

Vorlage Nr.: **2022/0418**

Verantwortlich: **Dez. 1**

Dienststelle: **ZJD**

## Abschluss eines Verkehrsvertrages für Netz 7a, Los 1 als Mitglieder der „Karlsruher Gruppe von Behörden“, gesellschaftsrechtliche Weisungen, Finanzierung der Verkehre und notwendige interkommunale Vereinbarung mit dem Landkreis Calw

### Beratungsfolge dieser Vorlage

Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Hauptausschuss	12.07.2022	12.2		X	vorberaten
Gemeinderat	26.07.2022	6.2	X		

### Beschlussantrag (Kurzfassung)

- Der Gemeinderat ermächtigt, nach Vorberatung im Hauptausschuss, den Oberbürgermeister als Vertreter der Stadt Karlsruhe innerhalb der „Karlsruher Gruppe von Behörden“ zum Abschluss des als **Anlage 1** beigefügten Verkehrsvertrages nebst Anlagen für Netz 7a, Los 1. Sofern Beschränkungen im Sinne des § 181 BGB beim Abschluss des Vertrages bestehen sollten, wird der Oberbürgermeister vorsorglich hiervon freigestellt. Nicht wesentliche und redaktionelle Änderungen des Vertragstextes können auch noch im Nachgang vorgenommen werden.
- Der Gemeinderat ermächtigt den Oberbürgermeister, nach Vorberatung im Hauptausschuss, diesen Beschluss auch als Gesellschafterweisung gegenüber der Geschäftsführung der Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH – KVVH mit der Maßgabe umzusetzen, ihrerseits eine entsprechende Gesellschafterweisung gegenüber der Geschäftsführung der AVG zu erlassen.
- Der Gemeinderat ermächtigt die Verwaltung, nach Vorberatung im Hauptausschuss, die notwendigen haushälterischen Maßnahmen zur Finanzierung der Verkehre zu ergreifen.
- Der Gemeinderat beschließt, nach Vorberatung im Hauptausschuss, den Oberbürgermeister zum Abschluss der als **Anlage 2** beigefügten interkommunalen Vereinbarung mit dem Landkreis Calw zu ermächtigen und die notwendigen Schritte umzusetzen. Nicht wesentliche und redaktionelle Änderungen des Vertragstextes können auch noch im Nachgang vorgenommen werden.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/> Investition <input checked="" type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten: 4.712.167 €	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:	
<b>Finanzierung</b> <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input checked="" type="checkbox"/> nicht budgetiert	<b>Gegenfinanzierung durch</b> <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung erfolgt durch weniger Ausgleich von KVVH-Verlusten.	
CO <sub>2</sub> -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung   Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/> positiv <input checked="" type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input checked="" type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor-thema:
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	abgestimmt mit AVG

## Ergänzende Erläuterungen

### Zu Beschlussziffer 1 und 2

Die derzeitigen Verkehrsverträge der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) mit dem Land Baden-Württemberg, dem Landkreis Karlsruhe sowie dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd laufen Ende 2022 bzw. Ende 2023 aus.

Da die AVG ihre Verkehre in den Ländern Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz erbringt und weiterhin erbringen soll, ist für die angestrebte Direktvergabe nach der EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (im Weiteren: VO 1370/2007) Voraussetzung, dass die Aufgabenträger, in deren Zuständigkeitsgebiet die AVG Verkehre erbringt, eine sog. „Gruppe von Behörden“ bilden. Hierzu wurde am 30. Juli 2019 von den Aufgabenträgern eine Öffentlich-rechtliche Vereinbarung über die Bildung einer sog. „Karlsruher Gruppe von Behörden“ unterzeichnet (vgl. auch Gemeinderatsbeschluss vom 26. November 2019).

Am 31. Januar 2020 haben das Land Baden-Württemberg, der Landkreis Karlsruhe, der Landkreis Germersheim, die Stadt Karlsruhe und die Stadt Heilbronn eine Kooperationsvereinbarung hinsichtlich der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im schienengebundenen Personennahverkehr des Netzes 7a Los 1 (Stadtbahn Karlsruhe) unterzeichnet (vgl. auch Gemeinderatsbeschluss vom 26. November 2019 und 19. November 2019).

In dieser Kooperationsvereinbarung ist insbesondere festgehalten, dass die Partner nach den für sie geltenden Gesetzen die Leistungen im Schienenpersonennahverkehr in ihren jeweiligen Zuständigkeitsgebieten bestellen. Außerdem ist in dieser Kooperationsvereinbarung auch ein gemeinsames Vorgehen zum Umgang mit der Besonderheit vereinbart worden, wonach mit den ausschreibungsgegenständlichen Verkehrsleistungen, welche die jeweiligen Zuständigkeitsgrenzen der Partner überschreiten, so verfahren wird, dass keiner der Partner hoheitliche oder gesetzliche bzw. freiwillig übernommene gesetzliche Aufgaben abgibt. Die Partner bleiben also in ihrem Zuständigkeitsbereich weiterhin allein für die Auftragsvergabe und Bestellung von Verkehrsleistungen zuständig und als Aufgabenträger verantwortlich (zur Ausnahme **unter zu Beschlussziffer 4.**)

Die Partner haben sich außerdem in der Kooperationsvereinbarung zum weiteren Verfahren auch darüber verständigt, dass sie die Verkehrsleistungen des sogenannten „Netzes 7a“ gemeinsam ausschreiben. Deshalb ist mit Datum vom 28. Februar 2020 eine Vorinformation für öffentliche Dienstleistungsaufträge im webbasierten Amtsblatt der Europäischen Union (Ted - Tenders Electronic Daily) unter der Nummer „2020/S 042-100419“ veröffentlicht worden.

In dieser Veröffentlichung gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 vom 23.10.2007 über die beabsichtigte Direktvergabe nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 vom 23.10.2007 von Verkehrsleistungen im schienengebundenen Nahverkehr durch die Karlsruher Gruppe von Behörden (bestehend aus dem Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Ministerium für Verkehr, Landkreis Karlsruhe, Landkreis Germersheim, Stadt Karlsruhe, Stadt Heilbronn und Zweckverband SPNV-Süd) sind insbesondere folgende Inhalte aufgeführt worden:

*A) Die Direktvergabe soll auf folgenden Strecken durchgeführt werden:*

- S1/S11: Hochstetten – Karlsruhe – Bad Herrenalb/Ittersbach,
- S2: Stutensee-Spöck – Karlsruhe – Rheinstetten-Mörsch,
- S4: Karlsruhe-Durlach Bf – Heilbronn – Öhringen,
- S5: Pforzheim – Karlsruhe-Durlach Bf (– Karlsruhe Marktplatz – Würth),
- S6: Pforzheim – Bad Wildbad,
- S7: Karlsruhe Altbahnhof – Rastatt – Baden-Baden – Achern\*,

- S71: Karlsruhe Hauptbahnhof – Rastatt – Baden-Baden – Achern\*\*\*\*,
- S8: Karlsruhe Albtalbahnhof – Rastatt – Forbach – Freudenstadt – Bondorf\*\*,
- S81: Karlsruhe Hauptbahnhof – Rastatt – Forbach – Freudenstadt – Bondorf\*\*\*\*,
- S31/S32: Menzingen/Odenheim – Bruchsal – Karlsruhe Hbf\*\*\*.

*B) Voraussichtlicher Vertragsbeginn: 11.12.2022*

*C) Laufzeit des Vertrags: 156 Monate*

*D) Verfahrensart: Direkte Vergabe an einen internen Betreiber (Artikel 5 Absatz 2 der VO (EG) Nr. 1370/2007).*

*E) Auftragsbezeichnung: Vergabe von Verkehrsdienstleistungen im Schienenpersonennahverkehr im Netz 7a Los 1 Stadtbahn Karlsruhe durch die Karlsruher Gruppe von Behörden.*

*F) Zusätzliche Angaben: Die Stadt Karlsruhe ist der alleinige Anteilseigner der AVG. Sie übt die Kontrolle über die AVG aus, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht.*

*Für die Äste oder Teiläste der Linien S1/S11, S2, S4, S5 und S6, die nicht nach EBO gefahren werden, gilt darüber hinaus folgendes: Diese Verkehrsleistungen werden im Rahmen der Vergabe des Netzes 7a Los 1 als Gesamtleistung vergeben i. S. d. § 8 Abs. 2 Satz 4 PBefG i. V. m. § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG.*

Der vollständige Inhalt des Veröffentlichungstextes kann durch die Verwendung des nachfolgenden Links eingesehen werden (zuletzt angerufen am 15. Juni 2021):

<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:100419-2020:TEXT:DE:HTML&src=0>

Von der Möglichkeit einer Antragstellung auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr nach § 12 Abs. 6 Satz 1 PBefG ist innerhalb der vorgegebenen Drei-Monats-Frist von dritter Seite kein Gebrauch gemacht worden. Damit ist der Weg frei geworden, den im Entwurf beigefügten Verkehrsvertrag zu erstellen und abzuschließen. Seither haben die beauftragten Juristen und Experten der Mitglieder der Gruppe von Behörden in über 50 großen Konferenzen und einer Vielzahl bilateraler Austauscharbeiten etc. die Textgrundlagen und Inhalte für diesen Verkehrsvertrag geschaffen.

Der im Verkehrsvertrag auf der Basis eines gemeinschaftlich entwickelten Kalkulationsschemas hinterlegte und zu dynamisierende Preisstand 2020 ist, wie im § 4 der Kooperationsvereinbarung vorbestimmt, auf der Grundlage eines gutachterbasierten Verfahrens zur Ermittlung des Marktvergleichspreises entstanden. Die betreffende finale Preisfindung spiegelt das Ergebnis des Spitzengesprächs am Freitag, den 13. August 2021 unter anderem zwischen Herrn Verkehrsminister Hermann bzw. Herrn Ministerialdirektor Frieß und Herrn Oberbürgermeister Dr. Mentrup und anderen wieder.

Die Stadt Karlsruhe wird im Hinblick auf die Direktvergabe an die AVG in zwei unterschiedlichen Positionen tätig. Einerseits ist die Stadt Karlsruhe selbst Mitglied der Gruppe von Behörden und wird in dieser Funktion im Sinne eines Aufgabenträgers tätig und hat die auf ihr Gebiet entfallenden Verkehre entsprechend zu finanzieren. Als Mitglied der Gruppe von Behörden vermittelt sie jedoch auch die notwendige Kontrolle über die AVG, was Voraussetzung für Direktvergabe an die AVG ist. Daneben handelt es sich bei der AVG um eine Enkelgesellschaft der Stadt Karlsruhe, weshalb die Stadt auch als mittelbare Gesellschafterin ein Interesse daran hat, dass die Verkehre auch weiterhin durch die AVG erbracht werden.

Insofern ist der Herr Oberbürgermeister einmal zum Vertragsabschluss in seiner Funktion als Vertreter der Stadt Karlsruhe in der „Karlsruher Gruppe von Behörden“ zu ermächtigen und darüber hinaus auch die Gesellschafterweisung auszusprechen, den Verkehrsvertrag durch die Geschäftsführung der AVG unterzeichnen zu lassen. Der vorliegende Verkehrsvertrag wurde schon im Aufsichtsrat der AVG am 25. Mai 2022 und im Aufsichtsrat der KVVH am 29. Juni 2022 besprochen und hatte dort jeweils Zustimmung erhalten.

Durch die Stärkung des ÖPNV bzw. SPNV wird insgesamt ein günstiger Beitrag zur CO<sub>2</sub> Einsparung gewährleistet.

### **Zu Beschlussziffer 3.**

Auf Grundlage der bisherigen Vertragssituation erfolgte die Finanzierung der Verkehrsleistungen nicht trennscharf. Das vorliegende Verfahren die Direktvergabe durch die „Karlsruher Gruppe“ von Behörden hat hier eine deutliche Definition der Finanzierung mit sich gebracht. Grundsätzlich finanziert jede Gebietskörperschaft nur den auf sie entfallenden Anteil der Verkehre (vgl. § 5 der Kooperationsvereinbarung). Sofern es sich um den Schienenpersonennahverkehr handelt, liegt die Aufgabeträgerschaft und damit auch die Finanzierung beim Land Baden-Württemberg (vgl. § 6 Abs. 2 ÖPNVG). Das Land Baden-Württemberg finanziert zum einen solche Verkehre, die es auch bisher finanziert hat und zum anderen einen Standard, den es im Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg niedergelegt hat. Dies hat der zuständige Ministerialdirektor im Verkehrsministerium, Herr Berthold Frieß, unter anderem der Stadt Karlsruhe im Rahmen der Gespräche über die Preisbildung am 13. August 2021 auch zugesagt.

Zur besseren Vernetzung der städtischen und ländlichen Räume wurden allerdings innerhalb des Netzes 7a teilweise schon zuvor mehr Verkehre erbracht, als durch das Zielkonzept 2025 abgedeckt sind. Diese Mehrleistung stellt sich als zusätzliche Finanzierung dar, die von den beteiligten Gebietskörperschaften zusätzlich finanziert werden müssen, wenn die Verkehre auf dem jeweiligen Gebiet erbracht werden.

Insofern verbleibt auch für die Stadt Karlsruhe ein Finanzierungsmehrbedarf für solche SPNV-Verkehre, die bisher weder vom Land Baden-Württemberg finanziert wurden oder über das Zielkonzept 2025 abgebildet sind und auf dem Gebiet der Stadt Karlsruhe erfolgen. Diesbezüglich haben wir eine Prognose der zu erwartenden Zugkilometer und Kosten im Hinblick auf die jährliche Belastung bei der zuständigen Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) angefragt. Bis zur Fertigstellung dieser Vorlage hatte die NVBW mitgeteilt, dass dem Grunde nach, die SPNV-Anteile bis zur Inbetriebnahmestufe 3, jährliche 421.124,00 Gesamtzugkilometer für die Stadt Karlsruhe betragen. Nicht mehr bis zur Fertigstellung dieser Vorlage konnte verifiziert werden, ob dies auch die insgesamt zu finanzierenden Zugkilometer sind oder ob der Betrag von 421.124,00 Zugkm um den Anteil des Landes Baden-Württemberg auf Grundlage des Zielkonzept 2025 weiter zu kürzen ist. Diese Information kann in der Sitzung voraussichtlich nachgereicht werden. Auf dieser Grundlage ist bei einem vertraglich vorgesehenen Zugkilometerpreis in Höhe von 9,73 Euro (Preisstand: 2020) für die Ein-System-Verkehre eine Finanzierung in Höhe von 4.097.536,52 p. a. zu erwarten. Sofern die betreffenden Zugkilometer auf Grundlage des Zielkonzept 2025 weiter sinken sollten, dürfte von einer Reduktion der Kosten um bis zu 50% auszugehen sein. Im Hinblick auf den derzeitigen sprunghaften Anstieg der Energiekosten wird zusätzlich ein Sicherheitszuschlag in Höhe von 15% aufzuschlagen sein. Demnach ergibt sich insgesamt ein Betrag von 4.712.167,00 Euro auf Grundlage des Preisstandes 2020. Bei diesen Kosten sind die auf die Stadt Karlsruhe entfallenden Erlöse u. a. aus den Fahrgeldeinnahmen noch nicht berücksichtigt.

Dabei ist jedoch zu beachten, dass der Preis im Laufe der Jahre eine im Verkehrsvertrag zugrunde gelegte Dynamisierung erfahren wird und über den langen Zeitraum des Verkehrsvertrags eine Kostensteigerung zu erwarten ist.

Im Blick auf die Finanzierung ist darauf hinzuweisen, dass die betreffenden Verkehre auch heute schon von der AVG erbracht werden und bisher keinem Finanzierungspartner zugeordnet sind. Dies bedeutet, dass die AVG – nach Abzug der Erlöse (insbesondere der Fahrgeldeinnahmen) – schon heute das wirtschaftliche Risiko für diese Strecken trägt. Sofern sich diese Verkehre als defizitär darstellen, übernimmt letztlich die Stadt Karlsruhe durch bestehende Gewinn- und Verlustabführverträge das wirtschaftliche Risiko. Das wirtschaftliche Risiko dieser Verkehre ist bilanziell heute bei der AVG angelegt und über die Gewinn- und Verlustabführung mittelbar auch haushälterisch bei der Stadt Karlsruhe. In Zukunft ist das wirtschaftliche Risiko dieser Verkehre unmittelbar dem Haushalt der Stadt zugeordnet. In der Gesamtbilanz dürfte sich also theoretisch keine zusätzliche Mehrbelastung durch die Verkehre ergeben, der Finanzierung über den städti-

schen Haushalt dürfte ein verbessertes Ergebnis bei der AVG gegenüberstehen, das wiederum im Rahmen der KVVH-Konzern-Bilanzierung abgeschöpft wird.

Eine Mehrbelastung wird sich jedoch voraussichtlich durch die allgemeinen Preissteigerungen und die eventuell verringernden Erlöse in Form verminderter Fahrgeldeinnahmen darstellen. Insbesondere eine Vergünstigung des ÖPNV bzw. SPNV (vgl. derzeit das sog. „9-Euro-Ticket“) ohne zureichende Kompensation könnte zu erheblichen Mehrkosten führen. Diese Mehrkosten wären allerdings ohne die vorliegende Finanzierung auch bei der AVG angefallen und hätten dann durch die Gewinn- und Verlustabführung letztlich durch die Stadt Karlsruhe ebenfalls aufgefangen werden müssen.

#### **Zu Beschlussziffer 4.**

Das Netz 7a erstreckt sich teilweise auch auf den Landkreis Calw, nämlich die Gemarkungen der Städte Bad Herrenalb und Bad Wildbad. Aufgrund des marginalen Anteils der im Landkreis Calw erbrachten ÖPNV- und SPNV-Leistungen der AVG im Vergleich zu den im übrigen Gruppengebiet erbrachten Verkehrsleistung, ist der Landkreis Calw kein originäres Mitglied der „Karlsruher Gruppe von Behörden“. Das Verständnis der Mitglieder umfasste allerdings auch schon in der Vergangenheit stets die von der AVG im Landkreis Calw erbrachten Verkehrsleistung sowie eine noch näher zu beschreibende Beteiligung des Landkreises Calw. Aus diesem Grund sind die im Landkreis Calw erbrachten Verkehrsleistungen schon heute Teil des Netz 7a, Los 1 und wurden entsprechend auch im Rahmen der notwendigen Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt berücksichtigt. Auf Grundlage der Vorgaben der VO 1370/2007 nimmt die Stadt Karlsruhe – im Einklang mit den übrigen Gruppenmitgliedern – den bevorstehenden Abschluss des Verkehrsvertrages und die zwischen den Parteien nunmehr beendete Phase der Preisbildung zum Anlass, dem Landkreis Calw durch die vorliegende bilaterale Vereinbarung die Bestellung der betreffenden Verkehre, soweit diese nach BOStrab gefahren werden, zu ermöglichen und damit seiner Funktion als Aufgabenträger entsprechend gerecht zu werden.

Dazu überträgt der Landkreis Calw unter Ausnutzung der Möglichkeiten des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) mit der als **Anlage 2** beigefügten Vereinbarung die Aufgabenträgerschaft nach § 6 Abs. 1 und Abs. 3 ÖPNVG Baden-Württemberg i. V. mit § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG, soweit es um die Befugnis geht, als zuständige Behörde im Sinne der VO 1370/2007 öffentliche Dienstleistungsaufträge für den Betrieb der Linie S6 auf dem Gebiet der Stadt Bad Wildbad (Bad Wildbad Bahnhof – Bad Wildbad Kurpark) zu erteilen, auf die Stadt Karlsruhe. Die Stadt Karlsruhe wird also die im Landkreis Calw zu erbringenden ÖPNV-Verkehre in Bad Wildbad als Mitglied der Gruppe von Behörden für den Landkreis Calw formal bestellen. Durch die vertragliche Gestaltung wird der Landkreis Calw weitergehend selbst in die Lage versetzt, die verkehrlichen Bedürfnisse direkt mit der AVG zu klären.

Die Vereinbarung bedarf der Genehmigung der zuständigen Rechtsaufsichtsbehörde, vorliegend des Regierungspräsidiums Karlsruhe (vgl. § 25 Abs. 5 Satz 1 GKZ). Die Vereinbarung, ihre Änderung und Aufhebung sind mit der Genehmigung, sofern eine solche erforderlich ist, von den Beteiligten öffentlich bekanntzumachen. Sie werden am Tage nach der letzten öffentlichen Bekanntmachung rechtswirksam, sofern von den Beteiligten kein späterer Zeitpunkt bestimmt ist (vgl. § 25 Abs. 6 GKZ).

#### **Bestandteile des Verkehrsvertrages:**

- Hauptdokument: Verkehrsvertrag Netz 7a, Los 1
  
- Anlage 1 – Anhang 1 - Grenzen
- Anlage 1 – Anhang 2 – Linienläufe Besteller
- Anlage 1 – Anhang 3 – Kapazitätsreduktion
  
- Anlage 2 -. Anhang 1 -Modellrechnung
- Anlage 2 – Anhang 2 - Fahrgastzählung

- Anlage 2 – Anhang 3 – manuelle Zählzeiten
- Anlage 2 – Anhang 4 – Nachweispflichten
- Anlage 2 – Anhang 5 – Erfassungsbogen
- Anlage 2 – Anhang 6 – Statusberichtsdatum
- Anlage 2 – Anhang 7 – AFZS im KVV
- Anlage 2 – Qualität
  
- Anlage 3 – Anhang 1 – bewegt\_CD-Manual
- Anlage 3 – Anhang 2 – bewegt\_F M-Konzept
- Anlage 3 – Anhang 3 - FIS\_RIS-Masken
- Anlage 3 – Anhang 4 – ET 2010
- Anlage 3 – Anhang 5 – GT8-100C25
- Anlage 3 – Anhang 6 – GT8-100 D 25-M
- Anlage 3 – Anhang 7 – GT6\_8-70D\_Niederflur
- Anlage 3 – Anhang 8 – NET 2012
- Anlage 3 – Anhang 9 – Lastenheft Tram Train
- Anlage 3 – Fahrzeuglastenheft
  
- Anlage 4 – Anhang 1 – Beantragung
- Anlage 4 – Anhang 2 – Grenzwerte\_SEV\_Kombination
- Anlage 4 – Betrieb
  
- Anlage 5 – Sicherheit
  
- Anlage 6 – Personal
  
- Anlage 7 – Anhang 1 – Einnahmemeldung
- Anlage 7 – Anhang 2 – Erlösdatum
- Anlage 7 – Tarif
  
- Anlage 8 – Anhang 1 – NVBW FAA-Konzept
- Anlage 8 – Anhang 2 – bewegt\_CD-Manual\_4-1\_Autom.
- Anlage 8 – Anhang 3 – Mystery shopping
- Anlage 8 – Anhang 4 – SQ1\_Netz\_7a
- Anlage 8 – Vertrieb
  
- Anlage 9 – Fahrgastinformation
  
- Anlage 10 – Reisendeninformationsdaten
  
- Anlage 11 – Anhang 1 – Marketingbudget
- Anlage 11 – Marketing
  
- Anlage 12 – Haftpflichtversicherung
  
- Anlage 13 – Anhang 2 – Einflotten
- Anlage 13 – Kalkulationsschema i.A.
  
- Anlage 14 – Vorlage Abrechnungsdaten
  
- Anlage 15 – Personalinformationen

- Anlage 16 – Beantragung Nachbestellung
- Anlage 17 – Trennungsrechnung

**Weitere Anlagen elektronisch einsehbar (Anlage 1 – 17)**

**Beschluss:**

Antrag an den Gemeinderat oder Ausschuss

1. Der Gemeinderat ermächtigt, nach Vorberatung im Hauptausschuss, den Oberbürgermeister als Vertreter der Stadt Karlsruhe innerhalb der „Karlsruher Gruppe von Behörden“ zum Abschluss des als **Anlage 1** beigefügten Verkehrsvertrages nebst Anlagen für Netz 7a, Los 1. Sofern Beschränkungen im Sinne des § 181 BGB beim Abschluss des Vertrages bestehen sollten, wird der Oberbürgermeister vorsorglich hiervon freigestellt. Nicht wesentliche und redaktionelle Änderungen des Vertragstextes können auch noch im Nachgang vorgenommen werden.
2. Der Gemeinderat ermächtigt den Oberbürgermeister, nach Vorberatung im Hauptausschuss, diesen Beschluss auch als Gesellschafterweisung gegenüber der Geschäftsführung der Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH – KVVH mit der Maßgabe umzusetzen, ihrerseits eine entsprechende Gesellschafterweisung gegenüber der Geschäftsführung der AVG zu erlassen.
3. Der Gemeinderat ermächtigt die Verwaltung, nach Vorberatung im Hauptausschuss, die notwendigen haushälterischen Maßnahmen zur Finanzierung der Verkehre zu ergreifen.
4. Der Gemeinderat beschließt, nach Vorberatung im Hauptausschuss, den Oberbürgermeister zum Abschluss der als **Anlage 2** beigefügten interkommunalen Vereinbarung mit dem Landkreis Calw zu ermächtigen und die notwendigen Schritte umzusetzen. Nicht wesentliche und redaktionelle Änderungen des Vertragstextes können auch noch im Nachgang vorgenommen werden.