

## Kreistagsdrucksache Nr. 119/16

AZ. 43/797

### Tagesordnungspunkt

ÖPNV: Finanzierungsantrag für die Regionalstadtbahn (Modul 1)

#### Zur Beratung im

Verwaltungs- und Technischer Ausschuss (nicht öffentlich) Vorberatung am 27.10.2016

Kreistag (öffentlich) Beschluss am 16.11.2016

---

#### Beschlussvorschlag:

1. Das Projekt Regionalstadtbahn (Modul 1) soll unter Berücksichtigung der Kostensicherheit schnellstmöglich umgesetzt werden.
2. Dem Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA) wird empfohlen,
  - a) den GVFG-Finanzierungsantrag für das Modul 1 der Regionalstadtbahn beim Land zu stellen, sobald die Ergebnisse der Entwurfs- und Genehmigungsplanung vorliegen
  - und
  - b) die notwendigen Finanzmittel in der mittelfristigen Finanzplanung zu berücksichtigen.

---

#### Sachverhalt:

Die Verbandsversammlung des Zweckverbands ÖPNV im Ammertal (ZÖA) hat am 29.07.2014 beschlossen:

*„Die Verbandsversammlung unterstreicht einmal mehr das hohe Interesse an einer Realisierung von Modul 1 der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Sie weist jedoch darauf hin, dass die Realisierung des Projekts entscheidend davon abhängt, dass das Finanzierungsrisiko für die kommunale Seite verantwortbar ist.“ (ZÖA-Drucksache 05/2014)*

Der Kreistag fasste am 05.11.2014 folgenden Empfehlungsbeschluss:

*„Dem Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA) wird empfohlen, die erforderlichen Leistungen für die Planungsphase II (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) in einem Rahmen von bis 4,2 Mio. € für die Strecke der Ammertalbahn und der DB bis zur Kreisgrenze zu beauftragen.“ (KT-Drucksache 117/14/2)*

Die Verbandsversammlung hat am 28.11.2014 entsprechend beschlossen.

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 noch im Herbst 2016 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 Modul 1 kann aus Gutachtersicht nur auf Basis dieser fahrplan-technischen 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 erst nach der Inbetriebnahme auf die Verbandsumlage aus, wenn nämlich die Abschreibungen beginnen.