

**2025/10/111**

Beschlussvorlage der Verwaltung  
**öffentlich**



## Beendigung der Beteiligung der Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH an der Verkehrsverbund Warnow GmbH

<i>Organisationseinheit:</i> <b>Hauptamt</b> <i>Bearbeitung:</i> <b>Ingo Schultz</b>	<i>Datum</i> <b>07.10.2025</b> <i>Verfasser:</i>
---	--

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
<b>Stadtvertretung Kühlungsborn (Entscheidung)</b>	<b>16.10.2025</b>	<b>Ö</b>

### **Beschlussvorschlag**

Die Stadtvertretung der Stadt Ostseebad Kühlungsborn beschließt, die Bürgermeisterin zu ermächtigen, einem Gesellschafterbeschluss zur Beendigung der Beteiligung der MBB GmbH an der VVW GmbH zum 31.12.2025, ersatzweise zum nächstmöglichen Termin, zuzustimmen.

### **Sachverhalt**

Die Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH (MBB) ist seit deren Gründung Gesellschafter in der Verkehrsverbund Warnow GmbH (VVW) und erkennt aufgrund ihrer Sonderrolle im Schienenpersonennahverkehr ausschließlich den VVW-Zeitkartentarif an. Die Verpflichtung dieser Anerkennung entstammt aus dem mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern geschlossenen Verkehrsvertrag.

Aufgrund des bundesweit eingeführten und auch bei der MBB gültigen Deutschlandtickets (DT) ist die Nutzung von VVW-Zeitkartenangeboten zum 01.05.2023 faktisch fast gänzlich auf Null gesunken. Einzig weniger als 90 Wochenkarten pro Kalenderjahr aus dem VVW-Sortiment werden noch in den Zügen der MBB genutzt.

Demgegenüber hat sich der Vertriebsaufwand in Summe durch die Neueinführung des DT massiv erhöht. Trotz des Wegfallens der Nutzung des VVW-Tarifes entstehen der MBB weiterhin auch für den VVW-Tarif enorme finanzielle und personelle Aufwendungen, die aus der Anerkennung des VVW-Tarifes und damit aus der Rolle des VVW-Gesellschafters rühren.

Um für die Zukunft den Aufwand von Vertrieb und Controlling wieder in ein wirtschaftlich sinnvolles Gleichgewicht zu bringen und da die Auswirkungen für die Fahrgäste faktisch gegen Null tendieren, ist der Austritt der MBB aus dem VVW durch Aufgabe der entsprechenden Geschäftsanteile aus Sicht der Geschäftsführung zielführend (Anlage 1 und 3). Die Geschäftsführung des VVW hat eine Stellungnahme hierzu abgegeben (Anlage 2).

Die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV) hat in Vertretung des Wirtschaftsministeriums M-V der Anpassung des Verkehrsvertrages der MBB und damit faktisch dem VVW-Austritt mit Schreiben vom 20.06.2025 zugestimmt. Im Weiteren hat das Land bestätigt, dass: „Die in Rede stehenden Veränderungen der sonstigen Leistungspflichten des

EVU führen nicht zur Veränderung des Charakters des Verkehrsangebotes der MBB. Sowohl hinsichtlich Reiseweite als auch Reisedauer handelt es sich unverändert um Schienenpersonennahverkehr, vgl. § 2 Abs. 12 AEG.“

Wegen der wirtschaftlichen Bedeutung für die MBB GmbH einerseits und der Bedeutung des Verbundsystems der VVW für den ÖPNV in der Region Rostock andererseits, ist die Entscheidung über die Beendigung der Mitgliedschaft der MBB GmbH in der VVW GmbH durch Aufgabe der Geschäftsanteile als wichtige Angelegenheit nach § 104 Abs. 2 S. 2 der Kommunalverfassung für das Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V) anzusehen. Anders als bei der Entscheidung über die Beteiligung einer kommunalen Gesellschaft an einer anderen Gesellschaft, §§ 122, 69 Abs. 2, 73 Abs. 1 S. 1 Nr. 7, 104 Abs. 3 Nr. 9 KV M-V ist die Organkompetenz für deren Beendigung zwar nicht eindeutig in der KV M-V geregelt, aus dem Rechtsgedanken des actus contrarius folgt aber auch hieraus die Pflicht zur Gremienbeteiligung. Die Stadtvertretung ist daher zu beteiligen.

Weil gesellschaftsrechtlich für die Entscheidung die Gesellschafterversammlung der MBB GmbH allein zuständig bleibt, ist die Mitwirkung der Stadtvertretung über eine entsprechende Ermächtigung der Bürgermeisterin, in der Gesellschaftsversammlung entsprechend abzustimmen, abzusichern, §§ 122, 71 Abs. 1 S. 5 KV M-V.

Zur Wahrung der schutzwürdigen wirtschaftlichen Interessen der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli GmbH die Anlagen nicht öffentlich.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Ja / Nein

Gesamtkosten der Maßnahme (Beschaffungs- und Folgekosten)	€
Jährliche Folgekosten	€
Eigenanteil	€
Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse / Beiträge)	€
Einmalige oder jährliche laufende Haushaltsbelastung (Mittelabfluss, Kapitaldienst, Folgekosten ohne kalkulatorische Kosten)	€
Veranschlagung im Haushaltsplan	Nein / Ja, mit €
• Produktkonto	

### **Anlage/n**

1	Anlage 1 - Erläuterungen zur Beendigung der Mitgliedschaft der MBB im VVW (öffentlich)
2	Anlage 2 - Stellungnahme der Verkehrsverbund Warnow GmbH (VVW) (öffentlich)
3	Anlage 3 - Auszug Präsentation aus Gesellschafterversammlung MBB vom 01.07.2025 (öffentlich)
4	2025-07-17 VO_2025_VIII_171 Beendigung der Mitgl SAN (nichtöffentlich)

## **Erläuterungen zur Beendigung der Mitgliedschaft der Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH (MBB) in der Verkehrsverbund Warnow GmbH (VVW)**

Datum	19.06.2025
erstellt	Michael Mißlitz, Geschäftsführer/ Eisenbahnbetriebsleiter
geprüft	Katja Griebenow, Leiterin Finanzen & Controlling
freigegeben	Michael Mißlitz, GF; ppa. Antje Karow
an	Kreistag Landkreis Rostock, Stadtvertretungen der Städte Kühlungsborn und Bad Doberan

### **1 Einleitung**

Die MBB betreibt seit dem 01.10.1995 die Eisenbahnstrecke von Bad Doberan nach Kühlungsborn West als integriertes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Damit liegt die Leistungserbringung als EVU in Gänze innerhalb des Verbundgebietes des VVW. Die MBB ist seit dessen Gründung Gesellschafter im VVW und erkennt den VVW-Zeitkartentarif an. Auf Basis des § 25 Abs.2 Verkehrsvertrag (VV) i. V. m. der Anlage 6 VV ist die MBB derzeit und bis einschließlich 11.12.2027 verpflichtet, den VVW-Tarif anzuwenden und die Zeitkarten in der Höhe des VVW-Tarifes anzuerkennen.

### **2 Ausgangslage**

Seit 01.05.2023 gilt auch in den Zügen der MBB das DeutschlandTicket (DT) als Nachfolge des 9€-Tickets, welches vom 01.06.-31.08.2022 in den Zügen der MBB galt. Innerhalb des VVW ist das DT ein Aboprodukt, welches bundesweit gilt. Bis zum 31.12.2024 kostete den Fahrgast das DT 49,- €, seit 01.01.2025 58,- €. Bei der MBB gilt das DT nur in Verbindung mit einem zusätzlich zu lösenden Schmalspurbahnzuschlag (01.01.-31.10.2023: 8,- €; 01.11.2023-31.12.2024: 10,- €, seit 01.01.2025 11,- €).

Vor dem 01.05.2023 erzielte die MBB ca. 1,2 % ihrer Erlöse aus dem VVW, damit waren ca. 98,8 % der Erlöse aus dem MBB-Haustarif. Dieses hat sich fundamental geändert. Ca. 20 – 25% der Gesamt-Erlöse (DT-Erlöse, Dampfbahnzuschlag, Rettungsschirm) wurden 2024 in Zusammenhang mit dem DT erzielt. Damit hat einerseits eine wesentliche Kannibalisierung des sehr ertragreichen MBB-Haustarifes, woraus wirtschaftliche Folgen resultieren, stattgefunden. Andererseits sind die ohnehin früher sehr geringen Erlöse aus dem VVW-Restsortiment 2024 geradezu auf nur noch 0,10 % der Gesamterlöse implodiert

Eine Änderung und Rückkehr zu den Werten vor 2023 wird auf absehbare Zeit nicht erwartet.

### **3 Aufwandsdarstellung**

Der MBB entstehen aus der Gesellschaftertätigkeit sowie den im VVW üblichen Prozessen Kosten und Aufwände, die in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen sind. In der gewachsenen Tarifstruktur der zurückliegenden Jahre wurden diese so genannten Prozesskosten über die Ertragsleistung des MBB-Haustarifes kompensiert. Dieses Gleichgewicht zwischen beiden Tarifen ist durch die Einführung des Deutschlandtarifs aufgelöst worden. Das Abrutschen des VVW-Restsortiments in 2024 von ehemals ca. 1,20 % auf 0,10 % der Gesamterlöse erzwingt eine Betrachtung der der MBB entstehenden Aufwendungen für die VVW-Gesellschaftertätigkeit.

Neben den seit über 2 Jahren ausufernden Aufwendungen von wertvollen Zeitressourcen in den Bereichen Geschäftsführung, Controlling und Finanzbuchhaltung der MBB zur Beherrschung der VVW-Anforderungen hat sich durch die fast schon inflationsartige Neugründung von VVW-AG's bzw. der Erhöhung der Sitzungsfrequenzen von VVW - AG's der allgemeine personelle Aufwand zusätzlich massiv erhöht.

Nachfolgend erfolgt eine Übersicht der enormen Anzahl von AG's und Gremien innerhalb des VVW – dies ohne Präjudiz auf Vollständigkeit:

- AG Tarife,
- AG Vertrieb,
- AG Verkehrserhebung (unregelmäßig, früher alle ca. 4-5 Jahre, derzeit mehrfach jährlich),
- AG Marketing,
- AG Fahrplan (ca. 1-2 x jährlich),
- AG Planung (ca. 3 x jährlich),
- AG Fahrgastinformation,
- umfangreiche Gesellschaftervorabstimmungen,
- Gesellschafterversammlung sowie
- Gesellschaftertreffen etc.

Die AG's tagen i. d. R. mindestens einmal monatlich.

Alle Termine müssen umfangreich vor- und nachbearbeitet werden. Zusätzlich bedarf es i. d. R. Abstimmungen mit LRO und rebus und entsprechende Aufbereitungen für die Gesellschafterversammlungen der MBB inkl. Beschlusserstellung/ Beschlussfassung.

Die Aufbereitung und Prüfung aller Erlöszuscheidungen und Abrechnungen der VVW GmbH nimmt dabei einen nicht im Verhältnis zum Umsatz stehenden Aufwand ein.

Für zukünftige Tarifmaßnahmen im VVW-Tarif stellt sich die durch die politischen Entscheidungen auf Bundes- und Landesebene vorgenommene Ausrichtung durch die Einführung des DT herbeigeführte Situation besonders dramatisch dar. Mit jeder Tarifmaßnahme im VVW entstehen der MBB Prozesskosten. Den Kosten stehen jedoch fast keine Zusatzerlöse gegenüber. Im Ergebnis bedeutet dies, dass jegliche im VVW-Tarif für das Restsortiment durchgeführte Tarifmaßnahme nahezu 100% nicht gegenfinanziert ist und diese durch die MBB getragen wird. Diese Mittel fehlen schlussendlich als Eigenmittel für wichtige Instandhaltungsmaßnahmen im Bereich der Eisenbahninfrastruktur.

#### **4 Ausrichtungsempfehlung für die MBB**

Die unter Punkt 2 und 3 dargestellten Sachverhalte verdeutlichen, dass die Kosten und Aufwände, die die MBB-Mitgliedschaft im VVW erzeugen, sich zu einem krassen Missverhältnis zu den Erlösen aus dem Verbundtarif entwickelt haben.

Aufgrund der Kostenstruktur, die sich ausnahmelos aus den Verbundstrukturen ergibt, ist zu konstatieren, dass Verbesserungen aufgrund von Kosten- und Aufwandsreduktionen nicht realisierbar sind. Aufgrund der politischen Entscheidungen und der damit voraussichtlichen weiteren

Existenz des Deutschlandtickets bis mindestens 2029<sup>1</sup> ist zudem einzuschätzen, dass die Erlössituation im VVW-Restsortiment für die MBB nicht verbesserbar ist.

Durch die Einführung des DT ist die Bindung an den Verbund aus Sicht der MBB nicht mehr notwendig und erst recht finanziell nicht mehr darstellbar. Das Thema Zeitfahrkarten lässt sich unkompliziert durch die weitere Anerkennung des DT im Zusammenhang mit der Einführung einer Wochenfahrkarte im MBB-Haustarif lösen.

## 5 Zieltarifstruktur

Auf Basis der Empfehlungen aus Punkt 4 wären für die Zeit nach Austritt aus dem VVW eine Zieltarifstruktur zu erarbeiten und mit Verbundaustritt umzusetzen. Nachfolgende Prämissen werden durch die MBB-Geschäftsführung empfohlen:

Die tragende Säule der Tarifprodukte mit der Abschöpfung einer sehr hohen Nutzerfinanzierung soll, wie im Status Quo, der MBB-Haustarif sein. Dieser wird, wie bisher auch, i. H. d. MBB administriert.

Aufgrund der politischen Rahmenbedingungen muss seitens der MBB sichergestellt werden, dass auch nach einem Verbundaustritt das DT in den Zügen der MBB gilt und die MBB als Zahlungsausgleichsstelle (ZAST) an der bundesweiten Einnahmeaufteilung (EAV) teilnimmt. Dieses ist dann außerhalb des VVW zu organisieren. Die MBB reiht sich damit in eine Reihe anderer Unternehmen ein, die außerhalb von Verbundstrukturen ebenso direkt aus der EAV bedient werden. Das genaue Procedere dazu wäre mit dem Land abzustimmen. Der Verbleib im DT, auch wenn dieser für die absolut notwendige hohe Nutzerfinanzierung der MBB nicht zuträglich ist, darf nicht in Frage gestellt werden. Dieser sichert in der Zukunft den Status der MBB als Unternehmen der Daseinsfürsorge im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und stellt damit die Basis für einen Nachfolgeverkehrsvertrag mit dem Land MV dar. Die mit der Anerkennung des DT einhergehenden Sonderbedingungen (Schmalspurbahnzuschlag, Anwohnerregelung) bleiben zudem in der Sache, jedoch ausdrücklich nicht in der Höhe, unberührt.

Über das VVW-Restsortiment werden aktuell ausschließlich Fahrten im Rahmen von VVW-Wochenkarten realisiert. Jede Wochenkarte erzeugt durchschnittlich ca. 10,4 Beförderungsfälle. Bei der MBB werden ca. 90 Wochenkarten p. a. genutzt, die 930 Beförderungsfälle bzw. 0,18 % des Gesamtfahrgastpotentials der MBB darstellen. Für diese wenigen Fahrgäste wäre eine MBB-Wochenkarte im MBB-Haustarif einzugliedern.

## 6 Fazit

Der Verbleib über 2025 hinaus im VVW ist wegen der geänderten Rahmenbedingungen wirtschaftlich nicht sinnvoll. **Es konnte aufgezeigt werden, mit welchen Maßnahmen für die Fahrgäste das heutige Portfolio an Tarifprodukten erhaltbar ist und dies immer vor dem Hintergrund, auch zukünftig als Unternehmen des SPNV zu agieren.** Ziel, unter Schaffung von Ersatztarifprodukten sollte es sein, möglichst mit Ablauf des Jahres 2025, ersatzweise zum nächst möglichen Zeitpunkt, die VVW-Mitgliedschaft beenden zu können.

---

<sup>1</sup> Siehe Zeile 883 und 884 Koalitionsvertrag der 21. Legislaturperiode Bund: „Das Deutschlandticket wird über 2025 hinaus fortgesetzt. Dabei wird der Anteil der Nutzerfinanzierung ab 2029 schrittweise und sozialverträglich erhöht.“



VERKEHRSVERBUND WARNOW GMBH  
Stampfmüllerstr. 40 | 18057 Rostock

Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH (MBB)  
Herrn Geschäftsführer  
Michael Mißlitz  
Fritz-Reuter-Straße 1  
18225 Kühlungsborn

VVW-GF

0381-802-1810

## Schreiben der MBB vom 03.06.2025

17.06.2025

### Ausgangssituation

Die MBB hat das Schreiben «Strategiepapier als Entscheidungsvorlage zum Verbleib versus Austritt der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli GmbH (MBB) aus der Verkehrsverbund Warnow GmbH (VVW)» erstellt, in dem ein Verbleib einem Austritt aus dem VVW gegenübergestellt wird. Im Ergebnis wird die weitere Teilnahme am VVW über 2025 hinaus für betriebswirtschaftlich nicht sinnvoll erachtet.

Demnach haben sich mit der Einführung des Deutschland-Tickets (D-Ticket) die Fahrgelderlöse aus dem weiteren VVW-Tarif von 2023 mit ca. 27 Tsd. Euro zu 2024 mit ca. 3 Tsd. Euro deutlich reduziert. Zugleich haben sich die D-Ticket-Erlöse (ohne Schmalspurbahnzuschlag, Ausgleichzahlungen etc.) der MBB von ca. 7 Tsd. Euro in 2023 auf ca. 117 Tsd. Euro in 2024 stark erhöht.

Demgegenüber werden Prozesskosten bei der MBB dargestellt, die unter anderem mit der Teilnahme an Gremien- und Arbeitsgruppensitzungen zu Aufwänden in Höhe von 58 Tsd. Euro (für das Jahr 2024) führen sollen. Den 58 Tsd. Euro werden nun die 3 Tsd. Euro (aber nicht die 117 Tsd. Euro aus dem D-Ticket im VVW) gegenübergestellt.

Weiterhin stellt die MBB dar, dass mit Einführung und der mittlerweile politisch beschlossenen Fortführung des D-Tickets bis mindestens 2029 die Anerkennung von Zeitfahrkarten (Wochen-, Monatskarten) des VVW-Tarifs an Relevanz verloren hat.

Aktuell werden ca. 930 Beförderungsfälle bzw. 0,18 % des Gesamtfahrgastpotenzials der MBB über die Anerkennung von VVW-Wochenkarten erzielt. Eine alternative MBB-Wochenkarte wird als Alternative zur heutigen Anerkennung der VVW-Produkte skizziert.

**VERKEHRSVERBUND  
WARNOW GMBH**

Stampfmüllerstraße 40  
18057 Rostock

**TEL.** 0381/492 3696

**FAX** 0381/802 2810

info@verkehrsverbund-  
warnow.de

www.verkehrsverbund-  
warnow.de

**GESCHÄFTSFÜHRER:**  
Stefan Wiedmer

**SITZ DER GESELLSCHAFT:**  
Rostock  
Amtsgericht Rostock,  
HRB 7147

**ST.-NR.** 079/133/30530  
**UST-ID** DE19673006

**AUFSICHTSRATS-  
VORSITZENDER:**  
Frank Eilrich

### **BANKVERBINDUNGEN**

Ostseesparkasse Rostock  
**IBAN:**

DE74 1305 0000 0220 0082 12

**BIC:**

NOLADE21ROS

Deutsche Kreditbank AG

**IBAN:**

DE69 1203 0000 0010 0250 05

**BIC:**

BYLADEM1001







## **Bewertung der Verkehrsverbund Warnow GmbH**

Die Gegenüberstellung von Aufwand und Nutzen sowie die Berücksichtigung der Besonderheiten aus dem SPNV-Verkehrsvertrag der MBB für die Bewertung einer Mitgliedschaft am Verkehrsverbund Warnow werden grundsätzlich für sinnvoll erachtet.

Die Bewertung der Aufwandsseite mit der Darstellung von Prozesskosten bei der MBB ist für den VVW grundsätzlich verständlich, jedoch aufgrund der internen Annahmen nicht in Gänze nachvollziehbar. Aus Sicht des VVW fehlt in der Aufstellung für das Jahr 2024 zumindest die AG MIRROR zur Umsetzung des ÖPNV-Modellprojektes MIRROR, an dem die MBB zur Umsetzung der Maßnahmen im Verkehrsverbund Warnow engagiert mitgearbeitet hat. Zugleich hat die MBB nicht an allen Arbeitsgruppen- und Gremiensitzungen teilgenommen, was aus Sicht des Verbundes auch nicht notwendig ist.

Mit der Einführung des D-Tickets im VVW-Tarif hat die vertriebliche und tarifliche Relevanz der restlichen VVW-Tarifprodukte insgesamt nachgelassen. Die Fahrgäste nutzen zunehmend die heute gültigen D-Ticket-Varianten entsprechend der individuellen Mobilitätsbedürfnisse. Diese Nachfrageverschiebung spiegelt sich auch in der Nutzung und Anerkennung der VVW-Produkte wider. Die tarifliche Anerkennung der neben dem D-Ticket vorhandenen VVW-Produkte spielt demnach bei der MBB nachvollziehbar nur noch eine untergeordnete Rolle, die mit der politischen Absichtserklärung zur längerfristigen Fortführung des D-Tickets absehbar auch nicht wieder an Relevanz gewinnen wird. Auf die gesonderte und insbesondere touristische Bedeutung der MBB im regionalen ÖPNV sei hier ebenso verwiesen.

Für eine gesamtheitliche Betrachtung der Einnahmensituation sind neben den Fahrgelderlösen aus dem sogenannten «VVW-Resttarif» jedoch heute ebenso die Fahrgelderlöse aus dem D-Ticket zu berücksichtigen, da dieses Tarifprodukt bei der MBB ebenso im VVW-Tarif tariflich genehmigt und als VVW-Abonnement vertrieblich realisiert ist. Eine andere Lösung für die Zukunft z. B. über die Anerkennung des D-Tickets im Haustarif der MBB wäre erst mit der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV) als SPNV-Aufgabenträger zu erörtern und mit den spezifischen Auswirkungen für die MBB zu betrachten.

Ergänzend ist durch den VVW auszuführen, dass neben der betriebswirtschaftlichen sowie tariflichen und vertrieblichen Sichtweise eine strategische Perspektive einzunehmen ist. Aus Sicht des VVW benötigt es zur Weiterentwicklung des ÖPNV für die Fahrgäste eine engere und noch stärkere Zusammenarbeit aller Akteure. Hierzu gehören die Aufgabenträger im Land und auf der kommunalen Ebene, die einzelnen Verkehrsunternehmen und der Verkehrsverbund. Das erfolgreich abgeschlossene ÖPNV-Modellprojekt MIRROR hat dieses zuletzt eindrucksvoll auch für die MBB gezeigt. Das im Verkehrsverbund Warnow erfolgreich eingeführte D-Ticket ist ein weiterer Beweis dafür, wie auch die zahlreichen offenen Fragestellungen nur gemeinschaftlich und im Konsens gelöst werden können. Die Bereitschaft für ein gemeinsames Wirken und Gestalten ist allerdings zwingende Voraussetzung für die Arbeit und den gemeinsamen Erfolg in der Zukunft.



## **Empfehlung und weiteres Vorgehen**

Aufgrund der aufgezeigten strategischen Perspektive empfiehlt die Verkehrsverbund Warnow GmbH der MBB nicht den Austritt aus dem VVW. Aus Sicht des VVW sind die Fragestellungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Allgemeinen und zum Beispiel die offenen Themen rund um das D-Ticket nur gemeinsam durch die beteiligten Akteure zu lösen, wofür jedoch die Bereitschaft auf allen Seiten vorhanden sein muss.

Sollte ein Austritt hinsichtlich der tariflichen, vertrieblichen und betriebswirtschaftlichen Entwicklungen bei der MBB dennoch in Betracht gezogen werden, so wäre dieser aufgrund der aktuellen Finanzierungssicherheit beim D-Ticket zu Ende 2025 zu empfehlen. Die Rahmenbedingungen von Bund und Länder sind für das Jahr 2026 aktuell offen. Unklar ist zudem, wann und wie diese im Laufe des aktuellen Jahres geschaffen werden.

Damit wird die konkrete Entscheidung für einen Verbleib oder einen Austritt aus dem Verkehrsverbund Warnow (oder die Option eines zeitweise Ruhelassens der Gesellschafterrolle) in Verantwortung der Gesellschafter der MBB sowie des Aufgabenträgers der MBB gesehen. Hier gilt es die strategischen sowie wirtschaftlichen und operativen Fragestellungen miteinander abzuwägen, um eine Entscheidungsfindung vorzubereiten und zu treffen.

Ein Austritt aus der Verkehrsverbund Warnow GmbH ist gemäß § 27 des aktuell gültigen Gesellschaftsvertrages geregelt. Demnach kann jeder Gesellschafter, und damit auch die MBB, das Gesellschaftsverhältnis mit einer Frist von sechs Monaten zum Ende eines Geschäftsjahres mit eingeschriebenem Brief kündigen.

Durch die Kündigung scheidet der Gesellschafter zum Ende des betreffenden Geschäftsjahres aus der Verkehrsverbund Warnow GmbH aus. Die Gesellschaftsrechte ruhen im Kündigungsfall bereits ab dem Zeitpunkt der Einreichung der Kündigung.

Bei Aufgabe der Geschäftstätigkeit in der Verkehrsverbund Warnow GmbH sind die Geschäftsanteile im Verhältnis der übrigen Anteile auf die anderen Gesellschafter aufzuteilen oder dem Gesellschafter zu übertragen, der diese Leistungen übernimmt und folglich erbringt. Bei einer Kündigung durch die MBB ist, sofern nichts anderes geregelt wird, ersteres der Fall.

Für die Entscheidungsfindung der MBB steht der VVW allen Beteiligten konstruktiv und zielorientiert zur Verfügung.

Stefan Wiedmer

Geschäftsführer  
der Verkehrsverbund Warnow GmbH



## TOP 8 – Bericht zum Sachstand DeutschlandTicket und der VVW GmbH

- Verbundaustritt (1)
  - Rechtsamt LRO: Gremienbeteiligung Kreistag und Stadtvertretungen erforderlich → Vorlagen sind durch MBB erstellt → Ziel: Kreistagsbeschluss am 15.10.2025
  - zusätzlich bis dahin Beschlüsse in den beiden Stadtvertretungen → MBB stellt Dokumente bereit
  - Zustimmung der VMV liegt schriftlich seit 20.06.2025 vor
    - Auszug: „Die in Rede stehenden Veränderungen der sonstigen Leistungspflichten des EVU führen nicht zur Veränderung des Charakters des Verkehrsangebotes der MBB. Sowohl hinsichtlich Reiseweite als auch Reisedauer handelt es sich unverändert um Schienenpersonennahverkehr, vgl. § 2 Abs. 12 AEG.“

## TOP 8 – Bericht zum Sachstand DeutschlandTicket und der VVW GmbH

- Verbundaustritt (2)
  - Mitgeschafter des VVW haben einstimmig in Aussicht gestellt, dass MBB entgegen des Gesellschaftsvertrages auch nach dem 01.07.2025 durch außerordentliche Kündigung (Empfehlung der VVW-Juristen) zum 01.01.2026 austreten kann → das wäre zur Minderung von Risiken und Kosten auch die Empfehlung der MBB- und VVW-Geschäftsführung
  - Zeitketten:
    - bis 10.07.2025 – Zuleitung der Dokumente an beide Bgm
    - bis 15.10.2025 – Beschlussfassung im Kreistag und den beiden Stadtvertretungen
    - 20.10.2025 – außerordentliche Kündigungserklärung an VVW
    - bis 20.12.2025 – vertragliche Anpassung Verkehrsvertrag mit VMV