

# Sitzungsvorlage Nr. 091/2019

Regionalversammlung

am 30.01.2019



zur Beschlussfassung

**- Öffentliche Sitzung -**

25.01.2019 – RV-09119

479 - RV-Ö - 091/2019

## Zu Tagesordnungspunkt 1

### **Beschlussfassung über die Anpassung des Verkehrsvertrags in Verbindung mit der Einführung von ETCS bei der S-Bahn und der Beschaffung von zusätzlichen S-Bahn-Fahrzeugen**

#### **I. Sachvortrag**

##### **Ausgangslage**

Die Nachfrage im S-Bahn-Verkehr hat über die vergangenen 10 Jahre erheblich zugenommen. Wurden im Jahr 2008 über alle S-Bahn-Linien in einem Jahr noch rund 102 Millionen Fahrten unternommen, lag diese Zahl im Jahr 2017 bei rund 127 Millionen. Diese Entwicklung war in dieser Form nicht vorhersehbar. Im Bezugsszenario des Regionalverkehrsplans wurde für das Jahr 2025 noch eine Fahrtenzahl an einem Werktag von 403.000 Fahrten prognostiziert. Im Jahr 2017 lag die Zahl der Fahrten, die in S-Bahn-Zügen unternommen wurden, dagegen bereits bei rund 420.000 täglich.

Die aktuell diskutierten Beschränkungen des Autoverkehrs im Rahmen der Luftreinhaltung, die Intensivierung von Maßnahmen zum Parkraummanagement in der Landeshauptstadt und auch in anderen Städten entlang der S-Bahn sowie die Umsetzung der Tarifzonenreform in diesem Jahr haben das Ziel, einen weiteren Umstieg vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr zu forcieren. Damit für die wachsende Fahrgastzahl insbesondere in den Spitzenzeiten entsprechend Beförderungskapazitäten angeboten werden können, ist eine Erweiterung der S-Bahn-Flotte erforderlich.

Neben der Baustellentätigkeit im Schienennetz der Region Stuttgart und der Erweiterung des Fahrplanangebots hat die gesteigerte Fahrgastnachfrage infolge der längeren Ein- und Ausstiegszeiten mit zu einer spürbaren Verschlechterung der Pünktlichkeit im S-Bahn-Betrieb geführt. Betroffen von dieser Situation ist insbesondere das Kernnetz in der Region Stuttgart mit den Zuläufen vom Nordbahnhof und Bad Cannstatt zum Hauptbahnhof und der Stammstrecke der S-Bahn sowie die Zuführung aus dem Gäu in Richtung Stuttgart-Vaihingen.

In einer Machbarkeitsuntersuchung (Verkehrsausschuss Vorlage 243/2017) wurde dargestellt, dass eine Erweiterung der Stammstrecke zur Verbesserung der aufgezeigten Situation, zum Beispiel durch den Einbau von zusätzlichen Bahnsteigen, unrealistisch ist. Dagegen konnte in einer weiteren Machbarkeitsstudie, die gemeinsam im Auftrag von Land, DB Netz und Verband Region Stuttgart im Jahr 2018 durchgeführt wurde, nachgewiesen werden, dass mit der Einführung einer modernisierten und digitalisierten Leit- und Sicherungstechnik (ETCS Level 2, European Train Control System) in Kombination mit einem teilautomatisierten Fahren (Automatic Train Operation Grade of Automation 2, ATO GoA 2), bei dem der Triebfahrzeugführer nach wie vor an Bord ist und jederzeit in den Fahrtverlauf eingreifen kann, spürbare Kapazitätsreserven im Kernnetz der Region Stuttgart entwickelt werden können. Diese können zur Verbesserung der Pünktlichkeit oder auch für den Einsatz von zusätzlichen Fahrplanfahrten, zum Beispiel im Tunnel zwischen der Universität und Stuttgart-Schwabstraße, genutzt werden (Anlage 1).

Die Bauarbeiten von S21 eröffnen die Chance, das Kernnetz am Eisenbahnknoten Stuttgart in Zusammenhang mit den laufenden Umbauarbeiten am Hauptbahnhof und den entsprechenden Zuläufen auf die neue Leit- und Sicherungstechnologie umzustellen, da mit dem Umbau wichtige Teile des Leit- und Sicherungssystems ohnehin neu konzipiert werden müssen. Ein Ausbau des Knoten Stuttgart in der herkömmlichen Leit- und Sicherungstechnologie, wie bisher vorgesehen, würde dagegen dazu führen, dass über die nächsten 20 Jahre die sich jetzt bietende Chance zur Optimierung der Kapazitäten am Knoten Stuttgart vertan wäre.

Gleichzeitig erfordert der weitere Bauablauf von S21, zeitnah eine Entscheidung darüber zu treffen, mit welchem Signalsystem der Bereich zwischen dem Zulauf von Bad Cannstatt und Nordbahnhof zur Mitternachtstraße und weiter in die Stammstrecke bis zur Schwabstraße ausgerüstet wird. Nur wenn diese Entscheidung zeitnah getroffen wird, kann sichergestellt werden, dass die erforderlichen Anpassungsarbeiten und Erprobungszeiträume rechtzeitig bis zur Inbetriebnahme von S21 abgeschlossen sind.

In Deutschland ist ETCS Level 2 in Kombination mit ATO bisher noch nicht im Nahverkehr eingesetzt worden. Das System hat für die Anwendung im Nahverkehr deshalb auch noch kein Zulassungsverfahren durchlaufen. Die Umsetzung der Machbarkeitsstudie stellt damit zu wesentlichen Teilen Entwicklungsarbeit dar, die nach den Aussagen in der Machbarkeitsstudie in einem gemeinsamen Team von DB Netz, der S-Bahn als Verkehrsunternehmen und dem Eisenbahnbundesamt geleistet werden kann. Da ein wesentlicher Bestandteil bei ETCS in Kombination mit ATO in den Fahrzeugen verbaut werden muss, ist die Einbindung des Verkehrsunternehmens unerlässlich.

### **Erweiterung des Verkehrsangebots**

- Bereits jetzt sind viele S-Bahn-Züge insbesondere in der Hauptverkehrszeit trotz des 15-Minuten-Takts sehr stark besetzt. Ein weiterer Fahrgastanstieg erfordert daher einen zusätzlichen Langzugeinsatz. Nur so kann die erforderliche absehbare zusätzliche Platzkapazität während der Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Spätnachmittag angeboten werden. Ein vollständiger Langzugeinsatz während der Hauptverkehrszeiten kann dabei zusätzlich einen Beitrag zur Beschleunigung des Fahrgastwechsels und damit zur Steigerung der Pünktlichkeit durch die Vermeidung von Haltezeitüberschreitungen liefern. Die Beschaffung von zusätzlichen Fahrzeugen ist zur Umsetzung der Maßnahme erforderlich.
- Bei einer Einführung von ETCS Level 2 in Verbindung mit ATO im S-Bahn-Verkehr und einem entsprechenden Ausbau des Tunnels zwischen Schwabstraße und Stuttgart-Vaihingen können zum bestehenden Fahrplanangebot hinzu vier weitere Züge in der Stunde den Gleisabschnitt befahren. Dadurch ist es möglich, Züge der Linie S4, S5 oder S6 über die Schwabstraße hinaus bis nach Stuttgart-Vaihingen durchzubinden. Die Beförderungskapazität in diesem Abschnitt kann damit spürbar erhöht werden. Dem durch die Umsiedlung von großen Arbeitgebern nach Vaihingen entstehenden zusätzlichen Mobilitätsbedarf in diesem Bereich wird damit Rechnung getragen. Mit der Maßnahme wird zusätzlich die Zahl der Umstiege am Hauptbahnhof aus dem Nordnetz auf die Linien S1, S2 und S3, um die Universität und Vaihingen zu erreichen, verringert. Damit kann mit der Maßnahme ein weiterer Beitrag zur Stabilisierung der Pünktlichkeit geschaffen werden. Die Beschaffung von zusätzlichen Fahrzeugen ist zur Umsetzung der Maßnahme erforderlich.
- Um der starken Nachfrage im Abschnitt Böblingen-Vaihingen zu begegnen, wird mit der Einführung der neuen Leit- und Sicherungstechnik die Möglichkeit eröffnet, stündlich zwei der zusätzlich bis Vaihingen verkehrenden Züge bis nach Böblingen durchzubinden. Zur Umsetzung dieser Maßnahme ist ebenfalls die Beschaffung weiterer Fahrzeuge erforderlich.
- Die S-Bahn-Linie S6 ist die einzige Verbindung im S-Bahn-Netz, die trotz der starken Nachfrage nicht durch parallel verkehrende Metropolexpresszüge entlastet wird. Mit dem Einsatz von zusätzlichen S-

Bahn-Zügen zum bestehenden Angebot, die analog zu den Metropolexpresszügen auf den anderen S-Bahn-Linien zusätzliche Verbindungen zwischen den Haltepunkten mit dem stärksten Fahrgastaufkommen schaffen, kann dem begegnet werden. Die Beschaffung von weiteren Fahrzeugen ist zur Einführung eines solchen Parallelbetriebs zum bestehenden Angebot zwischen Weil der Stadt und Feuerbach erforderlich. Zusätzlich müssen auf Seite der Infrastruktur der Bahnsteig bei Gleis 130 in Feuerbach und die entsprechende Zuführung für S-Bahn-Züge ertüchtigt werden.

- Weiterer Fahrzeugbedarf entsteht durch die Anpassung der Fahrpläne an die neue Infrastruktur von S21 mit dem zusätzlichen Fahrplanangebot des Fern- und Landesverkehrs. Diese Planungen machen überschlagnene Wenden in Vaihingen und Backnang erforderlich. Gleichzeitig führen Fahrplanpuffer zur Erhöhung der Fahrplanstabilität und zur Konfliktbewältigung bei der Neuauflistung der Fahrpläne zu einem zusätzlichen Fahrzeugbedarf.
- Ein weiterer Mehrbedarf an Fahrzeugen resultiert aus den erheblich ausgedehnten Betriebszeiten (Flughafenfrühanbindung, S-Bahn-Verkehr bis 01:00 Uhr in der Früh auch an Werktagen) sowie der Ausdehnung des 15-Minuten-Takts. Diese Betriebsausweitungen führen dazu, dass die für die Wartung täglich verbleibende Zeit über die vergangenen Jahre sukzessive verringert wurde. Um Engpässe durch Wartungszeiten bei der für den Fahrplan erforderlichen Bereitstellung von Zügen zu vermeiden, muss die Fahrzeugreserve auf 10 % der Fahrzeugzahl angepasst werden. Auch daraus entsteht ein zusätzlicher Fahrzeugbedarf.
- Zur Umsetzung der angestrebten Ausdehnung des 15-Minuten-Takts auf den Außenlinien der S60 sowie der Abschnitte Plochingen nach Kirchheim (oder alternierend nach Nürtingen) und Vaihingen über den Flughafen weiter bis Neuhausen werden ebenfalls zusätzliche Fahrzeuge benötigt.

Insgesamt ist, um den Fahrzeugbedarf aus den beschriebenen Maßnahmen zu decken, eine Beschaffung von 58 zusätzlichen S-Bahn-Fahrzeugen des Typs ET 430 vorgesehen. Die Beschaffung soll bis spätestens 31.12.2022 abgeschlossen sein. Erste Fahrzeuge sollen bereits im Laufes des Jahres 2021 zugehen.

### **Nachtrag zum bestehenden Verkehrsvertrag**

Die mit der Einführung von ETCS Level 2 mit ATO GoA 2 verbundenen Elemente (Erhöhung der Verkehrsleistung und Kapazitäten, technische Ausrüstung der Fahrzeuge, Beschaffung von zusätzlichen S-Bahnen) haben Auswirkungen auf den Verkehrsvertrag zwischen DB Regio und dem Verband Region Stuttgart. So ist es für die Region von grundlegender Bedeutung, dass durch die Weiterentwicklung der Leit- und Sicherungstechnik die verkehrlichen Anforderungen erfüllt werden können und sich daraus dennoch keine Nachteile für ein zukünftiges Wettbewerbsverfahren um den S-Bahn-Verkehr ergeben. Vor diesem Hintergrund soll der bisherige Verkehrsvertrag um vier Jahre verlängert werden. Die Neuvergabe der S-Bahn würde dann 2028 (Betriebsaufnahme ab 2032) erfolgen.

Dieses Vorgehen ermöglicht es, ETCS Level 2 mit ATO GoA 2 in der Region einzuführen und die Ergebnisse aus der Entwicklungsarbeit ab 2026 in einem Wettbewerbsverfahren zu berücksichtigen.

Die folgende Darstellung enthält die wichtigsten Eckpunkte für eine Vertragsanpassung (Nachtrag) zwischen Region und DB Regio AG:

- *Erhöhung der Betriebsleistung um jährlich 1 Mio. Zugkilometer (optionale Umsetzung in Abhängigkeit der Gremienbeschlüsse).*
- *Verlängerung des Verkehrsvertrags bis 06/2032.*
- *Beschaffung von 58 Neufahrzeugen (ET 430) für Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn und Erhöhung der Kapazitäten.*
- *Finanzierung Fahrzeuge: 56 Fahrzeuge durch Region, 2 Fahrzeuge durch DB Regio, diese können deshalb auch für Verkehre außerhalb der Region eingesetzt werden.*

- *Ausgleich des Restbuchwerts für 56 Fahrzeuge durch DB Regio bei Vertragsende.  
Alternativ: Wahlrecht der Region zur Übernahme der Fahrzeuge in ihr Eigentum, damit diese im Wettbewerb auch anderen Betreibern zur Verfügung gestellt werden können.*
- *Regelung zur Zulassung von Gebrauchtfahrzeugen in einem zukünftigen Wettbewerbsverfahren.*
- *DB Regio rüstet alle 215 S-Bahn-Fahrzeuge mit ETCS/ATO GoA 2 aus und übernimmt einen Kostenanteil.*
- *Umsetzung der einvernehmlich festzulegenden Maßnahmen zum Fahrzeug-Redesign durch DB Regio bis zu einem vertraglich vereinbarten Wert in finanzieller Verantwortung von DB Regio.*
- *Übernahme von Finanzierungskosten seitens DB Regio für 9 der insgesamt 56 zunächst durch die Region finanzierten Fahrzeuge.*
- *Die Abnahmekosten trägt die Region für 47 Fahrzeuge (2,35 Mio. €); DB Regio für 11 Fahrzeuge.*
- *Für die in 2014 von der Region beschafften ET 430 wird die vereinbarte Erstattung des Restbuchwerts entsprechend der vorgesehenen Vertragsanpassung (2028 auf 2032) verschoben.*
- *Finanzierung Betrieb:*
  - a) Für die Mehrleistungen trägt die Region nur den Grundentgeltsatz („Nettovertragspreis“) und erhält dennoch die gesamten Erlöse für die Verkehrsverbesserungen dieser Vertragsanpassung.*
  - b) DB Regio verzichtet auf die Wagniskosten und übernimmt alle Kosten für Werkstattanpassungen und Abstimmung aller Fahrzeuge.*
- *Mit der Einführung von ETCS und der Inbetriebnahme von S21 wird die Bonus- und Malusmasse jeweils verdoppelt.*
- *Rücktrittsvereinbarung als Bestandteil des vorgesehenen Nachtrags.*

Die konkreten Formulierungen des Nachtragsentwurfs zum Verkehrsvertrag liegen den Gremienmitgliedern als vertrauliche Unterlage vor.

### **Finanzierung der Maßnahmen und Förderrahmen von Bund und Land**

Die Umrüstung von Infrastruktur und Fahrzeugen soll im Rahmen des Programms „Digitale Schiene Deutschland“ des Bundes und der Bahn erfolgen. Sowohl Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer als auch DB-Vorstand Infrastruktur Roland Pofalla haben sich in der Öffentlichkeit dazu bekannt, dass die S-Bahn Stuttgart Teil dieses Programms werden soll. Zuvor wurde bereits in einer Machbarkeitsstudie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur empfohlen, den Einstieg in den Technologiewandel als eine von drei vorgeschlagenen Maßnahmen, die sich rasch auf die Aufnahmefähigkeit der Strecken und auf die Qualität auswirken, mit der S-Bahn Stuttgart zu bewerkstelligen.

Die haushaltsrechtlichen Vorbereitungen für die Entwicklung eines entsprechenden Förderprogramms „Digitale Schiene Deutschland“ sind auf Bundesebene angelaufen. Eine Unbedenklichkeitsbescheinigung des Bundes, die eine Aufnahme der S-Bahn Stuttgart nach Start des Förderprogramms ermöglicht, auch wenn bereits jetzt vertragliche Bindungen eingegangen werden, soll bis zur Sitzung des Verkehrsausschusses vorliegen. Mit dem Start des Förderprogramms kann aus haushaltsrechtlichen Gründen erst im Jahr 2020 gerechnet werden. Die abschließenden Konditionen für die Förderung werden dann erst fixiert sein. Vertragliche Regelungen zum Ausbau der Infrastruktur können erst mit diesem Wissen erarbeitet werden.

DB Netz versichert dem Land und der Region, dass bei einer gesicherten Finanzierung der Infrastrukturausrüstung eine Umsetzung der ETCS-Ausstattung erfolgt, um die aufgezeigten Potenziale für alle Beteiligten zu realisieren. In einem bisher zur Sitzung vorliegenden Schreiben soll diese Bereitschaft von DB Netz zur Mitwirkung an der Einführung von ETCS im S-Bahn-Netz dokumentiert werden.

Das Land unterstützt die Einführung der neuen Technologie im Eisenbahnnetz der Region Stuttgart gleichfalls. Es beabsichtigt, zusätzlich zu den Maßnahmen, die im eigenen Aufgabenträgerbereich umgesetzt werden sollen, als Maßnahmen zur Verbesserung der Luftreinhaltung folgende Verkehre durch eine Anhebung der Beteiligung des Verbands Region Stuttgart an den Regionalisierungsmitteln des Landes um 0,8 % auf dann 9,9 % zu fördern:

- Langzugbildung in den Hauptverkehrszeiten.
- Durchbindung von 4 zusätzlichen S-Bahn-Zügen je Stunde über die Schwabstraße hinaus nach Vaihingen.
- Weitere Durchbindung von 2 der 4 zusätzlichen S-Bahnen bis nach Böblingen.
- Verstärker-S-Bahnen entlang der S6 von Weil der Stadt bis nach Feuerbach während der Hauptverkehrszeiten.
- Schließung von Taktlücken im 15-Minuten-Takt-Angebot zwischen Herrenberg und Böblingen.

Die Erhöhung der Beteiligung an den Regionalisierungsmitteln soll erstmals im Jahr 2021 wirksam werden. Gleichzeitig beabsichtigt das Land, aus dem Landes-GVFG-Programm 47 Fahrzeuge mit einem Betrag von insgesamt 106,2 Mio. € zu fördern. Die Förderung der Fahrzeuge erfolgt über den Verband Region Stuttgart. Hierzu muss das Landes-GVFG entsprechend geändert werden. Soweit für die Maßnahmen zur Verbesserung der Luftreinhaltung Infrastrukturverbesserungen vorgenommen werden müssen, die nicht aus Bundesmitteln gedeckt werden können, signalisiert das Land seine Bereitschaft, solche Maßnahmen mit 75 % der Kosten entsprechend den Regularien des Landes-GVFG zu finanzieren.

In einem Beschluss des Landeskabinetts, der bis zur Sitzung des Verkehrsausschusses gefasst werden soll, ist vorgesehen, die Bereitschaft des Landes zur Unterstützung der Einführung von ETCS Level 2 und zur Verbesserung des S-Bahn-Verkehrs als Maßnahme zur Verbesserung der Luftreinhaltung in der ausgeführten Weise zu dokumentieren. Gleichzeitig soll bis zur Sitzung des Verkehrsausschusses aus formalen Gründen auch eine entsprechende Unbedenklichkeitsbescheinigung für die spätere Aufnahme ins Förderprogramm des Landes vorliegen.

Das Land knüpft an die dargestellte Förderung folgende Erwartungen:

- Beteiligung des Verbands Region Stuttgart bis zu 12,5 Mio. € an den Kosten der Wendlinger Kurve unter der Voraussetzung, dass sich die Region Neckar-Alb in gleicher Weise an den Baukosten beteiligt.
- Abstimmungsbereitschaft bei Entwicklung des S21-Fahrplans und Einarbeitung von Fahrplanreserven in den S-Bahn-Fahrplan.
- Einigungsbereitschaft des Verbands Region Stuttgart bei Festlegung des VVS-Gesellschafteranteils für den Regionalzugpool im Verhältnis zu den Einnahmeanteilen der Regionalzüge am VVS-Einnahmepool.
- Ausgestaltung des Fahrplans der Verstärker-S-Bahnen auf der S6 als Sprintereinsatz.
- Bei den zusätzlichen Verkehrsverbesserungsmaßnahmen der S-Bahn, die vom Land als Maßnahme zur Luftreinhaltung zusätzlich aus Regionalisierungsmitteln gefördert werden, erhält das Land die Fahrgeldeinnahmen, die nach den jeweiligen EZV-Regeln dem Verband Region Stuttgart zugeschrieben werden.
- Gemeinsame Initiative im VVS im Sinne des ÖPNV-Paktes zur leistungsgerechten Zuschreibung von Mehrerlösen in den Einnahmezuschlags- und Einnahmeaufteilungsverfahren (EZV/EAV), um die Angebotsoffensive der S-Bahn stärker durch die damit generierten Mehrerlöse gegenfinanzieren zu können.
- VRS und VM sind sich einig, dass bei den anstehenden Fahrplanabstimmungen eine erhöhte Kompromissbereitschaft notwendig ist, insbesondere
  - bei den bestehenden Taktlagen, sobald überregionale Ziele vorliegen und keine unzumutbaren Kosten für den Verband zu erwarten sind,

- bei der Haltepolitik, insbesondere Akzeptanz von Haltausfällen bei Verdichtertakten, siehe S1 zwischen Böblingen und Herrenberg,
- bei Einschränkungen für die S-Bahn bei vorzeitiger IBN der NBS.
- Gemeinsame Akzeptanz von beidseitigen betrieblichen Einschränkungen durch die IBN des Projekts „Stuttgart 21“ einschließlich einer interimswisen Gäubahnführung. Dabei steht das Gesamtinteresse aller Fahrgäste im Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr im Vordergrund.

Zur Finanzierung der Fahrzeuge und zur Vorfinanzierung der Eigenbeteiligung von DB Regio an der Fahrzeugausstattung mit ETCS Level 2 und ATO GoA 2 ist die Aufnahme von Krediten in Höhe von 380,1 Mio. € durch den Verband Region Stuttgart vorgesehen. Am Ende der Vertragslaufzeit wird DB Regio die Fahrzeuge mit einem Restwert von 275 Mio. € ablösen, sofern der Verband Region Stuttgart die Fahrzeuge nicht im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens einem anderen Betreiber zur Verfügung stellt. Weitere 64,5 Mio. € an Vorfinanzierung der ETCS-Ausstattung der Fahrzeuge wird ab 2026 bis Vertragsende zu gleichen Teilen als Entlastung dem Bestellerzuschuss gegengerechnet.

## II. Beschlussvorschlag

Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 23.01.2019 der Regionalversammlung empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, mit DB Netz, der Projektgesellschaft S21 sowie dem Bundes- und Landesverkehrsministerium die vertraglichen Voraussetzungen zum Einbau von ETCS in die Schieneninfrastruktur am Knoten Stuttgart zu schaffen und dem Verkehrsausschuss zur Beschlussfassung vorzulegen.
2. Die Regionalversammlung beschließt
  - a. die Beschaffung und Bereitstellung von 58 ET 430 S-Bahn-Zügen über die DB Regio für das S-Bahn-Netz Stuttgart für 421,8 Mio. €, in die eine Landesförderung von rund 106 Mio. € einfließt,
  - b. die Ausrüstung der Stuttgarter S-Bahn-Flotte mit ETCS/ATO
  - c. und die damit in Verbindung stehende Verlängerung des Verkehrsvertrags um 4 Jahre.
3. Die Regionaldirektorin wird zur Umsetzung dieses Beschlusses gemäß Ziffer 2 a bis c beauftragt, den Nachtrag zum Verkehrsvertrag entsprechend des den Mitgliedern der Regionalversammlung mit Schreiben von 25.01.2019 zugegangenen Entwurfs abzuschließen und den Vertragsschluss entsprechend im Europäischen Amtsblatt bekannt zu machen.
4. Die Regionalversammlung nimmt davon Kenntnis, dass dadurch die durchschnittliche jährliche Mehrbelastung der Umlage von 2021 bis 2031 nach derzeitigem Stand um 11 bis 12 Mio. € steigt.
5. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, die zur Finanzierung der Maßnahmen erforderlichen Förderanträge und Fördervereinbarungen zu stellen bzw. abzuschließen.
6. Die Regionalversammlung stellt vorbehaltlich weiterer Details die finanzielle Beteiligung an der großen Wendlinger Kurve bis zu einem Betrag von maximal 12,5 Mio. € in Aussicht. Voraussetzung dafür ist, dass sich die Region Neckar-Alb in gleicher Höhe beteiligt.