



**Haushalt 2017;
Regional-Stadtbahn Neckar-Alb - Weiteres Vorgehen zum Modul 1**

Beschlussvorschlag:

1. Die Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) wird unmittelbar nach Vorliegen aller fachlichen Voraussetzungen beauftragt, einen Antrag auf höchstmögliche Förderung von Modul 1 der Regional-Stadtbahn durch den Bund und das Land (GVFG-Finanzierungsantrag) beim Verkehrsministerium Baden-Württemberg zu stellen.
2. Der Anteil des Landkreises an den weiteren Planungskosten für die Ausschreibungs- und Ausführungsplanung in Höhe von 1.260.000 EUR sowie an den Investitionskosten in Höhe von 3.035.000 EUR wird in die mittelfristige Finanzplanung in den Jahren 2018 bis 2020 aufgenommen.
3. Der Landkreis Reutlingen erklärt sich darüber hinaus bereit, als Voraussetzung für die Stellung des GVFG-Finanzierungsantrages eine Garantieerklärung zur Abdeckung möglicherweise nicht gewährter Bundesmittel für das Modul 1 auf seinem Gebiet abzugeben. Voraussetzung hierfür ist die Zusage des Landes, das Finanzierungsrisiko beim DB-Anteil des Projektes abzudecken. Voraussetzung ist weiter, dass die Anliegerkommunen (Städte Bad Urach, Metzingen und Reutlingen sowie Gemeinde Dettingen an der Erms) sich entsprechend ihres Anteils an den etwaigen Mehraufwendungen des Landkreises aus dieser Garantieerklärung beteiligen.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtaufwand/Gesamtinvestition Regional-Stadtbahn Neckar-Alb - Modul 1 Folgejahre 2018 ff. 10.225.000 EUR netto Planungsphase III (Ausschreibungs- und Ausführungsplanung) und Investitionen - An- teil im Landkreis Teilhaushalt 7 - Produktgruppe 54.70	Anteil des Landkreises:	4.295.000 EUR
	Haushaltsjahr 2018:	1.295.000 EUR
	Haushaltsjahr 2019:	1.500.000 EUR
	Haushaltsjahr 2020:	1.500.000 EUR
	Die Beträge sind über die Änderungsliste in der mittelfristigen Finanzplanung 2016 bis 2020 (Finanzplan und Investitionsprogramm) aufzunehmen.	

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

Die Verwaltung schlägt vor, unmittelbar nach Vorliegen aller fachlichen Voraussetzungen einen Antrag auf höchstmögliche Förderung von Modul 1 der Regional-Stadtbahn durch den Bund und das Land (GVFG-Finanzierungsantrag) zu stellen und die ENAG mit der Antragstellung zu beauftragen.

a) Hierzu muss

- das Planfeststellungsverfahren so weit fortgeschritten sein, dass die Kosten weitestgehend sicher sind und
- ein fahrbares (geprüftes) Betriebskonzept und eine aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) mit einem NKI über 1 vorliegen.

Diese Voraussetzungen liegen aus heutiger Sicht frühestens Anfang 2017 vor.

- b) Die Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) arbeitet sehr intensiv am Planfeststellungsverfahren, wobei zwischenzeitlich für alle 6 Planfeststellungsabschnitte die Unterlagen beim Regierungspräsidium Tübingen vorliegen. Aus heutiger Sicht ist davon auszugehen, dass die Planfeststellungsbeschlüsse von Ammertal- und Ermstalbahn sowie für den Bahnhof Metzingen noch in diesem Jahr erlassen werden.
- c) Die Fahrzeitenrechnung und Bestätigung der betrieblichen Machbarkeit für Modul 1 durch die DB Netz liegt zwischenzeitlich vor, bedarf jedoch noch der abschließenden Bewertung. Diese fahrplantechnische Untersuchung wird zur finalen Festlegung des Betriebskonzepts benötigt. Daran anschließend bedarf es noch der Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für Modul 1.
- d) Für die Stellung des GVFG-Finanzierungsantrages muss darüber hinaus die Gesamtfinanzierung einschließlich der kommunalen Anteile durch die kommunale Seite gesichert sein. Dies bedeutet, dass neben dem kommunalen Anteil für das Projekt auch das mögliche Risiko des Ausfalls der Bundesförderung für den kommunalen Teil von Modul 1 (Ermstal- und Ammertalbahn) sichergestellt werden muss. Dafür ist ein positiver Gremienbeschluss notwendig sowie die Bereitstellung des kommunalen Anteils an den weiteren Planungskosten und den Investitionskosten in den Haushalten des Landkreises und der Anliegerkommunen. Als Geschäftsgrundlage wird weiterhin eine 80-%-ige Förderung durch Bund und Land (60 % Bund und 20 % Land) vorausgesetzt. Die entsprechenden Finanzmittel sind in die Finanzplanung 2018 bis 2020 aufzunehmen.
- e) Bei der Frage, ob eine Antragstellung zum vorgesehenen Zeitpunkt erfolgen soll, hat sich die Verwaltung von folgenden Überlegungen leiten lassen:
- Die Stellung des Antrages bedeutet ein starkes politisches Signal für das Projekt - „Wir bleiben dran...“
 - Im Rahmen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen haben sich Bund und Länder am 14.10.2016 festgelegt, dass das Bundes-GVFG dauerhaft über 2019 hinaus fortgeführt wird. Ein Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes liegt zwischenzeitlich vor. Die vorgesehene Änderung schafft die Voraussetzungen zur Fortführung des Bundes-GVFG.
 - Bereits in einer Antwort auf eine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Bundestag hatte die Bundesregierung im August 2016 zu erkennen gegeben, dass die bewährten Förderstrukturen beibehalten, d. h. keine Förder-schwerpunkte bei der Sanierung von bestehenden Infrastrukturen gesetzt wer-

den sollen und eine Fortsetzung keine Auswirkungen auf die Höhe der Fördersätze habe.

- Der Antrag kann im laufenden Verfahren (Dauer der Antragsbearbeitung durch Land und Bund 12 bis 18 Monate) zurückgenommen werden.
- Aus der Antragstellung folgt keine Bauverpflichtung im rechtlichen Sinne.

Und ganz entscheidend:

- Die bislang vertretene Linie bleibt unverändert - die Finanzmittel werden erst bei einer Fortsetzung des Bundes-GVFG durch Gesetz und nach einem positiven Zuwendungsbescheid in Anspruch genommen.

II. Ausführliche Sachdarstellung

1. Aktueller Sachstand

Seit der letzten Berichterstattung im Herbst 2015 (KT-Drucksache Nr. IX-0204) wird durch die Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG) mit Nachdruck am Planfeststellungsverfahren für Modul 1 gearbeitet. Es wird damit gerechnet, dass die Planfeststellungsbeschlüsse für die Planfeststellungsabschnitte (PFA) Bahnhof Metzingen und Ermstalbahn (PFA 1 und 2) sowie der Ammertalbahn (PFA 3/4) noch in diesem Jahr erlassen werden. Der Zeitplan der ENAG sieht für den PFA 5 - Haltepunkte Reutlingen-Bösmannsacker und Reutlingen-Storlach - vor, dass der Planfeststellungsbeschluss im März 2017 vorliegen wird. Dies setzt nach Einschätzung der ENAG insbesondere voraus, dass die Frage nach der Lage des Haltepunktes Storlach bzw. der Umgang mit dieser Frage im Planfeststellungsverfahren mit der Stadt Reutlingen bis Mitte Dezember 2016 geklärt wird. Mit dem Planfeststellungsbeschluss für den PFA 6 - Haltepunkte Tübingen-Güterbahnhof und Tübingen-Neckaraue - rechnet die ENAG bis April 2017.

Grundlage für das Planfeststellungsverfahren war die Beauftragung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Die notwendigen finanziellen Mittel wurden vom Landkreis und den Anliegerkommunen in den Haushalten 2015 und 2016 zur Verfügung gestellt.

Die Fahrzeitenrechnung und Bestätigung der betrieblichen Machbarkeit für Modul 1 durch DB Netz liegt zwischenzeitlich vor, bedarf jedoch noch der abschließenden Bewertung. Diese fahrplantechnische Untersuchung wird zur finalen Festlegung des Betriebskonzepts benötigt. Daran anschließend bedarf es noch der Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für Modul 1 mit einem positiven Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) über 1, die ebenfalls Grundlage für den GVFG-Finanzierungsantrag ist.

2. Förderung durch Bund und Land

Durch die Einigung über die Verlängerung des GVFG anlässlich des Flüchtlingsgipfels am 24.09.2015 eröffnete sich im vergangenen Herbst eine Finanzierungsperspektive über das Jahr 2019 hinaus. Bund und Land hatten sich inhaltlich darauf verständigt, die Haushaltsmittel des GVFG im Rahmen der Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ungekürzt über 2019 hinaus bereitzustellen.

Diese Einigung war Anlass, sich nochmals intensiv mit Bund und Land auszutauschen. Dazu fand am 18.11.2015 ein Gespräch mit den beiden damaligen Ministern Hermann und Dr. Schmid statt - vgl. hierzu Ziffer 2 der KT-Drucksache Nr. IX-0204. Ein wichtiger Punkt in diesem Gespräch war die bisherige negative Priorisierung durch den Kabinettsbeschluss. Die kommunale Seite ging nach dem Gespräch davon aus, dass durch die Ankündigung der Fortführung des Bundes-GVFG die negative Priorisierung von Modul 1 weggefallen ist und es damit gleichberechtigt mit den übrigen bereits angemeldeten Projekten sei. Von beiden Ministern wurde zudem zugesichert, dass das Land die vom Bund festgelegte Förderquote in den Förderbescheid übernehmen und diese auch zur

Auszahlung bringen wird. Nach dem Gespräch bestand Zuversicht, dass eine Weiterführung von Modul 1 möglich sei.

Herr Minister Hermann stellte im Frühjahr 2016 in einem Schreiben klar, dass die negative Priorisierung erst wegfalle, wenn die GVFG-Nachfolgeregelung Gesetzeskraft erlangt habe. Das Land bekenne sich nach wie vor positiv zur Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und habe die Co-Finanzierung für Modul 1 einschließlich der Finanzierungsrisiken in Bezug auf die DB-Strecken im Landeshaushalt sichergestellt, unabhängig von einer Umsetzung bis 2019.

Im März diesen Jahres wurde im Hinblick auf die vom Land dargestellte Situation ein Gespräch mit Herrn Staatssekretär Ferlemann vom Bundesverkehrsministerium geführt. Er wies darauf hin, dass vor Änderung des GVFG noch eine Grundgesetzänderung notwendig sei. Er sah zum damaligen Zeitpunkt die Einleitung des notwendigen Gesetzgebungsverfahrens nicht vor Herbst 2016.

Im September 2016 ergab sich auf der Basis eines fachlichen Austausches mit dem Ministerium für Verkehr, dass das Land trotz nachrangiger Priorisierung den GVFG-Finanzierungsantrag bei Vorliegen aller notwendiger Unterlagen bearbeiten und an den Bund zur Aufnahme in Kategorie A des B-GVFG-Programmes weiterleiten würde. Die für das Projekt erfolgte Posteriorisierung werde erst auf den jeweiligen Mittelabruf angewandt. Gleichzeitig wurde aber auch deutlich gemacht, dass die Antragsbearbeitung zwischen 12 und 18 Monaten dauern wird. Nach aktueller Einschätzung wäre damit erst Mitte 2018 mit einem Zuwendungsbescheid zu rechnen.

Im Rahmen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen erfolgte nun durch den Beschluss in der Konferenz der Regierungschefinnen und Regierungschefs von Bund und Ländern am 14.10.2016 die Festlegung, dass das Bundes-GVFG dauerhaft fortgeführt wird. Bereits auf eine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Bundestag antwortete die Bundesregierung, dass sie die bewährten Förderstrukturen aufrechterhalten werde. Daraus lässt sich ableiten, dass eine Fortsetzung des GVFG 1:1 erfolgen wird.

Zwischenzeitlich liegt ein Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes zur Umsetzung der Beschlüsse vom 14.10.2016 vor. Durch die Änderung des Artikel 125c Grundgesetz sollen die verfassungsrechtlichen Voraussetzungen für die Fortführung des Bundes-GVFG geschaffen werden. Der Kabinettsbeschluss ist für den 08.12.2016 vorgesehen.

3. Gesamtkosten Modul 1

Die ENAG hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Kosten für Modul 1 auf Basis der Entwurfs- und Genehmigungsplanung angepasst. Die bisher dargestellten Kosten für Modul 1 - vgl. KT-Drucksache Nr. IX-0034 - haben den Stand der Vorplanung (Juli 2014).

Derzeit wird von folgenden Kosten - Stand August 2016 - ausgegangen:

	Kosten	Gesamtkosten	Kostensituation Landkreis RT
I.	Planungskosten insg.	16,3 Mio. EUR	5,5 Mio. EUR
Ia	davon nicht zuwendungsfähig	15,4 Mio. EUR	5,2 Mio. EUR
Ib	davon zuwendungsfähig	0,9 Mio. EUR	0,3 Mio. EUR
II.	Investitionskosten insg.	97,3 Mio. EUR	30,1 Mio. EUR
IIa	davon Ermstalbahn	17,9 Mio. EUR	17,9 Mio. EUR
IIb	davon DB-Anteil	30,1 Mio. EUR	12,2 Mio. EUR
IIc	davon Ammertalbahn	49,3 Mio. EUR	----
III.	Nicht zuwendungsfähige Kosten - ca. 5% aus II.	4,9 Mio. EUR	1,5 Mio. EUR
IV.	Kommunaler Anteil an zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 20% aus Summe Ib + II. ./ III.	18,7 Mio. EUR	5,8 Mio. EUR
V.	Kommunaler Anteil (Ia. + III. + IV.) (incl. möglicher Förderung für Ausführungsplanung)	38,9 Mio. EUR	12,5 Mio. EUR
VI.	Landesanteil an den zuwen- dungsfähigen Kosten - 20% aus Summe Ib + II. ./ III.	18,7 Mio. EUR	5,8 Mio. EUR
VII.	Bundesanteil an den zuwen- dungsfähigen Kosten - 60% aus Summe aus Ib + II. ./ III.	56,0 Mio. EUR	17,4 Mio. EUR
	davon Ermstalbahn	10,3 Mio. EUR	10,3 Mio. EUR
	davon DB-Anteil	17,3 Mio. EUR	7,1 Mio. EUR
	davon Ammertalbahn	28,4 Mio. EUR	----
VIII.	Summe Planung und Investitionen	113,6 Mio. EUR	35,6 Mio. EUR

Es ergibt sich insgesamt eine Erhöhung bei den Investitionskosten um 8,5 Mio. EUR, die sich wie folgt aufteilt:

	bisher	neu	Differenz
Ermstalbahn	17,5 Mio. EUR	17,9 Mio. EUR	+ 0,4 Mio. EUR
Ammertalbahn	47,6 Mio. EUR	49,3 Mio. EUR	+ 1,7 Mio. EUR
DB-Anteil Landkreis RT (Wegfall Haltepunkt Metzingen-Süd)	12,3 Mio. EUR	12,2 Mio. EUR	- 0,1 Mio. EUR
DB-Anteil Landkreis Tü	11,4 Mio. EUR	17,9 Mio. EUR	+ 6,5 Mio. EUR
Investitionen Modul 1	88,8 Mio. EUR	97,3 Mio. EUR	+ 8,5 Mio. EUR
davon Landkreis RT	29,8 Mio. EUR	30,1 Mio. EUR	+ 0,3 Mio. EUR
Landkreis Tü	59,0 Mio. EUR	67,2 Mio. EUR	+8,2 Mio. EUR

Bei den Planungskosten wird der bisherige Betrag von 16,3 Mio. EUR zugrunde gelegt.

4. Kostenschlüssel Anliegerkommunen

Die Verwaltung hatte mit den Anliegerkommunen als Partner von Modul 1 bisher eine Aufteilung der Kosten für die Vorplanung sowie die Entwurfs- und Genehmigungsplanung vereinbart. Auf dieser Grundlage wurde mit den Partnern noch vor der Sommerpause vorbehaltlich der notwendigen Gremienentscheidungen besprochen, diesen Kostenschlüssel auch für die Ausschreibungs- und Ausführungsplanung und für die Investitionskosten fortzuführen, falls es zu einer weiteren Realisierung des Projektes kommt, da sich der Kostenschlüssel bewährt hat.

Folgende Kosten für die Ausschreibungs- und Ausführungsplanung - Phase III - sowie Investitionen entfallen auf den Landkreis und die Anliegerkommunen:

	Kommunaler Anteil an den Planungskosten (Phase III)	Kommunaler Anteil an den Investitionskosten (Basis Entwurfs- und Genehmigungsplanung)	Gesamtsumme Anteil Planungs- und Investitionskosten	%-Anteil an den Planungs- und Investitionskosten
Landkreis Reutlingen	1.260.000 EUR	3.035.000 EUR	4.295.000 EUR	42 %
Stadt Reutlingen	300.000 EUR	725.000 EUR	1.025.000 EUR	10 %
Stadt Metzingen	480.000 EUR	1.155.000 EUR	1.635.000 EUR	16 %
Stadt Bad Urach	480.000 EUR	1.155.000 EUR	1.635.000 EUR	16 %
Gemeinde Dettingen a. d. Erms	480.000 EUR	1.155.000 EUR	1.635.000 EUR	16 %
	3.000.000 EUR	7.225.000 EUR	10.225.000 EUR	100 %

Der Anteil des Landkreises beträgt 42 %. Auf die Ausschreibungs- und Ausführungsplanung entfallen somit rund 1.260.000 EUR; der Anteil des Landkreises an den Investitionen beträgt rund 3.035.000 EUR, insgesamt 4.295.000 EUR. Über die Kostenanteile der Anliegerkommunen müssen in den jeweiligen Gremien noch Beschlüsse herbeigeführt werden.

5. Ausschreibungs- und Ausführungsplanung

Mit der Ausführungsplanung und Ausschreibung würde die nächste Projektphase (Phase III - HOAI-Phase 5 bis 7) eingeleitet. Die Ausführungsplanung dient der Erstellung von Ausschreibungsunterlagen und Leistungsverzeichnissen, auf deren Grundlage dann die Ausschreibung der Bauleistungen und deren Vergabe erfolgen. Sie konkretisiert die Planungstiefe erneut, zum Beispiel dort, wo detaillierte Planungsgrundlagen (Sicherungs- und Leittechnik) erforderlich sind. In dieser Projektphase sind auch die Betreuung des Bauvorhabens und die Dokumentation beinhaltet.

Ein Teil der Ausführungsplanung ist GVFG-zuschussfähig. Deshalb muss der GVFG-Finanzierungsantrag vorab gestellt sein. Für die Ausführungsplanung und die Ausschreibung ist zu gegebener Zeit eine weitere Beschlussfassung des Kreistages über einen Zuschuss und die Ermächtigung zum Abschluss einer weiteren Zuwendungsvereinbarung mit der ENAG notwendig. Bis zum Erlass eines Zuwendungsbescheides sollen keine weiteren Finanzmittel in Anspruch genommen werden.

6. Stellung GVFG-Finanzierungsantrag

Um einen GVFG-Finanzierungsantrag beim Land stellen zu 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) mit einem NKI über 1 müssen vorliegen.

Diese Voraussetzungen liegen nach aktueller Abschätzung frühestens Anfang 2017 vor.

Was spricht für eine zeitnahe Antragstellung?

- Die Stellung des GVFG-Finanzierungsantrages bedeutet ein starkes politisches Signal fürs Projekt - „Wir bleiben dran...“
- Durch den Beschluss in der Konferenz der Regierungschefinnen und Regierungschefs von Bund und Ländern am 14.10.2016 zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen wird das B-GVFG fortgesetzt. Ein Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes liegt zwischenzeitlich vor. Die vorgesehene Änderung schafft die Voraussetzungen zur Fortführung des B-GVFG.
- Von Seiten der Bundesregierung wird in einer Bundestagsanfrage davon ausgegangen, dass die Fortführung des B-GVFG in bisheriger Höhe und Förderstruktur erfolgen soll.
- Städte und Gemeinden, aber auch die anderen Projektpartner, haben zu erkennen gegeben, dass sie das Verfahren grundsätzlich unter dem Vorbehalt der Gremienentscheidung mittragen könnten.

- Das Land wird mit den Programmzuweisungen vom Bund wie folgt vorgehen und die Fördermittel nach folgender Priorität verteilen:
 - Projekte, die noch einen Förderbescheid über eine feste Zusage auf einen 60-%igen Bundesanteil haben.
 - Projekte aus dem Kabinettsbeschluss vom November 2012
 - die beiden nachgereichten Projekte Regional-Stadtbahn Modul 1 und Mobilitätsnetz Heidelberg.
- Bisher ist das Projekt im Kabinettsbeschluss der durch das Land positiv bewerteten und mit einer Co-Finanzierungszusage versehenen Projekte enthalten. Mit der zeitnahen Antragstellung erhalten wir die Chance, einen Bescheid über bis zu 80 % (bis zu 60 % Bund und 20 % Land) zu erhalten.
- Zeitvorteil, wenn mit einer Antragsstellung nicht auf den Erlass des Bundes-GVFG gewartet wird.
- Das Land erwartet ferner einen realistischen Zeitplan zur Umsetzung des Vorhabens, der nur darstellbar ist, wenn der Finanzierungsantrag gestellt wird. Daraus lassen sich auch die weiteren Zeitabläufe entwickeln, auch wenn das Zeitfenster bis zum Jahr 2019 damit überschritten wird.
- Der GVFG-Finanzierungsantrag kann, solange kein bestandskräftiger Zuwendungsbescheid vorliegt, zurückgenommen werden.
- Durch die Einreichung und die Bewilligung des GVFG-Förderantrags entsteht keine Bauverpflichtung im rechtlichen Sinne.

7. Sicherstellung der Gesamtfinanzierung

Für die GVFG-Finanzierungsantragsstellung müssen die beiden Landkreise Reutlingen und Tübingen spätestens vor dem Abschluss der Vorprüfung des GVFG-Finanzierungsantrages durch das Land die Gesamtfinanzierung für Modul 1 sicherstellen. Dies bedeutet, dass neben dem kommunalen Anteil für das Projekt auch das mögliche Risiko des Ausfalls der Bundesförderung für den kommunalen Teil von Modul 1 (Ermstal- und Ammertalbahn) garantiert werden muss. Dabei wird die positive Zusage des Landes in Bezug auf die Abdeckung der Finanzierungsrisiken beim DB-Anteil des Projektes vorausgesetzt. Dafür ist ein positiver Gremienbeschluss notwendig. Als Geschäftsgrundlage wird weiterhin eine 80-%-ige Förderung durch Bund und Land (60 % Bund und 20 % Land) vorausgesetzt. Die kommunalen Anteile des Projektes - weitere Planungs- und die notwendigen Investitionskosten - sind in den Haushalten des Landkreises und der Anliegerkommunen einzuplanen.

Der Landkreis wird seinen Anteil in der mittelfristigen Finanzplanung in den Jahren 2018 bis 2020 wie folgt darstellen:

2018:	1.295.000 EUR
2019:	1.500.000 EUR
2020:	<u>1.500.000 EUR</u>
insgesamt:	4.295.000 EUR

8. Weiterer Zeitplan der ENAG

Die ENAG beabsichtigt, den GVFG-Finanzierungsantrag im März 2017 beim Ministerium für Verkehr zu stellen und geht davon aus, dass der Zuwendungsbescheid bis Mitte 2018 vorliegen wird. In der 2. Jahreshälfte 2018 ist die Erstellung der Ausführungsplanung vorgesehen. Nach Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen soll die Durchführung aller Baumaßnahmen für Modul 1 zwischen 2019 und 2021 stattfinden.