neben allen Maßnahmen zum Ausbau und zur Elektrifizierung der Ammertalbahn (Tübingen – Herrenberg) und der Ermstalbahn (Bad Urach – Metzingen) auch die Zusammenfassung beider Strecken unter einer gemeinsamen Fahrdienstleitung sowie den Neubau von insgesamt vier Haltepunkten an der Neckar-Alb-Bahn (Metzingen – Reutlingen – Tübingen). Modul 1 stellt damit den ersten Abschnitt der Umsetzung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (spätere Linien S3, S5 und S6) dar. Auch bei der Beschaffung der Tram-Train-Fahrzeuge hat die ENAG vor Gründung des Zweckverbands die Vertretung der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb übernommen.

Die Verbandsverwaltung hat zuletzt am 12.05.2023 an die Verbandsversammlung über den aktuellen Stand bei der Umsetzung von Modul 1 berichtet (DS 2023-02). Dabei wurde auch eine Reihe an Verzögerungen und Schwierigkeiten benannt, deren Ursachen insbesondere in der bisherigen Projektsteuerung zu suchen sind, und die ein rasches Handeln erforderlich gemacht haben. Durch die Verbandsversammlung ist daraufhin zum einen der Beschluss ergangen, verschiedene Sofortmaßnahmen im Rahmen von Modul 1 umzusetzen, sowie zum anderen der Auftrag an die Verbandsverwaltung, weitergehende Maßnahmen zu prüfen und Vorschläge auszuarbeiten, wie ein langfristiger Weg zur Verschmelzung von Modul 1 mit dem Gesamtvorhaben Regional-Stadtbahn Neckar-Alb gelingen kann. Dabei ging es auch darum zu klären, ob eine Beteiligung der RSBNA an der ENAG ein zielführendes Vorgehen im oben beschriebenen Sinne darstellen kann.

2. Kurzfristige Stabilisierung

Das durch die Verbandsversammlung am 12.05.2023 beschlossene kurzfristige Maßnahmenpaket hatte das Ziel, eine rasche Stabilisierung des Zugbetriebs im Ermstal und im Ammertal zu erreichen, insbesondere durch die Neustrukturierung von Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten. Dieses Ziel wurde grundsätzlich erreicht. Allerdings wird unverändert auf der Gesamtstrecke ein Fahrplan gefahren, der nicht dem Ausschreibungsfahrplan entspricht. Der ZV RSBNA arbeitet gemeinsam mit DB Netz und den betroffenen Akteuren an einer Lösung, die abhängig von den verschiedenen Infrastrukturzuständen bzw. Zeitscheiben (s.u.) den Weg zum Ausschreibungsfahrplan (Halbstundentakt Bad Urach – Herrenberg mit Verdichtung auf einen Viertelstundentakt Tübingen – Entringen) ermöglichen soll.

In intensiven Gesprächen und Abstimmungen konnte zudem ein neuer Zeitplan für die Inbetriebnahme der noch nicht fertiggestellten Infrastrukturbausteine im Rahmen von Modul 1 erarbeitet werden. Er sieht insbesondere die Parallelisierung von Arbeiten vor, um schneller voranzukommen: So wurde z.B. die Sperrpause im Sommer 2023 auf der Neckar-Alb-Bahn genutzt, um zeitgleich in Reutlingen an den zukünftigen Haltepunkten „Bösmannsacker“ und „RTunlimited“ (Bauherr jeweils ENAG), in Tübingen am zukünftigen Haltepunkt „Neckaraue“ (Bauherr ZÖA), in Metzingen an der Bahnsteigerhöhung an Gleis 1 (Bauherr DB) und am zukünftigen RSBNA-Bahnsteig an Gleis 4 (Bauherr ENAG) zu arbeiten. Zudem hat die DB als Bauherr in Wannweil (Einschub der neuen Bahnbrücke) und Kirchentellinsfurt (Einbau von Hilfsbrücken im Zuge der Erneuerung der EÜ Blaulach) Maßnahmen durchgeführt. Durch diese Bündelung konnte die Dauer der Streckensperrung insgesamt reduziert und die Einschränkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich gehalten werden. Auch in Zukunft sollen solche Bündelungspotenziale genutzt werden. Gemeinsame Sommer-Sperrpausen für die Jahre 2024 und 2025 sind bereits vereinbart, beantragt und genehmigt.

Weiter ist neben dem Gleis- und Bahnsteigbau in Metzingen und Reutlingen noch die Signal- und Stellwerkstechnik anzupassen und ein neuer Arbeitsplatz für die Fahrdienstleiter der DB zu schaffen. Auch hierfür ist nach intensiven Abstimmungsgesprächen unter Beteiligung des ZV RSBNA mittlerweile eine Lösung gefunden. Vorgesehen ist eine gemeinsame Bedienung der Stellwerke Metzingen und Reutlingen aus der Region heraus. Durch diesen Abstimmungserfolg können nun auch die notwendigen Arbeiten an der Stellwerkstechnik zügig und passgenau fortgeführt werden und die Fahrdienstleiter auf ihren Dienst vorbereitet werden. Wiederum ist

die zeitliche Koppelung der erforderlichen Bautätigkeiten für den Umbau der beiden Stellwerke (Bauherr ENAG) mit parallelen Maßnahmen der DB Netz AG (Blockverdichtung Bempflingen) erforderlich.

Es bleibt das Ziel aller Maßnahmen, die Einschränkungen für die Reisenden so gering wie möglich zu halten, aber gleichzeitig die Maßnahmen zur Angebotsverbesserung so schnell wie möglich umzusetzen. Der Baufortschritt und die vorhabenübergreifend definierten Sperrpausen auf der Neckar-Alb-Bahn geben dabei den Takt vor: Im Jahr 2025 soll zunächst der Halbstunden-Grundtakt auf der Gesamtstrecke Bad Urach – Herrenberg möglich werden und dann stufenweise mit den zusätzlichen Halten entlang der Neckar-Alb-Bahn ergänzt werden. Genaue Zeitplan für alle vier Haltepunkte befinden sich derzeit unter Einbeziehung einer externen Projektsteuerung noch in Erarbeitung.

Im Sommer 2023 hat der Gemeinderat von Reutlingen ergänzend den Abschluss von Planungsverträgen mit der DB Station und Service für Bahnsteigsanierungen in Reutlingen-Sondelfingen und am Hauptbahnhof beschlossen. Damit werden die baulichen Anlagen dort auf den Standard der Regional-Stadtbahn (55 cm Bahnsteighöhe, Sondelfingen) bzw. für den zukünftigen MEX- und RE-Verkehr in Richtung Stuttgart (76 cm Bahnsteighöhe, Hauptbahnhof) gebracht. Es ist vereinbart, dass die Steuerung dieser Maßnahmen mit der Stufe 2 im kommenden Jahr auf den ZV RSBNA übergehen soll, um die Vereinheitlichung der Planungs- und Baukoordination auf der Neckar-Alb-Bahn weiter voranzubringen.

Gleichzeitig haben die Arbeiten und das Engagement des ZV RSBNA im operativen Aufgabefeld der ENAG über diesen Sommer gezeigt, dass dieser Weg nur für eine sehr begrenzte Zeit möglich und leistbar ist, ohne Ziele und Zeitplan der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zu gefährden. Auch aus diesem Grund ist nun eine langfristige Stabilisierung geboten, um die sich aufzeigenden Synergieeffekte nicht zu gefährden.

3. Langfristiger Weg

Die intensive Auseinandersetzung mit Strukturen und Prozessen der ENAG in Verbindung mit den Zielen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb hat ergeben, dass nur die rasche und dauerhafte Eingliederung der Schieneninfrastrukturaufgaben der ENAG in die organisatorischen Strukturen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb eine langfristige Stabilisierung verspricht und geeignet ist, den vom ZV RSBNA angestrebten Kompetenzaufbau nachhaltig zu unterstützen. Ausschlaggebend für diese Einschätzung sind insbesondere:

- Genehmigungen und Konzessionen der ENAG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit genehmigten Trassenentgelten bis 2025 sowie als GVFG-Zuwendungsempfänger für Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb,
- dauerhafte Nutzungsmöglichkeit der technischen Möglichkeiten der ENAG (u.a. das im Zuge von Modul 1 errichtete moderne Betriebsgebäude mit technischer Stellwerks- und Bedienplatzausrüstung in Dettingen-Gsайдt) auch für andere (NE-)Strecken der Regional-Stadtbahn in allen drei Landkreisen,
- Direkter Zugriff auf Kompetenzen der ENAG im praktischen Eisenbahnbetrieb und sinnvolle Bündelung von Wissen bei der Abwicklung des Verkehrsbetriebs

(Eisenbahnbetriebsleiter, örtliche Betriebsleiter, Fahrdienstleitung) sowie bei Betrieb, Unterhaltung und Erhaltung von NE-Schieneninfrastruktur für die RSBNA (inkl. Perspektivnetz) in einer Infrastrukturgesellschaft,

- langfristige sichere Beschäftigungsperspektive für das Personal der ENAG in der Region Neckar-Alb,
- Synergieeffekte, Zeit- und Kosteneinsparungen sowohl gegenüber dem grundständigen eigenen Aufbau der entsprechenden Kompetenzen als EIU als auch gegenüber einem Einkauf der entsprechenden Leistungen am Markt,
- langfristige Sicherung der Ermstalbahn als Teilstrecke der RSBNA sowie von Einfluss auf die Schieneninfrastruktur und den Eisenbahnbetrieb im Korridor Gammertingen (Anschluss an die Hohenzollernbahn) – Engstingen (Anschluss an die S5) – Münsingen.

Um zu einem Entscheidungsvorschlag über die Art der Umsetzung einer langfristigen Lösung zu kommen, wurden intensive Vorgespräche mit der ENAG geführt. In der Folge wurden aus diesen Gesprächen heraus insgesamt drei juristische Stellungnahmen unter kommunalrechtlichen, gesellschaftsrechtlichen und eisenbahnrechtlichen Aspekten sowie ein Gutachten zur Unternehmenswertermittlung in Auftrag gegeben und erarbeitet.

Von den Gutachtern vorgeschlagen bzw. entwickelt und untersucht wurden insbesondere die folgenden Optionen. Sie bauen alle auf dem in § 9 Abs. 2 der Verbandssatzung des ZV RSBNA bzw. in § 2 Abs. 3 des Gesellschaftsvertrags der RSBNA GmbH eingeräumten Recht auf, wirtschaftliche Unternehmen zu gründen oder sich an solchen zu beteiligen:

- Beteiligung des ZV RSBNA an der ENAG (derzeitige AG) mit mehr/weniger als 50 %,
- Beteiligung der RSBNA GmbH an der ENAG (derzeitige AG) mit mehr/weniger als 50 %,
- Beteiligung des ZV RSBNA an einer neuen Infrastruktur-GmbH der ENAG mit mehr/weniger als 50 %,
- Beteiligung der RSBNA GmbH an einer neuen Infrastruktur-GmbH der ENAG mit mehr/weniger als 50 %.

Die Gründung einer neuen Infrastruktur-Betriebsgesellschaft durch den ZV RSBNA mit anschließender (Teil-)Übernahme des Geschäfts der ENAG („Asset Deal“) wurde ebenfalls betrachtet, hat sich aber unter Berücksichtigung der dargelegten Abwägungsgründe gegenüber den o.g. Varianten als nicht vorteilhaft gezeigt. Als umsetzbare Optionen unter allen betrachteten Gesichtspunkten (Kommunalrecht, Gesellschaftsrecht, Eisenbahnregulierungsrecht) haben sich letztlich erwiesen:

- 1) Beteiligung der RSBNA GmbH an der ENAG (derzeitige AG) mit bis zu 50 % der Anteile auf dem Weg der Kapitalerhöhung mit anschließendem Aktienerwerb und gleichzeitigem Abschluss eines Beherrschungsvertrags nach § 291 AktG,
- 2) Abspaltung des „Betriebszweigs RSBNA-Infrastruktur“ nach §§ 123 UmwG aus der ENAG und Neugründung einer „RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH“ mit

anschließendem Verkauf von mindestens 51 % der Anteile an dieser GmbH durch die ENAG an den ZV RSBNA.

Nur Variante 2) führt kurzfristig zuverlässig zu einer kommunalen Mehrheitsbeteiligung und damit zu einem angemessenen Einfluss der RSBNA. Sie erscheint zudem für die auf die Rechtsform der GmbH aufbauende Gesamtstruktur der RSBNA in besonderer Weise zukunftsfähig. In der Perspektive entsteht im Konstrukt RSBNA damit eine weitere Gesellschaft neben der RSBNA GmbH, nämlich eine Schieneninfrastruktur GmbH mit den beiden Gesellschaftern ZV RSBNA (Mehrheitsgesellschafter) und ENAG. Hingegen würde in Variante 1) eine Tochtergesellschaft unter der RSBNA GmbH entstehen (die bisherige „ENAG“ als AG).

Die ENAG hat mit der Einladung zu einer außerordentlichen Hauptversammlung am 21.12.2023 den Weg für Variante 2) eröffnet. Der Ausgliederungsplan ist dieser Drucksache als **Anlage 3** beigefügt.

4. Finanzielle Auswirkungen

Zur Beurteilung der aktuellen wirtschaftlichen Lage der ENAG liegen beim ZV RSBNA folgende Unterlagen vor:

- Jahresabschlüsse der ENAG nach §§ 150 AktG zum 31.12.2020, 31.12.2021, 31.12.2022 sowie Zwischenabschluss zum 30.09.2023,
- Netzzugangsbedingungen und genehmigte Preise für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der Erms-Neckar-Bahn AG („Trassen- und Stationsentgelte“) vom 14.06.2023 für die Zeit ab dem 10.12.2023 sowie vom 10.10.2023 für die Zeit ab dem 15.12.2024.

Der Zwischenabschluss zum 30.09.2023 wurde durch die BANSBACH GmbH Wirtschaftsprüfer, Balingen/Stuttgart einer prüferischen Durchsicht unterzogen (siehe **Anlage 2**). Es haben sich im Rahmen der prüferischen Durchsicht keine Anhaltspunkte ergeben, dass dieser unvollständig ist oder die ausgewiesenen Ansätze fehlerhaft sind. Auf etwaige umsatzsteuerliche Folgen des Übergangs von Modul 1 von der ENAG auf eine Infrastruktur GmbH wurde hingewiesen. Zur Klärung der uneingeschränkten Berechtigung zum Vorsteuerabzug auch durch die GmbH hat die ENAG mittlerweile eine verbindliche Auskunft beim Finanzamt Bad Urach beantragt.

Vor Abschluss eines Anteilskaufvertrags zwischen ZV RSBNA und ENAG (siehe **Anlage 1**) ist eine sorgfältige Prüfung durch einen Wirtschaftsprüfer auf Basis der Bilanz und des Jahresabschlusses der RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH für das Gründungs- und Rumpfgeschäftsjahr 2023 vorgesehen. Ein positives Ergebnis („Bestätigungsvermerk“) ist Voraussetzung für den Abschluss des Anteilskaufs.

Zur Kaufpreisfestsetzung und damit zur Bezifferung der finanziellen Auswirkungen für den ZV RSBNA soll – wie bei Anteilskäufen üblich – der Zukunftswert der Gesellschaft über das Ertragswertverfahren (Diskontierung der zukünftig zufließenden finanziellen Überschüsse) ermittelt und hierauf abgestellt werden. Für die bestehende ENAG (AG) wurde der Unternehmenswert nach diesem Verfahren zuletzt im Jahr 2022 durch HWS ermittelt. Für die zu gründende GmbH soll im Auftrag des ZV RSBNA eine fortgeschriebene Unternehmenswertermittlung durch einen

Wirtschaftsprüfer auf Basis der Abschlussbilanz des ersten (Rumpf-)Geschäftsjahrs 2023 erfolgen.

Auf Basis einer vorläufigen Wertfestsetzung in Höhe von rund 1,6 Mio. EUR für das Geschäft der ENAG ergibt sich für den Erwerb einer (anteiligen) Beteiligung am Infrastrukturgeschäft der ENAG in den beiden grundsätzlich in Frage kommenden Modellen folgende vorläufig festzusetzenden Beträge:

- 1) Beteiligung der RSBNA GmbH an der ENAG (AG) mit 50 % der Anteile auf dem Wege der regulären Kapitalerhöhung: rund 1.600.000 EUR (267.000 EUR je Verbandsmitglied).
- 2) Kauf von 51 % der Anteile an der (neu abgespaltenen) RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH durch den ZV RSBNA: rund 816.000 EUR (136.000 EUR je Verbandsmitglied).

Der Anteilserwerb an der RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH wird als Investition im Wirtschaftsplan 2024 abgebildet. Die Abwicklung entspricht damit grundsätzlich dem Vorgehen bei der Gründung der RSBNA GmbH (DS 2020-9). Der Kaufpreis fließt der ENAG (d.h. der AG als Muttergesellschaft der GmbH) zu.

Neben dem Ertragswert (Zukunftswert) wurde zur Absicherung des Kaufpreises auch der Substanzwert der ENAG in Form der sowie die Gewinn- und Verlustrechnung der Gesellschaft betrachtet.

Der Substanzwert (kalkulatorischer Wiederbeschaffungswert für Grundstücke, Gleise und Betriebsanlagen der Ermstalbahn) der ENAG liegt für das Jahr 2022 bei rund 4,3 Mio. EUR, und damit erheblich über dem Ertragswert. Die Anlagen der Krebsbachtalbahn, deren Verkauf vor dem Anteilskauf abgeschlossen sein wird, sind in diesem Ansatz nicht enthalten, ebenso nicht die von der ENAG gepachteten Anlagen der Albbahn.

Die ENAG ist Eisenbahninfrastrukturunternehmen und als solches nach § 31 ERegG zur kostendeckenden Kalkulation verpflichtet. Damit sind alle Kosten des laufenden Geschäftsbetriebs (Betrieb und der Unterhaltung der Infrastruktur) über Einnahmen aus Trassen- und Stationsentgelten abgedeckt. Da im Zuge der Abspaltung ein vollständiger Vermögensübergang von der ENAG auf die RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH stattfinden soll, gilt dies auch für die neue Infrastrukturgesellschaft, solange regelmäßiger Verkehr auf ihren Strecken bestellt wird. Derzeit bestehen Verkehrsverträge für die Ermstalbahn bis 2034 und für die Albbahn bis 2028.

Darüber hinaus hat die ENAG im Rahmen von Modul 1 umfassende Bau- und Investitionstätigkeiten übernommen. Diese werden über das GVFG-Bundesprogramm finanziert. Für die nicht durch Bund und Land übernommenen Anteile hat die ENAG jeweils Fördervereinbarungen mit den kommunalen Streckenanliegern getroffen. Diese sind mit der Stufe 2 in vollem Umfang in den Finanzierungsschlüssel zur Regional-Stadtbahn eingegangen (DS 2023-06). Sie unterliegen den von der Verbandsversammlung zu treffenden Regelungen zu den Durchführungsbestimmungen der neuen Verbandssatzung (DS 2023-15). Vertragspartner für die Abwicklung der GVFG-Maßnahme „Modul 1“ nach der Ausgliederung ist zukünftig die neue Infrastruktur GmbH.

Als (anteilige) Tochtergesellschaft des ZV RSBNA werden Geschäftstätigkeit und Geschäftsergebnisse der RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH zukünftig in Wirtschaftsplan, Jahresabschluss und Bericht des ZV RSBNA mit eingehen.

5. Personelle Auswirkungen

Mit der Abspaltung der RSBNA Erms-Neckar-Bahn GmbH von der ENAG gehen gemäß Ausgliederungsplan der ENAG (siehe **Anlage 3**) alle Arbeitsverträge der Beschäftigten (derzeit 12 VZÄ und 23 Teilzeitkräfte bzw. geringfügig Beschäftigte) auf die RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH über.

Auch nach dem Mehrheitserwerb an der Gesellschaft durch den ZV RSBNA bleiben die Arbeitsverträge der Mitarbeitenden mit der neu gegründeten Gesellschaft bestehen. Der ZV RSBNA wird dabei darauf achten, dass dort vergleichbare Arbeitsbedingungen (u.a. sinngemäße Anwendung des TVöD) wie beim ZV RSBNA und der RSBNA GmbH gegeben sind bzw. geschaffen werden, um perspektivisch auch Wechsel zwischen den Gesellschaften zu ermöglichen bzw. zu vereinfachen.

Mit der Kapitalbeteiligung endet auch die Bestellung von Zweckverbands-Führungskräften zu Vorständen der ENAG. Eine Wahrnehmung der Geschäftsführung der neuen GmbH nach Abschluss des Anteilserwerbs durch Führungskräfte des Zweckverbands wird angestrebt. U.a. ist die derzeit zu besetzende Stelle Leiter Infrastruktur mit einer entsprechenden Option ausgeschrieben.

6. Alternativen

Der ZV RSBNA verzichtet auf eine Beteiligung an der ENAG. Die erforderlichen Kompetenzen im Bereich Planung und Bau sind anderweitig aufzubauen. Ein Tätigwerden als EIU aus der Struktur der RSBNA heraus ist dann ggf. erst verzögert möglich. Die weitere Stabilisierung von Modul 1 ist auf anderem (vertraglichem) Weg mit der ENAG sicherzustellen. Ggf. sind mit der DB AG zusätzliche Verträge abzuschließen, um eine parallele Realisierung von Planungs- und Baumaßnahmen an der Neckar-Alb-Bahn im Rahmen von Modul 1 und von Maßnahmen, die zur Regional-Stadtbahn gehören (z.B. Maßnahmen des Bahnhofsmmodernisierungsprogramms, Ein- und Ausschleifung Reutlingen, Ertüchtigung Knoten Tübingen) zu ermöglichen.

7. Option auf spätere vollständige Übernahme

Der ENAG soll die Möglichkeit eingeräumt werden, nach dem Ablauf von fünf Jahren (d.h. mit dem Geschäftsjahr 2029) die verbleibenden 49 % der Gesellschaftsanteile ebenfalls an den ZV RSBNA veräußern zu können. Umgekehrt erhält der ZV RSBNA ein Vorerwerbs- bzw. Vorkaufsrecht auf diese Anteile sowie die Möglichkeit, nach eigenem Ermessen auch bereits vorzeitig in diesbezügliche Gespräche eintreten zu können.

Anlagen

Anlage 1: Entwurf Anteilskauf- und -übertragungsvertrag (nichtöffentlich)

Anlage 2: Prüferische Durchsicht (BANSBACH) (nichtöffentlich)

Anlage 3: Ausgliederungsplan ENAG