

Titel der Drucksache:

**Grundsatzbeschluss zum Ausbau der Erfurter
 Stadtbahn - Stadtbahnlinie 9**

Drucksache

0193/24

Stadtrat

Entscheidungsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	08.02.2024	nicht öffentlich	Vorberatung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr	20.02.2024	öffentlich	Vorberatung
Stadtrat	20.03.2024	öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag

01

Auf Grundlage einer bereits erfolgten verkehrlich-städtebaulichen Trassenuntersuchung und dem Ergebnis der Standardisierten Bewertung, wird als Zielstellung die Erweiterung der Stadtbahn um eine neue Linie 9 beschlossen. Der Beschluss erfolgt vorbehaltlich der haushalterischen und rechtlichen Voraussetzungen bei Stadt und SWE Stadtwerke Erfurt GmbH und vorbehaltlich einer entsprechenden Förderung durch den Bund und den Freistaat Thüringen.

02

Die Vergabe und Finanzierung der erforderlichen Planungsleistungen und Durchführung des Verkehrsbauvorhabens erfolgen auf der Grundlage eines Maßnahmeträgervertrages zwischen der Landeshauptstadt Erfurt mit der Erfurter Verkehrsbetriebe AG. Die Planungsleistungen werden zunächst bis zur Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2 HOAI) beauftragt. Die fachliche Verantwortung für diese Planungsphase einschließlich der notwendigen Kommunikationsleistungen zum Projekt liegt bei der Stadt.

03

Mit den Ergebnissen aus Vorplanung und erfolgter Öffentlichkeitsbeteiligung sowie in Kenntnis der haushalterischen Voraussetzungen für eine gesicherte Finanzierung der Eigenmittel für das Gesamtprojekt, ist durch den Stadtrat eine endgültige Entscheidung zur Umsetzung des Stadtbahnprojektes,– Stadtbahnlinie 9, zu treffen.

Nachhaltigkeitscontrolling <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage	Demografisches Controlling <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage			
Finanzielle Auswirkungen <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja → ↓	Nutzen/Einsparung <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Sachverhalt Personal- und Sachkosten (in EUR) / Personalkosteneinsparung (in VbE)			
Deckung im Haushalt <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja	Gesamtkosten 3.400.000 EUR			
HHSt.:61030.94010 ↓				
	Vor. RE2023	2024	2025	2026
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	50.000 EUR	1.600.000 EUR	1.100.000 EUR	650.000 EUR
<input type="checkbox"/> Deckung siehe Entscheidungsvorschlag				

Fristwahrung

Ja Nein

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 - Abschlussbericht Studie Stadtbahntrasse

Anlage 2 – Lageplan

Hinweis: Die Anlagen sind im Gremieninformationssystem einsehbar.

Sachverhalt

1. Veranlassung:

Mit dem Stadtratsbeschluss 1531/23 vom 27.09.2023 wurde die Verwaltung beauftragt einen Grundsatzbeschluss zum Ausbau der Erfurter Stadtbahnlinie 9 vorzubereiten.

Bereits seit mehreren Jahren beschäftigen sich Stadtrat, Stadtverwaltung und EVAG mit Erweiterungsmöglichkeiten im Erfurter Stadtbahnnetz, welches seine Kapazitätsgrenzen im Innenstadtbereich erreicht hat. Die verkehrspolitische Zielstellung, den ÖPNV noch attraktiver und moderner zu gestalten, ist eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung wesentlicher Ziele der Verkehrswende in der Landeshauptstadt Erfurt. Mit der Ausweitung und Stabilisierung des Stadtbahnnetzes kann ein wesentlicher verkehrlicher Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele geleistet werden. Neben dem regulären Linienbetrieb wurde dabei auch stets der Fokus auf verbesserte Havariemöglichkeiten insbesondere bei Sperrungen im Bereich Bahnhofstraße/ Hauptbahnhof gelegt.

Neben den notwendigen Netzerweiterungen muss ebenso der vorhandene Fahrzeugpark

attraktiver mit energiesparenden Fahrzeugen gestaltet werden, um auf den Hauptästen die gestiegene Fahrgastnachfrage mit neuen, größeren Fahrzeugeinheiten abdecken zu können. Die EVAG hat sich daher entschlossen, neben den in den Jahren 2021 und 2022 gelieferten 14 Tralink-Fahrzeugen 10 weitere Fahrzeuge in Auftrag zu geben. Diese sind baugleich mit den bereits beschafften Fahrzeugen und sollen im Jahr 2026 geliefert und in Betrieb genommen werden. Damit wären die fahrzeugtechnischen Voraussetzungen für das Stadtbahnprojekt gegeben.

Im Zusammenhang mit der weiteren Stadtentwicklung, vor allem auch in der Oststadt, enthält der Nahverkehrsplan 2020-24 (DS 0193/20) folgenden Auftrag:

" Planerische Untersuchung für eine Stadtbahntrasse Stadtpark – Thälmannstraße – Leipziger Platz – nördliches Stadtgebiet hinsichtlich Machbarkeit, möglicher Netzeinbindung und Auswirkungen. Die Wirkungen als Havarietrasse zur Bahnhofstraße sind zu bewerten."

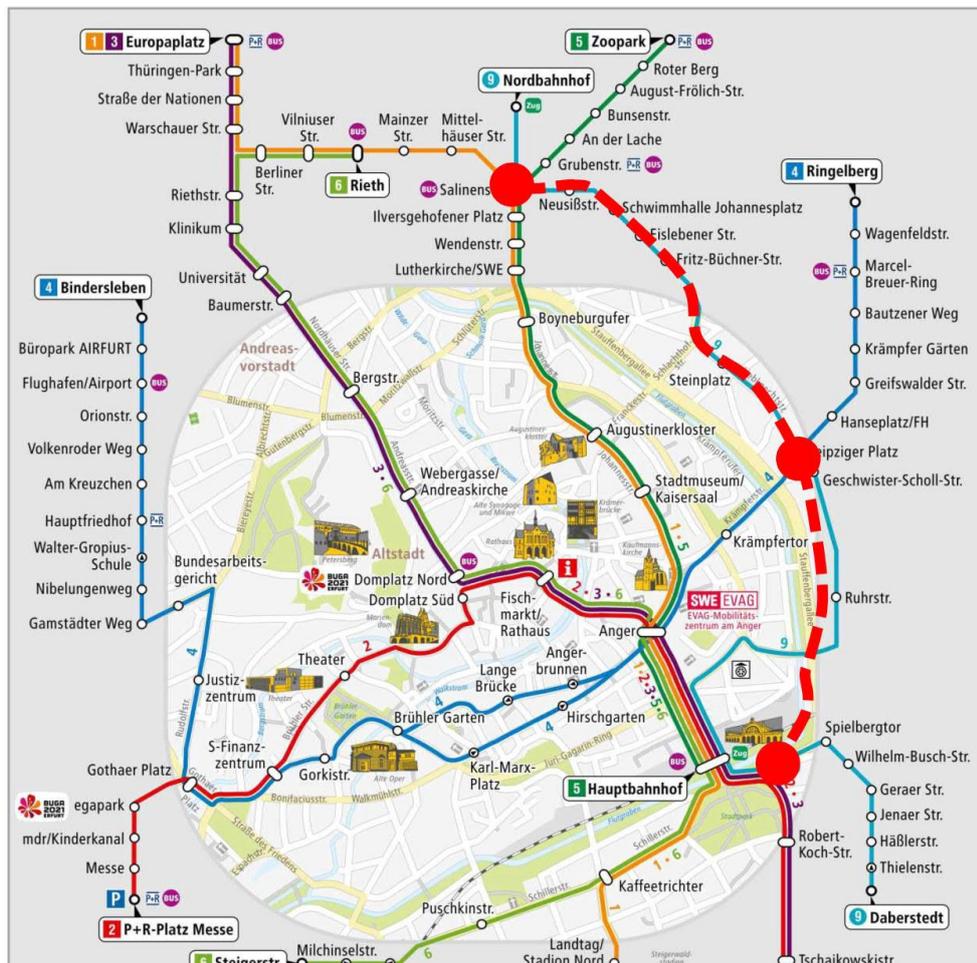
Weiterhin hat der Stadtrat am 28.04.21 den Beschluss für ein Stadtbahnprogramm 2.0 (DS 1793/19) wie folgt gefasst:

- 01 Der Oberbürgermeister wird beauftragt, alle Vorbereitungen zur Antragsstellung für das Bundesförderprogramm zu veranlassen, um die Voraussetzungen zur Mittelbeantragung im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) zum Ausbau des Erfurter Straßenbahnnetzes zu erfüllen. Dabei sind neue förderwürdige Projekte mit geringerem Mittelaufwand als bisher seitens der Verwaltung angenommen, in Betracht zu ziehen.
- 02 Der Oberbürgermeister wird in dem Zusammenhang beauftragt, ein Konzept für den Ausbau des Straßenbahnnetzes bzw. zur Schaffung neuer Strecken und Linien zu entwickeln, das dem zuständigen Ausschuss bis Ende des Jahres 2021 vorzulegen ist.

In einer Informationsveranstaltung am 16.09.2021 wurde bereits Vertretern der Stadtratsfraktionen der gegenwärtige Arbeitsstand für eine neue Stadtbahnstrecke durch EVAG und Stadtverwaltung vorgestellt. Alle Teilnehmer begrüßten das Projekt Stadtbahnlinie 9 und sprachen sich dafür aus, eine Umsetzung in der bis 2030 laufenden GVFG-Förderperiode mit erhöhten Fördersätzen anzustreben.

2. Verkehrlich-städtebauliche Trassenuntersuchung:

Die Stadtverwaltung hat in den Jahren 2020/21 durch das Büro StadtLabor Leipzig eine verkehrlich-städtebauliche Trassenuntersuchung für den markierten Korridor der heutigen, hochbelasteten Buslinie 9 -Nord erarbeiten lassen.



Trassenkorridor
 Stadtbahn
 Linie 9

Verknüpfung mit
 Stadtbahnnetz



In einem ersten Ergebnis konnte die Machbarkeit einer Stadtbahntrasse im Gesamtabschnitt Stadtpark – Knoten Schmidtstedter Brücke – Leipziger Platz – Steinplatz – Friedrich-Engels-Straße – Einbindung in die Magdeburger Allee nachgewiesen werden.

Es bestehen in dieser Führung folgende Trassenvarianten

- im Südteil Führung über Thälmannstraße oder Stauffenbergallee und
- im Nordteil Führung über Stollbergstraße oder Salzstraße / Salinenstraße.

Aus verkehrlicher Sicht erhält die Führung über Thälmannstraße (Lage in Schwereachse, verbesserte Erschließungswirkung, geringere Auswirkungen auf das vorhandene Straßen- und Verkehrsnetz) und Stollbergstraße (vollständige Anbindung an Magdeburger Allee mit Nutzungsmöglichkeit der Schleife Grubenstraße) den Vorzug.

Für die Realisierung einer solchen Stadtbahnstrecke (Angabe für verkehrliche Vorzugslösung) wurden geschätzte Baukosten (incl. Planungskosten) von 83,7 Mio. € (Netto) auf der Preisbasis 2021 ermittelt.

3. Verfahren zur Standardisierten Bewertung:

Die EVAG hat durch das Ingenieurbüro PTV Dresden ein für die Förderung vorgeschriebenes bundeseinheitliches Standardisiertes Bewertungsverfahren für die Trassenvariante über Thälmannstraße und Stollbergstraße durchführen lassen. Im September 2023 wurde das Verfahren für die geplante Stadtbahn- Erweiterungstrasse "Linie 9" abgeschlossen. Unter Ansatz der Bau- und Planungskosten sowie der Beachtung der vorhersehbaren Stadtentwicklung wurde ein Ohnefall (Grundlage vorhandenes EVAG-Netz) mit einem Mitfall (Stadtbahnlinie 9 mit Anpassungen vor allem im Bus-Netz) verglichen. Die vorliegenden Ergebnisse belegen, dass eine Umsetzung des

geplanten Investitionsvorhabens volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Der errechnete Kosten-Nutzen Indikator von 1,41 liegt deutlich über dem kritischen Wert von 1. Die Ergebnisse wurden dem Fördermittelgeber Bund vorgestellt und von ihm bestätigt. Damit ist eine wesentliche Fördervoraussetzung erfüllt.

4. Kostenschätzung und mögliche Förderungen:

Als Attraktivitätsschub für den Ausbau des ÖPNV in Deutschland wurde im Jahr 2019 das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) novelliert und dabei durch den Bund finanziell deutlich aufgestockt. Für den Ausbau von Stadtbahnstrecken bietet es eine bis 75 %-ige Förderung der Baukosten, die hier zum Ansatz gebracht werden. Für die Planungsleistungen sind maximal 10 % der ermittelten 17 % förderfähig.

Die Förderung beginnt mit der Aufnahme der Maßnahme in Förderkategorie A, für die ein Planfeststellungsbeschluss und die gesicherte Finanzierung der Eigenmittel vorliegen müssen.

Geschätzte Baukosten Stadtbahnstrecke mit Planungskosten:	83,7 Mio €
- davon förderfähig aus Bundesprogramm	78,1 Mio €
➔ Bundesförderung	58,6 Mio €*
➔ Erforderliche Eigenmittel (ohne Landesförderung)	25,1 Mio €
➔ davon für die Vorplanung durch die Stadt	ca. 3,0 Mio €

* Die Fördermittelanmeldung wurde zusätzlich um 10 % erhöht, um Preiserhöhungen abdecken zu können. Belastbarere Kostenschätzungen können erst im Ergebnis der weiterführenden Planung ermittelt werden.

Beim ersten Erfurter Stadtbahnprogramm hat sich der Freistaat mit 10 % an der Förderung beteiligt. Eine solche Beteiligung ist auch in anderen Bundesländern üblich und darf als obligatorisch erwartet werden.

Der Freistaat Thüringen steht dem Projekt Stadtbahnlinie 9 grundsätzlich positiv gegenüber, hat sich aber über die Möglichkeiten zur Bereitstellung von Fördermitteln trotz mehrfacher An- und Nachfragen bislang noch nicht verbindlich geäußert.

Im Ergebnis der Vorstellung des Projektes vor Fraktionsvertretern am 16.09.21 wurde die Bereitstellung von Landesfördermitteln in Höhe von 10 % = 7,8 Mio € als Voraussetzung für eine Finanzierbarkeit des Projektes betont. Mit dem Stadtratsbeschluss 1531/23 vom 27.09.2023 fordert der Stadtrat die Landesregierung auf, Fördermittel zur Kofinanzierung des Projektes aus dem GVFG Förderprogramm des Bundes vorzusehen. Der Oberbürgermeister bzw. der zuständige Beigeordnete stehen dazu weiterhin mit der zuständigen Ministerin in Kontakt und verhandeln über die Notwendigkeit der Kofinanzierung durch Landesfördermittel. Über Ergebnisse der Gespräche wird der Stadtrat informiert. Weiterhin wäre es für die Umsetzung die Stadtbahnprojektes ausgesprochen hilfreich, wenn auch die lokalen politischen Mandatsträger im Thüringer Landtag eine Aufnahme des Projektes in das Landesförderprogramm ab 2024 unterstützen würden.

5. Weitere Bearbeitung und Öffentlichkeitsbeteiligung:

Bisher liegt eine relativ grobe verkehrlich-städtebauliche Trassenuntersuchung für die Stadtbahnlinie 9 vor. Diese zeigt die grundsätzliche Machbarkeit, aber auch die entstehenden

Probleme im Umfeld der Strecke auf.

So erfordert die Einordnung der Stadtbahnstrecke eine vollständige Umgestaltung der vorhandenen Straßenräume unter dem Aspekt der Flächengerechtigkeit und der städtebaulichen Bemessung. Wesentliche Zielstellungen sind dabei:

- Aufwertung und Neugestaltung der öffentlichen Straßenräume unter Beachtung des vorhandenen Baumbestandes,
- notwendig entfallende Bäume werden im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Streckenbereich ersetzt, wo der Baumbestand ergänzt und verdichtet werden soll,
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Fahrgäste,
- weitestgehende Bevorrechtigung der Stadtbahn aus Attraktivitätsgründen und als wichtige Fördervoraussetzung (sowohl über separate Gleisanlagen als auch über LSA-Steuerung möglich) sowie
- Einordnung von Radverkehrsanlagen entlang der gesamten Trasse.

Die Umsetzung dieser Zielstellungen lässt sich nur mit teilweise einschneidenden Veränderungen der vorhandenen Verkehrsanlagen realisieren. Das führt zu

- einer Neuorganisation des vorhandenen Kfz-Erschließungssystems, wobei dabei Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz möglichst zu minimieren sind,
- einer deutlichen Reduzierung von öffentlichen Stellplätzen in den betroffenen Straßenzügen. Die Einordnung der Stadtbahn und von Radverkehrsanlagen führt nach ersten überschläglichen Erkenntnissen zu Stellplatzreduzierungen entlang der verkehrlichen Vorzugstrasse von ca. 50% der aktuell vorhandenen 536 Stellplätze. Der Umfang des Eingriffes in den Stellplatzbestand, stellt sich dabei in den betroffenen Straßenräumen differenziert dar.

Um eine Akzeptanz für die Stadtbahnmaßnahme bei den Anwohnern zu erreichen, sind – neben notwendigen kommunikativen Angeboten – auch Ersatzangebote für entfallende Stellplätze zu schaffen.

Im Rahmen der Vorplanung sind deshalb Fachbeiträge zur Unterbringung von Ersatzstellplätzen z.B. in Quartiersgaragen, zu den Möglichkeiten alternativer Mobilitätsangebote sowie zur Veränderung der Verkehrsorganisation im Trassenumfeld zu erstellen. Dadurch entstehende zusätzliche Kosten sind mit dem Abschluss der Vorplanung vorzulegen. Sie sind in den bisherigen Kostenschätzungen noch nicht enthalten. Über Umsetzung und zeitliche Einordnung ist im Rahmen des städtischen Haushaltes zu entscheiden.

Die verkehrlich-städtebauliche Trassenuntersuchung zeigt, dass die Einordnung der Stadtbahnstrecke weitgehend unter Beachtung des bestehenden Baumbestandes möglich ist. Für die exakte Trassenführung sowie für die Gestaltung des Umfeldes sind aber noch umfangreiche Variantenuntersuchungen notwendig. Erste Ergebnisse und Vorschläge sollten mit Beginn einer Bürgerbeteiligung für die Stadtbahntrasse vorliegen, um eine belastbare Diskussionsgrundlage für die Gespräche mit den Anwohnern zu haben.

Aus der Erfahrung ähnlicher Projekte in anderen Städten, aber auch zur Nordhäuser Straße ist zum Projekt eine umfassende Kommunikationsstrategie und begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung zwingend notwendig. Diese soll von hierauf spezialisierten externen Kommunikationsexperten durchgeführt werden. Dieser Prozess muss zeitnah mit dem Vorliegen erster Ergebnisse zu Auswirkungen auf Stellplätze, Verkehrs- und Erschließungsanlagen parallel zur Vorplanung

beginnen. Die Kosten hierfür sind in der Haushaltsstelle 61030.94010 für 2024/25 enthalten.

6. Zeitplan Stadtbahnerweiterung Linie 9 Nord:

Die EVAG hat beim Freistaat und beim Bund das grundsätzliche Projekt des Stadtbahnausbaus Linie 9 vorgestellt. Auf Grund der Förderwürdigkeit hat der Freistaat die Maßnahme zum 28.02.2022 als GVFG-Fördermaßnahme beim Bund angemeldet, ohne seine eigene notwendige Beteiligung zu erklären. Die Aufnahme erfolgt hier vorerst in der unverbindlichen Kategorie C.

Mit dem Ziel einer Fertigstellung der Stadtbahnstrecke Linie 9 in der laufenden GVFG-Förderperiode bis 2030, ergeben sich folgende Schritte.

Anmeldung des Projektes beim Bund in Kategorie C	28.02.2022
Standardisierte Bewertung	09/2023 abgeschlossen
Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI) und Öffentlichkeitsbeteiligung - insgesamt ca. 2 Jahre	Nach Vergabeverfahren Start im 3.Quartal 2024 möglich
Erarbeitung der Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren (0,5 Jahre)	Fertigstellung nach Maßgabe des Haushaltes
Planfeststellungsverfahren (1 Jahr)	Beauftragung durch EVAG
Anmeldung des Projektes beim Bund in Kategorie A	
Ausführungsplanung (ca. 2 Jahre - Start bereits während Planfeststellungsverfahren)	Beauftragung durch EVAG
Baustart (möglich nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses und entsprechender Ausführungsplanung)	In Verantwortung der EVAG
Inbetriebnahme	Geplant 31.12.2030

Über den Planungs- und Realisierungszeitraum ist eine städtebauliche Begleitung der Gesamtmaßnahme vorgesehen.

Für die Aufnahme des Projektes in die verbindliche GVFG-Förderkategorie A muss die Finanzierung seitens Stadt / EVAG verbindlich geklärt sein sowie das Baurecht für die Strecke vorliegen.

7. Maßnahmeträgervertrag:

Die Komplexität des Vorhabens Stadtbahnlinie 9 berührt Zuständigkeiten sowohl der EVAG als auch der Stadt. Für eine zügige und zugleich qualitätsvolle Realisierung des Projektes mit einer Aufwertung des Umfeldes bedarf es einer vertrauensvollen Zusammenarbeit aller Projektbeteiligten sowie klarer Strukturen hinsichtlich Planung, Umsetzung und Finanzierung.

Hierfür hatte sich beim 1. Erfurter Stadtbahnprogramm 1996 – 2007 ein Maßnahmeträgervertrag bewährt, der der EVAG die Gesamtverantwortung für die Stadtbahnrealisierung übertragen hat. Ein solches Konstrukt wird auch in anderen Städten bei großen Straßenbahnvorhaben angewendet (Bsp. Stadtbahnprogramm Halle) und hat die Vorteile u.a. der Abrechnung nach Nettopreisen, kürzerer Entscheidungswege und flexiblerer Ausschreibungs- und Auftragsvergabe.

Auch für die Realisierung der Stadtbahnlinie 9 soll die Maßnahmeträgerschaft auf die EVAG übergehen. Ein entsprechender Vertragsentwurf wird dem Stadtrat mit der DS 0194/24 zum Beschluss vorgelegt.

Für diesen Maßnahmeträgervertrag gilt, dass politische Grundsatzentscheidungen wie z.B. die Bestätigung der Vorplanung weiterhin durch den Stadtrat getroffen werden. Die entsprechenden Unterlagen werden dazu durch die Stadtverwaltung aufbereitet und vorgestellt.

8. Projektsteuerung und Mitarbeit der Stadtverwaltung:

Der große Umfang der Stadtbahnmaßnahme erfordert den Einsatz eines koordinierenden Projektsteuerers, der durch die EVAG zu beauftragen ist. Nur so kann der anspruchsvolle Zeitplan eingehalten und eine gute Qualität in Planung und Ausführung erreicht werden.

Von Seiten der Stadt ist für die Betreuung der Planung einschließlich des Umfeldes, die notwendigen Abstimmungen sowie die Begleitung der Öffentlichkeitsbeteiligung ein erheblicher zusätzlicher Arbeitsaufwand zu leisten, der mit dem vorhandenen Personal beim Tiefbau- und Verkehrsamt nicht realisierbar sein wird.

Bereits in der Phase der Vorplanung und begleitenden Öffentlichkeitsbeteiligung kann deshalb die erforderliche Projektbegleitung und Koordinierung von Seiten der Stadt nur durch zusätzliche externe Fachleute sichergestellt werden. Dafür sind entsprechende Haushaltsmittel für einzuplanen.

Mit dem Abschluss der Vorplanung wird der genaue, von Seiten der Stadtverwaltung zu leistende Steuerungsaufwand und zusätzlicher Investitionsaufwand für die Stadtbahnmaßnahme erkennbar. Mit der Entscheidung für die Projektdurchführung ist dann auch über notwendige personalwirtschaftliche Voraussetzungen zu befinden.

9. Finanzielle Voraussetzungen Stadtbahnlinie 9:

Für die Umsetzung der Stadtbahnlinie 9 sind folgende finanzielle Mittel erforderlich:

- | | |
|---|-------------------|
| • Baukosten Gesamtprojekt gemäß Punkt 4: | 83,7 Mio. € |
| • GVFG-Bundesförderung | 58,6 Mio € |
| erforderliche Eigenmittel - ohne Landesbeteiligung | 25,1 Mio € |
| - Ziel: mit 10 % Landesbeteiligung | 17,3 Mio € |

Wie in Punkt 4 ausgeführt, ist für die Realisierung der Stadtbahnstrecke eine zusätzlich Landesförderung mindestens in Höhe von 10% = 7,8 Mio € der zuwendungsfähigen Kosten anzustreben. Damit könnten die Eigenmittel auf höchstens 17,3 Mio. € gesenkt werden. Diese notwendige Landesförderung ist durch den Oberbürgermeister mit dem Freistaat weiter zu verhandeln.

Aufteilung der Eigenmittel¹⁾ nach Zuständigkeit:

- | | |
|---|------------|
| • Verantwortung der Stadt | |
| Vorplanung (Leistungsphasen 1 + 2 HOAI) | 3,00 Mio € |
| zusätzlich: externe Projektsteuerung | 0,30 Mio € |

zusätzlich: Finanzierung Bürgerbeteiligung 0,10 Mio €

- weitere Eigenmittel, deren Übernahme in Abhängigkeit einer Landesbeteiligung noch zu klären ist

Eigenmittel für nicht förderfähige Kosten, Eigenanteile

Planung und Bau

22,1 Mio € bzw. 14,30 Mio €

zusätzlich externe Projektsteuerung

2,50 Mio €

zusätzlich: Finanzierung Bürgerbeteiligung

0,30 Mio €

1) die Höhe der Eigenmittel sind das Ergebnis einer ersten Kostenschätzung auf der Preisbasis 2021, weitere zusätzliche Kosten in Verantwortung der Stadt können erst im Ergebnis der Vorplanung benannt werden

2)

Um den Zeitplan für eine Inbetriebnahme 2030 einhalten zu können, sind derzeit Kosten für die der Vorplanung, anteilig für die externe Projektsteuerung sowie anteilig für die Bürgerbeteiligung in einer Höhe von insgesamt 3,4 Mio € unter der Haushaltsstelle 61030.94010 für die Jahre 2024 bis 2026 eingeordnet.

Für die Nutzung der Bundesförderung ist eine Inbetriebnahme der Strecke Ende 2030 anzustreben.