

Stuttgart, 21.06.2016

**Direktvergabe der Verkehrsleistungen an die
Stuttgarter Straßenbahnen AG
Anpassung bestehender Verträge**

Beschlußvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	06.07.2016
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	07.07.2016

Beschlußantrag:

1. Der Vertreter der Stadt Stuttgart in der Gesellschafterversammlung der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (SVV) wird beauftragt, der Änderung im **Gesellschaftsvertrag der SVV** zuzustimmen.
2. Der Vertreter der Stadt Stuttgart in der Gesellschafterversammlung der Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (SVV) und in der Hauptversammlung der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) wird beauftragt, der Neufassung des bestehenden **Organvertrags mit Ergebnisabführungsvereinbarung** zwischen der SVV und der SSB zuzustimmen.
3. Der Neufassung des **Straßenbenutzungsvertrages** wird zugestimmt.
4. Dem Abschluss von Vereinbarungen zur **Aufgabenübertragung und damit dem Betrieb ausbrechender Stadtbahnlinien** mit den Kommunen Gerlingen, Ostfildern, Remseck und Leinfelden-Echterdingen wird zugestimmt.
5. Dem Nachtrag zum Vertrag über die Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart und den Verbundlandkreisen (**ÖPNV-Vertrag**) wird zugestimmt.

Begründung:

Mit der EU-Verordnung 1370/2007 wurden die EU-rechtlichen Vorschriften für öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße neu geregelt. Inhalt der Verordnung ist insbesondere, unter welchen Bedingungen Behörden den Verkehrsunternehmen im öffentlichen Verkehr Ausgleichsleistungen für die Erfüllung von Gemeinwohlverpflichtungen gewähren können. Sie regelt jedoch auch, wie Verkehrsunternehmen ein ausschließliches Recht zur Erbringung bestimmter Verkehrsleistungen erhalten können.

Ab 1. Januar 2019 sind für die Betrauung eines Verkehrsunternehmens mit Verkehrsleistungen die Regelungen der EU-VO 1370/2007 und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) anzuwenden. Demnach kommt für die Vergabe der Verkehre entweder eine wettbewerbliche Ausschreibung oder eine Direktvergabe in Betracht.

Mit Beschluss vom 29.01.2015 (GRDRs 19/2015) hat der Gemeinderat dem Projekt „Direktvergabe“ zur Vergabe der Verkehrsleistungen ab 1. Januar 2019 an die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) zugestimmt. Im Projekt sollte die Direktvergabefähigkeit der SSB geprüft und die notwendigen Handlungsbedarfe abgeleitet werden.

Nach den Regelungen der EU-Verordnung 1370/2007 und unter Berücksichtigung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sind bei einer Direktvergabe insbesondere folgende **Voraussetzungen** zu erfüllen:

- Das Verkehrsunternehmen muss eine rechtliche Einheit sein, auf die der Aufgabenträger eine Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle ausübt (Kontrollkriterium).
- Die Verkehrsleistungen dürfen nur auf dem Gebiet der örtlichen Behörde erbracht werden, wobei ausbrechende Linien in Nachbargebiete zulässig sind (Gebietsbeschränkung).
- Das Verkehrsunternehmen darf sich nicht an wettbewerblichen Vergabeverfahren anderer Behörden beteiligen (Wettbewerbsverbot).
- Der überwiegende Teil der Verkehrsleistungen muss durch das Verkehrsunternehmen selbst erbracht werden.
- Die Ausgleichsleistungen an das Verkehrsunternehmen müssen den beihilferechtlichen Vorschriften der Verordnung entsprechen. D.h., es darf weder eine Überkompensation noch eine Unterkompensation eintreten.
- Der Nahverkehrsplan gibt dabei den inhaltlichen Rahmen für die Direktvergabe vor.

Daneben sind auch steuerrechtliche Aspekte, wie z. B. der Erhalt des steuerlichen Querverbundes mit der SVV zu beachten.

Da die die SSB seit Jahrzehnten ein verlässlicher und kompetenter Partner der Landeshauptstadt und Betreiber der öffentlichen Personenverkehrsdienste in der Gesamtleistung des Stadtbahn- und Busbetriebs ist, hat die Landeshauptstadt Stuttgart nun die Absicht, eine Direktvergabe in die Wege zu leiten, auch um Gestaltungs- und Einflussmöglichkeiten auf den ÖPNV zu sichern. Hierüber soll der Gemeinderat im Herbst 2016 abschließend entscheiden.

Die LHS muss in ihrer Funktion als Aufgabenträger sowohl die grundsätzliche Entscheidung über die Direktvergabe als auch die Entscheidung über die konkrete Ausgestaltung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA), der die Festsetzung der Anforderungen hinsichtlich Qualität und Quantität des Verkehrs enthält, treffen. Diese Entscheidungen sind für Herbst 2016 vorgesehen und müssen – bevor eine endgültige Vergabe erfolgen kann – gemäß den Vorgaben der EU-VO und des PBefG veröffentlicht werden. Zur Umsetzung der Direktvergabe zum 01.01.2019 ist angesichts der vorgegebenen Verfahrensfristen eine Vorabbekanntmachung Ende 2016 notwendig.

Verschiedene Verträge, die teilweise aus den 1960er Jahren stammen, entsprechen nicht mehr der Gesetzes- und Sachlage; außerdem sind sie anzupassen um die Rechtssicherheit im Hinblick auf die dargestellten Voraussetzungen einer Direktvergabe zu erhöhen. Die Vertragsanpassungen sollen erfolgen, bevor die nächsten Schritte zur beabsichtigten Direktvergabe in die Wege geleitet werden.

Gesellschaftsvertrag der SVV

Wie dargestellt ist eine Voraussetzung für die beabsichtigte Direktvergabe die Gewährleistung einer Kontrolle der LHS über die SSB „wie über eine eigene Dienststelle“ (Kontrollkriterium).

In der bestehenden Konstellation ist eine Kontrollkette von der LHS über die SVV auf die SSB sicherzustellen. In diesem Zusammenhang wurde der bestehende Gesellschaftsvertrag der SVV aus dem Jahr 2011 überprüft. Neben redaktionellen Änderungen (wie beispielsweise der Klarstellung, dass die LHS Alleingesellschafterin der SVV ist - § 5) und Anpassungen an die Gesetzeslage (zur Umsetzung des § 42a GmbHG zur Feststellung des Jahresabschlusses in den §§ 12, 13, 16 sowie Nennung des § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz in § 16), wurde entsprechend der bereits gelebten Praxis ein neuer Absatz 3 in § 13 eingeführt. Hiernach ist nun vertraglich fixiert, dass die Gesellschafter von der Geschäftsführung laufend über die Geschäftsentwicklung und Entscheidungen in wesentlichen Angelegenheiten der SSB zu unterrichten sind.

Organvertrag mit Ergebnisabführungsvereinbarung zwischen SVV und SSB

Neben entsprechenden Regelungen im SVV-Gesellschaftsvertrag ist der Organvertrag mit Ergebnisabführungsvereinbarung zwischen SVV und SSB als Beherrschungsvertrag ein wesentliches Instrument, um die Kontrolle den rechtlichen

Vorgaben entsprechend sicherzustellen. Der Vertrag von 1962 wurde – unter Beachtung der Anforderungen des Kontrollkriteriums – an die heutigen Umstände angepasst.

Zur Rechtslage kann hier vorab gesagt werden, dass für eine Aktiengesellschaft zunächst eine fehlende Kontrollfähigkeit unterstellt werden könnte, da der Vorstand einer AG weisungsfrei agiert. Allerdings wird diese Weisungsfreiheit bei Vorliegen eines Beherrschungsvertrags i.S.d. § 291 Abs. 1 Satz 1 AktG überlagert, denn ein Beherrschungsvertrag versetzt die herrschende Gesellschaft in die Lage, ihre Interessen und Ziele gegenüber dem Vorstand der beherrschten Gesellschaft durchzusetzen. Besteht ein Beherrschungsvertrag, so ist das herrschende Unternehmen berechtigt, dem Vorstand der Aktiengesellschaft hinsichtlich der Leitung der Gesellschaft Weisungen zu erteilen und auch Zustimmungsvorbehalte zu etablieren und hat schließlich ein umfassendes Auskunftsrecht. Der Vorstand ist verpflichtet, die Weisungen des herrschenden Unternehmens zu befolgen. Damit kann das herrschende Unternehmen die Entscheidungsmacht übernehmen und ausschlaggebenden Einfluss sowohl auf strategische Ziele als auch auf einzelne Maßnahmen der Geschäftsführung nehmen. Dadurch sind die besonderen gesellschaftsrechtlich vorgesehenen Kontrollmöglichkeiten nach herrschender Meinung grundsätzlich ausreichend, um eine dienststellenähnliche Kontrolle festzustellen.

Vor diesem Hintergrund sind einzelne klarstellende Änderungen am Organvertrag als Beherrschungsvertrag erforderlich, um die Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle als Voraussetzung der Direktvergabe explizit herzustellen. Dies betrifft im Wesentlichen die Neufassung des § 3 des Vertrages, um die Kontrolle der SVV über die SSB eindeutig abzubilden. Hier wurde insbesondere eine Informationspflicht der SSB an die SVV für die aufgeführten Sachverhalte geregelt. Weiter erfolgte dabei auch eine Anpassung an die gegenwärtige Aufgabenteilung zwischen SVV und SSB. Eine Umformulierung erfährt in diesem Zusammenhang auch § 2, wobei die Regelung der Personalunion eines SVV-Geschäftsführers und eines SSB-Vorstands erhalten bleibt. Die Anpassung des § 6 (Kündigungsregelung) stellt lediglich eine redaktionelle Folgeänderung ohne inhaltliche Auswirkung dar.

Straßenbenutzungsvertrag zwischen LHS und SSB

Zwischen der LHS und der SSB besteht ein Straßenbenutzungsvertrag im Sinne des § 31 PBefG. Im Rahmen der Prüfung der Direktvergabe der LHS an die SSB ist eine Anpassung des Straßenbenutzungsvertrags insofern erforderlich, als Pflichten des Verkehrsunternehmens und beihilfenrechtlich relevante Regelungen künftig ausschließlich im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) zu vereinbaren sind und entsprechend im Straßenbenutzungsvertrag keine beihilfenrechtlichen Regelungen mehr enthalten sein dürfen. Die vor diesem Hintergrund erforderliche Anpassung des in seiner bisherigen Fassung aus dem Jahr 1968 stammenden Straßenbenutzungsvertrags wird zugleich genutzt, darüber hinaus an einigen Stellen Formulierungen und Begrifflichkeiten an die heutigen Gegebenheiten anzupassen. Der neue Vertrag soll ab 2019 gelten.

Künftig im ÖDLA statt im Straßenbenutzungsvertrag zu regeln sind im Wesentlichen

die Bau- und Betriebspflicht der SSB (§ 3 des Vertrages in der Fassung von 1968) und die Überlassung von Grundflächen außerhalb des Verkehrsraums öffentlicher Straßen durch die LHS (§ 8 des Vertrages in der Fassung von 1968). Diese Verschiebung ist auch der Grund für die Regelung in § 9 Abs. 4 Satz 3 des neuen Vertragsentwurfs, durch die klargestellt wird, dass sich alleine aus dem Straßenbenutzungsvertrag keine Pflicht der SSB zur Durchführung von Bauvorhaben ergibt. Ebenso kann der in § 14 Abs. 1 des Vertrages in der Fassung von 1968 geregelte Zuschuss der LHS zur Unterhaltung der Straßendecke aus beihilfenrechtlichen Erwägungen nicht weiter im Straßenbenutzungsvertrag begründet sein.

Für die Berechnung des Straßenbenutzungsentgelts (§ 2 des neuen Vertragsentwurfs) wird eine Anpassung der Berechnungsmethodik vorgeschlagen, die künftig den wirtschaftlichen Wert der Verwertung widerspiegelt. Dadurch kann die Straßenbenutzung als beihilfenrechtlich neutral angesehen werden und muss als solche keine Berücksichtigung im ÖDLA finden. Aufsattpunkt ist der nach bisheriger Methodik ermittelte Betrag des Jahres 2018 für das Straßenbenutzungsentgelt. Ab 2019 erfolgt eine jährliche prozentuale Fortschreibung des Straßenbenutzungsentgelts mit der durchschnittlichen prozentualen Fortschreibungsrate des VVS-Gemeinschaftstarifs für das Abrechnungsjahr und der Hälfte der über die Fortschreibungsrate des VVS-Gemeinschaftstarifs hinausgehenden Steigerungsrate der SSB-Fahrgeldeinnahmen des Vorjahres.

Schließlich soll der Straßenbenutzungsvertrag aufgrund der engen inhaltlichen Zusammenhänge in seiner Laufzeit an die Laufzeit des ÖDLA gekoppelt sein (§ 19 des neuen Vertragsentwurfs).

Die im Vertragsentwurf enthaltenen Aktualisierungen von Formulierungen und Begrifflichkeiten betreffen vor allem Regelungen, die in einem Zusammenhang mit Leitungsbetreibern bzw. Energieversorgungsunternehmen stehen (hier sind in der Fassung von 1968 noch die Technischen Werke Stuttgart genannt). Weiter wurden die Begriffsbestimmungen (§ 7 des neuen Vertragsentwurfs) überarbeitet. Bei der Herstellung und Unterhaltung von Bahn- und Straßenanlagen (§§ 10, 12 des neuen Vertragsentwurfs) sowie der Haltestellen (§ 14 des neuen Vertragsentwurfs) und beim Reinigen und Bestreuen (§ 17 des neuen Vertragsentwurfs) wurden die Regelungen an die aktuellen Gegebenheiten und die heutige Praxis angepasst. Gegenüber dem gegenwärtig praktizierten Status quo ergeben sich dadurch weder materiell noch finanziell nennenswerte Veränderungen.

Vereinbarungen zur Aufgabenübertragung und damit dem Betrieb ausbrechender Stadtbahnlinien mit Gerlingen, Ostfildern, Remseck und Leinfelden-Echterdingen

Derzeit bestehen für die ausbrechenden Stadtbahnlinien (also für die außerhalb der Gemarkung der LHS liegenden Abschnitte der Stadtbahnlinien U 6, U 7 und U 14) zwischen der SSB und den Städten Gerlingen, Remseck und Ostfildern Vereinbarungen über die Vorhaltung der Stadtbahninfrastruktur und die Durchführung des Stadtbahnbetriebs sowie die Finanzierung dieser Leistungen durch die Kommunen. Diese direkten Finanzierungsverträge zwischen

Verkehrsunternehmen und Nachbarkommune sind allerdings zukünftig nicht mehr zulässig: Betriebskostenzuschüsse stellen eine grundsätzlich verbotene Beihilfe dar und müssen daher mit Wirkung ab 01.01.2019 für öffentliche Personenverkehrsdienste durch einen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) gerechtfertigt sein. Der ÖDLA soll im Wege der Direktvergabe aber ausschließlich durch die LHS an die SSB vergeben werden, so dass für direkte Zahlungen der Nachbarkommunen an die SSB keine beihilfenrechtliche Grundlage besteht. Die Vergabe eigener öffentlicher Dienstleistungsaufträge durch die Nachbarkommunen an die SSB zur Rechtfertigung direkter Zahlungen scheidet aus, da in diesem Verhältnis keine Direktvergabe möglich ist.

Die Einbeziehung der Nachbarkommunen in die Finanzierung der jeweiligen Linienabschnitte kommt daher ab 2019 nur noch über die LHS in Betracht. Die LHS ist danach alleinige Auftraggeberin der SSB für die gesamten Linien – auch die Abschnitte außerhalb ihrer eigenen Gemarkung – und erhält dafür von den Nachbarkommunen Gerlingen, Ostfildern und Remseck (sowie künftig auch von Leinfelden-Echterdingen bzw. dem Landkreis Esslingen) eine Erstattung für die außerhalb der LHS liegenden Streckenabschnitte.

Grundlage dafür ist eine formale Aufgabenübertragung im Sinne des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (§ 25 GKZ BW) von der jeweiligen Nachbarkommune auf die LHS, damit die LHS die SSB rechtssicher mit dem Verkehr auf dem außerhalb ihrer eigenen Gemarkung liegenden Streckenabschnitt beauftragen kann. Damit werden die Befugnisse der „zuständigen Behörde“ für die im ÖPNV-Vertrag geregelten Linienabschnitte außerhalb der Stuttgarter Gemarkung von der jeweiligen Kommune auf die LHS übertragen, damit die LHS ihrerseits als zuständige Behörde die Leistungen an die SSB vergeben kann.

Formal bedarf die öffentlich-rechtliche Vereinbarung zur Aufgabenübertragung nach §§ 25 Abs. 4, 28 Abs. 2 Nr. 2 GKZ der Genehmigung durch das Regierungspräsidium Stuttgart und ist nach § 25 Abs. 5 GKZ von allen Beteiligten nach erfolgter Genehmigung öffentlich bekannt zu machen. Sie wird am Tage nach der letzten öffentlichen Bekanntmachung rechtswirksam.

Ergänzend werden öffentlich-rechtliche Vereinbarungen zwischen der LHS und der jeweiligen Nachbarkommune abgeschlossen, in denen die Verkehrsbedienung und die Mitfinanzierung der Betriebskosten der jeweiligen Streckenabschnitte geregelt sind.

Diese Vereinbarungen zwischen der LHS und den Städten Gerlingen, Remseck und Ostfildern lösen mit Wirkung ab 01.01.2019 die bestehenden Finanzierungsvereinbarungen zwischen der SSB und den genannten Städten ab. Die bestehenden inhaltlichen Regelungen zur Mitfinanzierung bleiben dabei unberührt, so dass sich gegenüber dem Status quo weder für die LHS noch für die SSB noch für die Umlandkommunen eine finanzielle Auswirkung aus der Vertragsänderung ergibt. Die ursprünglichen Bauverträge hinsichtlich Eigentumsrechte, Grunddienstbarkeiten etc. bleiben weiter bestehen, so dass die SSB unverändert Eigentümerin der Stadtbahninfrastruktur bleibt. Die neue Konstellation zielt im Wesentlichen auf die Regelung der Betriebskostenfinanzierung ab.

Der Vertrag mit der Stadt Gerlingen zum außerhalb Stuttgarts liegenden Linienabschnitt der U6 enthält dabei lediglich Regelungen zur Vorhaltung und Finanzierung der Infrastruktur, da die Betriebskostenfinanzierung in diesem Fall im ÖPNV-Vertrag mit den Landkreisen geregelt ist. Im Gegensatz dazu regeln die Verträge mit Ostfildern (zum außerhalb Stuttgarts liegenden Linienabschnitt der U7) und Remseck (U14) sowohl die Vorhaltung und Finanzierung der Infrastruktur als auch das Betriebsprogramm und dessen Finanzierung. Die Regelungen zur Vorhaltung der Infrastruktur grenzen im Wesentlichen die Zuständigkeiten zwischen der jeweiligen Kommune und der SSB als dem von der LHS beauftragten Verkehrsunternehmen ab und legen die Instandhaltung, Reinigung und Erneuerung der Anlagen fest. Hinsichtlich des Betriebsprogramms werden die Betriebszeiten und Taktfrequenzen sowie Fahrzeugkapazitäten vereinbart. Zur Finanzierung und Abrechnung ist in den Vereinbarungen enthalten, welche Kostenpositionen den Kommunen zugeordnet werden, welche Erlöspositionen auf dem jeweiligen Streckenabschnitt angerechnet werden und in welcher Form das verbleibende Betriebskostendefizit durch die jeweilige Kommune auszugleichen ist.

Die Aufgabenübertragung mit Leinfelden-Echterdingen erfolgt im Hinblick auf die bevorstehende Verlängerung der U5 von Leinfelden Bahnhof bis zur Markomannenstraße und die Erweiterung der U6 vom Fasanenhof bis Flughafen/Messe.

Bei der SSB bestehende Finanzierungsvereinbarungen mit weiteren Nachbarkommunen über die Finanzierung von Betriebsleistungen auf Außenbuslinien werden mit Abgabe der Außenbuslinien an die Landkreise bis Ende 2018 hinfällig und müssen nicht neu geregelt werden.

Nachtrag zum ÖPNV-Vertrag mit den Verbundlandkreisen

Die LHS und die Verbundlandkreise im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) haben Ende 2014 den Vertrag über die Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart und den Verbundlandkreisen (ÖPNV-Vertrag) in Nachfolge der früheren Regelungen zum Verkehrs- und Verbundlastenausgleich abgeschlossen (GRDRs 627/2014 und Nachtrag GRDRs 1361/2015). Mit dem Vertrag wird u.a. die Finanzierung der ausbrechenden Verkehre (das sind solche Verkehre, die aus dem Gebiet der LHS hinaus auf die Gemarkung der Verbundlandkreise führen) geregelt, im Einzelnen der Stadtbahnlinien nach Fellbach, Gerlingen und Leinfelden Bahnhof sowie aller ausbrechenden Buslinien. Die Stadtbahnlinien nach Ostfildern und Remseck sind nicht Bestandteil des ÖPNV-Vertrags, sondern sind in eigenständigen Vereinbarungen geregelt (siehe oben).

Um die ausbrechenden Linien wirksam in die mögliche Direktvergabe der LHS an die SSB einbeziehen zu können, ist (wie auch bei den Verträgen mit den Nachbarkommunen, s.o.) zur weiteren rechtlichen Absicherung eine Aufgabenübertragung von den Verbundlandkreisen an die LHS durch eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung nach § 25 des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) zu ergänzen. Damit werden die Befugnisse der „zuständigen Behörde“ für die im ÖPNV-Vertrag

geregelten Linienabschnitte außerhalb der Stuttgarter Gemarkung von den Landkreisen auf die LHS übertragen, damit die LHS ihrerseits als zuständige Behörde die Leistungen an die SSB vergeben kann. Die Änderung erfolgt über einen 2. Nachtrag zum bestehenden ÖPNV-Vertrag.

Die Verbundlandkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und der Rems-Murr-Kreis bleiben in ihrem Zuständigkeitsbereich Aufgabenträger für den ÖPNV. Alle bestehenden Regelungen des ÖPNV-Vertrags bleiben anwendbar. Die bestehende Rechtslage wird durch die formale Aufgabenübertragung von den Verbundlandkreisen auf die LHS lediglich abgesichert. Dies ist – auch angesichts aktueller Rechtsprechung – zur Vermeidung von vergaberechtlichen Risiken erforderlich und im Interesse eines weiterhin durchgängigen Betriebs der abgehenden Linien sinnvoll.

Formal bedarf die öffentlich-rechtliche Vereinbarung zur Aufgabenübertragung nach §§ 25 Abs. 4, 28 Abs. 2 Nr. 2 GKZ der Genehmigung durch das Regierungspräsidium Stuttgart und ist nach § 25 Abs. 5 GKZ von allen Beteiligten nach erfolgter Genehmigung öffentlich bekannt zu machen. Sie wird am Tage nach der letzten öffentlichen Bekanntmachung rechtswirksam.

Michael Föll
Erster Bürgermeister

Anlagen

1. Gesellschaftsvertrag SVV
2. Organvertrag SVV / SSB
3. Straßenbenutzungsvertrag
- 4.1 Vereinbarung Gerlingen
- 4.2 Vereinbarung Remseck
- 4.3 Vereinbarung Ostfildern
- 4.4 Vereinbarung Leinfelden-Echterdingen
5. Zweiter Nachtrag zum ÖPNV-Vertrag

Finanzielle Auswirkungen

<Finanzielle Auswirkungen>

Beteiligte Stellen

Referat T hat die Vorlage mitgezeichnet.

Anlagen

<Anlagen>



Anlage 1 Gesellschaftsvertrag SVV.pdf



Anlage 2 Organvertrag.pdf



Anlage 4.1 Vertrag Gerlingen.pdf



Anlage 4.2 Vertrag Remseck_GKZ.pdf



Anlage 4.4 Vertrag Leinfelden_GKZ.pdf



Anlage 5 ÖPNV-Vertrag Nachtrag.pdf



ATT3S6BF.pdf



ATTQ7YY9.pdf