

Tagesordnungspunkt

Regionalstadtbahn Modul 1: Finanzierungsantrag

Beschlussantrag

1. Das Projekt Regionalstadtbahn (Modul 1) soll unter Berücksichtigung der Kostensicherheit schnellstmöglich umgesetzt werden.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, den GVFG-Finanzierungsantrag für das Modul 1 der Regionalstadtbahn beim Land zu stellen, sobald die Ergebnisse der Entwurfs- und Genehmigungsplanung und die weiteren Unterlagen wie unten dargestellt vorliegen.

Begründung

Die Verbandsversammlung des Zweckverbands ÖPNV im Ammertal (ZÖA) hat am 28.11.2014 beschlossen:

1. *Die im Sachverhalt dargestellten Leistungen der Leistungsphasen 3 bis 4 nach HOAI werden zum Preis von 399.005 € an DB International GmbH vergeben.*
2. *Die Erms-Neckar-Bahn AG wird mit der Projektsteuerung beauftragt. Der pauschale Angebotspreis bis zum Abschluss des Planfeststellungsbeschlusses beträgt 200.000 €.*
3. *Die Verwaltung wird ermächtigt, die weiteren Planungsschritte der Entwurfs- und Genehmigungsplanung nach Planungsfortschritt und im Rahmen der im Wirtschaftsplan bereitgestellten Mittel zu beauftragen.*

Aus Sicht der Verwaltung war die Beauftragung der **Entwurfs- und Genehmigungsplanung** ein richtiger Schritt, damit für Modul 1 das Baurecht erlangt werden kann. Die **Planfeststellungsverfahren** liegen grundsätzlich im Zeitplan. Für die Ammertalbahn wird die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag Anfang 2017 erwartet.

Die Fahrzeitenrechnung und die Bestätigung der betrieblichen Machbarkeit durch DB Netz zur Festlegung des **Betriebskonzepts** sind in Arbeit. Die Aktualisierung der **Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)** für das Modul 1 kann aus Gutachtersicht nur auf Basis dieser fahrplantechnischen Untersuchung erfolgen. Die NKU ist Grundlage für den GVFG-Finanzierungsantrag. Bisher geht die Verwaltung davon aus, dass bis zum Jahresende mit einem Ergebnis zu rechnen ist.

Aus einer Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag (Drucksache 18/9443) geht hervor, dass die Bundesregierung sich an den Beschluss der Besprechung der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder zur Asyl- und Flüchtlingspolitik am 24. September 2015 gebunden fühlt, so dass **das GVFG ungekürzt über 2019 hinaus fortzuführen** ist. Ob eine Änderung der Förderstrukturen erfolgen wird, muss aber abgewartet werden.

Die Einigung über die Fortführung des Bundes-GVFG über das Jahr 2019 hinaus war Grundlage für einen Austausch mit Bund und Land:

Verkehrsminister Hermann stellte im Frühjahr 2016 eindeutig klar, dass die negative Priorisierung erst wegfällt, wenn die GVFG-Nachfolgeregelung Gesetzeskraft erlangt hat. Sofern ein GVFG-Finanzierungsantrag gestellt wird, muss die Gesamtfinanzierung einschließlich der kommunalen Anteile und evtl. Teilausfälle der Bundesförderung („bis 60%“) durch die kommunale Seite gesichert sein. Die negative Priorisierung sei erst beim Abruf der Fördergelder relevant. Das VM hat bestätigt, dass bei jedem Mittelabruf die negative Priorisierung geprüft werde. Dies bedeutet, dass bei einem positiven Bescheid grundsätzlich die Möglichkeit besteht, Gelder abzurufen und diese ggf. vollumfänglich, d.h. in Höhe von 60% zu bekommen, sofern ausreichend Fördermittel nach Baden-Württemberg fließen.

Das Gespräch mit **Staatssekretär Ferlemann (BMVI)** im Frühjahr 2016 machte deutlich, dass für die Fortführung des Bundes-GVFG außerdem eine Änderung des Grundgesetzes notwendig wird.

Damit die Projektpartner den **Finanzierungsantrag** beim Land stellen können, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- das Planfeststellungsverfahren muss so weit fortgeschritten sein, dass die Kosten weitestgehend sicher sind
- ein fahrbares (geprüftes) Betriebskonzept und eine aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) müssen vorliegen

Spätestens vor Abschluss der Vorprüfung durch das Land müssen die Kommunen erklären, dass sie gegebenenfalls grundsätzlich bereit sind, nicht nur den kommunalen Anteil aufzubringen sondern auch etwaige Ausfälle der Bundesförderung. Bei der Ammertalbahn sind dies max. 28 Mio. €. Deutlich wurde in den letzten Gesprächen auch, dass bei einem nicht unseren Vorstellungen entsprechenden Förderbescheid (Höhe der Bundesförderung!) auch nach dessen Erhalt vom Vorhaben Abstand genommen werden kann. Damit bleibt auch nach Antragsstellung die Entscheidungshoheit über die Durchführung des Projekts beim ZÖA.

Das Land erwartet ferner einen realistischen Zeitplan zur Umsetzung des Vorhabens, der nur darstellbar ist, wenn wir den Antrag stellen. Daraus lassen sich die weiteren Zeitabläufe entwickeln, auch wenn das Zeitfenster bis zum Jahr 2019 damit überschritten wird.

Die **Bearbeitungszeit** beträgt 1 bis 1,5 Jahre. Aus einem Bewilligungsbescheid ergibt sich **keine Bauverpflichtung**.

Daraus ergibt sich folgender zeitlicher Ablauf:

Ende 2016	Unterlagen für GVFG-Antrag vollständig
Mitte 2018	Förderbescheid
Ende 2018, Anfang 2019	Frühester realer Baubeginn

Finanzielle Auswirkungen:

Die Aufwendungen für das Modul 1 der Regionalstadtbahn werden zunächst vom ZÖA getragen. Sie wirken sich im Wesentlichen erst nach der Inbetriebnahme auf die Verbandsumlage aus, wenn nämlich die Abschreibungen beginnen.

In der mittelfristigen Finanzplanung wurden die zu erwartenden Investitionsraten dargestellt. Diese Prognose ist hinsichtlich der Verteilung auf die Jahre mit großen Unsicherheiten behaftet.

Es ist davon auszugehen, dass sich die erforderliche Kostenumlage allein aufgrund der Weiterentwicklung bei der Infrastruktur mittelfristig verdoppeln wird. Die zu erwartenden Veränderungen beim Verkehrsbetrieb lassen sich heute noch nicht abschätzen.