



Drucksachen-Nr. **X/403**

Bad Schwalbach, den 02.08.2017

Aktenzeichen:

Ersteller/in: Herr Bachmann

## Kreisentwicklung u. Wirtschaftsförderung

Beratungsfolge	Sitzungstermin	TOP	Öffentlich
Kreisausschuss	14.08.2017		
Ausschuss für Energie, Umwelt und Kreisentwicklung	05.09.2017		
Haupt- und Finanzausschuss	08.09.2017		
Kreistag	12.09.2017		

Titel

### Citybahn-Anbindung Bad Schwalbach – Zeit- und Kostenplan

#### I. Beschlussvorschlag:

1. Die Ausführungen zum Zeit- und Kostenplan zur Anbindung der Citybahn bis Bad Schwalbach werden zur Kenntnis genommen.
2. Sofern eine Förderfähigkeit der Citybahn-Anbindung bis Bad Schwalbach im Gesamtinfrastrukturvorhaben der Citybahn Mainz-Wiesbaden-Bad Schwalbach nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz (Bundes-GVFG) gegeben ist, wird der Kreisausschuss beauftragt, mit dem Regierungspräsidium als Aufsichtsbehörde in Verhandlungen einzutreten, um schon im Vorgriff auf den Haushaltsbeschluss zum Haushalt 2018 die Bereitschaft der Aufsichtsbehörde zur in Aussicht zu stellenden Genehmigungsfähigkeit der zu erwartenden Nettoneuverschuldungen in den Haushaltsjahren 2018 bis 2026 zu prüfen.
3. Über die Ergebnisse der Verhandlungen ist dem Kreistag umgehend, spätestens aber zu den Haushaltsberatungen für das Haushaltsjahr 2018 zu berichten.

#### II: Sachverhalt:

In seiner Sitzung vom 23.05.2017 hat der Kreistag beschlossen, die Reaktivierung der Aartalstrecke für einen musealen Tourismusverkehr zur Landesgartenschau 2018 in Bad Schwalbach nicht weiter zu verfolgen und sich stattdessen für eine finanzielle Unterstützung zur Realisierung der Citybahn-Anbindung ausgesprochen. Hierzu wurde der Kreisausschuss beauftragt, in Abstimmung mit der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH einen „planungsrechtlichen und planungstechnischen Zeit- und Kostenplan“ zu erstellen und dem Kreistag vorzulegen.

Die Vorlage eines solchen Zeit- und Kostenplans zum jetzigen Zeitpunkt ist aufgrund zahlreicher nicht abschließend belastbarer Annahmen der Planungsbüros, ESWE Verkehrs und der Kreisentwicklung in den Fragen tatsächlicher Fördermargen, zusätzlicher Planungs- und Genehmigungsaufwendungen, und nicht zu prognostizierender Gremienbeschlüsse anderer Gebietskörperschaften (Anbindung Mainz / Zeitpunkt der Anbindung Simeonhaus auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Wiesbaden etc.) mit erheblichen Unschärfen bzw.

angenäherten Annahmen verbunden. Insbesondere auch die auf eine Projektgesamtlaufzeit von 8 Jahren angenommenen Schätzwerte können gemäß mündlicher Erläuterung durch ESWE Verkehr mit bis zu 40 Prozent bis zum Projektabschluss abweichen und werden auch für den Wiesbadener Abschnitt als Prognoserahmen angehalten.

Die folgenden Ausführungen stellen somit eine Prognose der möglichen Kostenentwicklungen und Zeitabläufe dar, wie sie aus Erfahrungswerten der Beteiligten abgeleitet werden können. Die kumulierte Summe der geschätzten Aufwendungen verdeutlicht aber schon jetzt die voraussichtlich erhebliche Belastung für künftige Kreishaushalte.

### **Ausgangssituation / Ergebnisse Voruntersuchung**

Die Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz planen zur Entlastung der innerstädtischen (Bus-)Verkehre und zur Verringerung der Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr die Einrichtung einer landesgrenzenüberschreitenden Stadtbahnverbindung zwischen Brückenkopf Mainz-Kastel (Theodor-Heuss-Brücke, zzgl. einer rd. 2,4 km langen Anbindung an das Mainzer Straßenbahnnetz bei Haltestelle Hauptbahnhof/West) und Hochschule Rhein-Main. Hierzu sollen bereits 2020/21 erste Baumaßnahmen beginnen. Ende 2022 sollen die ersten Teilabschnitte befahren werden.

Mit einer Anbindung bis Bad Schwalbach in einem 30-Minuten-Takt würde im Rahmen dieser Planungen die Chance ergriffen, den westlichen Untertaunus wieder schienengebunden an die Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz anzuschließen. Dies ist als Perspektive auch Bestandteil des gemeinsamen Nahverkehrsplans Wiesbaden/Rheingau-Taunus aus dem Jahr 2015 und könnte zu einer spürbaren Entlastung der Pendlerbewegungen in Richtung Wiesbaden führen (vgl. ANLAGE I). Der Bahnhof Bad Schwalbach könnte sodann als Umsteigebahnhof mit Ausweisung eines P+R-Parkplatzes zwischen einem nördlichen SPNV auf Normalspurweite und der CityBahn auf Meterspurweite dienen. Hierzu hatte bereits Hessen Mobil 2016 ein spürbares SPNV-Potenzial der Aartalstrecke festgestellt.

Gemäß den Ergebnissen der Voruntersuchung könnte der Anschluss ab Wiesbaden-Kohlheck (Simeonhaus) auf der Trasse der bisherigen Aartalbahn erfolgen, sobald diese Citybahn-Anbindung seitens der Landeshauptstadt Wiesbaden in Verlängerung der Haltestelle Hochschule Rhein-Main gegeben ist. Inklusiv dem Streckenast Klarenthal (4,7 km Länge) würde diese Verlängerung gem. Kostenschätzung 2016 mit 52 Mio. EUR in Wiesbaden zu Buche schlagen.

Auf der Strecke der Aartalbahn wären voraussichtlich 13,1 km eingleisige und 1,7 km zweigleisige Streckenabschnitte sowie bei Taunusstein-Hahn/Wehen eine etwa 400 Meter lange Stützwand zu errichten. Als wesentliche Maßnahmen stellt die Voruntersuchung folgende Punkte heraus:

- Erneuerung Oberbau und ggf. Ertüchtigung Baugrund
- Elektrifizierung und sonstige technische Ausrüstung
- Erneuerung der Bahnübergänge inklusive deren Sicherungen
- Ertüchtigung / Erneuerung zahlreicher Ingenieurbauwerke (Brücken)

Etwaige besondere und zusätzliche Handlungsbedarfe müssen im Zuge der folgenden Planungsschritte auch hinsichtlich des Gewässerschutzes betrachtet werden, da die (bestandsgeschützte) Aartalstrecke in ihrem Verlauf als Trasse der geplanten Citybahnstrecke das Wasserschutzgebiet (WSG) „Im Aartal“ für die Bad Schwalbacher Tiefbrunnen III und IV sowie das WSG „Taunusstollen“ der Stadt Wiesbaden (Taunusstein) tangiert.

Gerade im Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit der Streckenerneuerung in diesen Bereichen könnten Ausnahmegenehmigungen mit entsprechenden Auflagen wie bspw. der Errichtung einer sog. „festen Fahrbahn“ (U-Profil zur Ableitung von Oberflächengewässer) auf

einer Länge von 2 - 3 km erforderlich werden (bisher in den Kostenschätzungen nicht gesondert berücksichtigt, zum Teil jedoch über die Ansätze der Bau-Nebenkosten/Sonstige Nebenkosten abgebildet). Insbesondere auch für die Durchführung dieser Baumaßnahme selbst könnten besondere Auflagen/Baudurchführungsanforderungen mit erheblichen Kostensteigerungen einhergehen, wenn die Möglichkeit einer Verunreinigung durch hydraulische Baugeräte im Verlauf des WSG dringend ausgeschlossen werden muss. Hierbei sei auf die Begründung der versagten Genehmigung des Baus von Windenergieanlagen auf dem Taunuskamm (Hohe Wurzel) durch das RP Darmstadt verwiesen.

## **Zeitplan**

Im Nachgang eines Abstimmungsgespräches vom 29. März 2017 in Wiesbaden wurden den Planungsbüros vonseiten der Verwaltungen der kreisangehörigen Anrainerkommunen und der Kreisstatistik weitergehende Prognosedaten zur kommunalen Strukturentwicklung im westlichen Untertaunus geliefert, um auch diese zu erwartende Nutzungszahlensteigerung in die Vorlage zur NK-Untersuchung einfließen zu lassen.

Von elementarer Bedeutung für die Fortsetzung der Planungen des Citybahn-Projekts ist das Ergebnis des Standardisierten Bewertungsverfahrens zur Erhebung des sog. Nutzen-Kosten-Faktors (NKU) im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Die Voruntersuchung lässt erwarten, dass der Streckenabschnitt auf dem Gebiet des Rheingau-Taunus-Kreises den Gesamtfaktor aufgrund der geringeren Nutzerzahlen im Vergleich zu den Stadtgebieten Wiesbaden und Mainz verschlechtern wird. Da das Projekt jedoch als Gesamtvorhaben zur Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Bundes-GVFG) angemeldet worden ist, ist eine Förderung auch dann noch möglich, wenn trotz anteiliger Verschlechterung durch den kreisseitigen Streckenabschnitt dennoch ein positiver Gesamt-NK-Faktor  $> 1$  erreicht wird. Das Ergebnis wird laut ESWE Verkehr für Herbst 2017 erwartet.

Darüber hinaus wurde in Wiesbaden bereits die Bürgerbeteiligung zum Projektvorhaben gestartet.

Der weitere Zeitplan könnte sich unter Annahme optimaler Umsetzungsabläufe und der Bereitstellung aller erforderlichen Finanzmittel wie folgt darstellen.

2017:

- Vorliegen des Ergebnisses der Standardisierten Bewertung / Nutzen-Kosten-Faktor
- Abstimmung mit RP/Finanzaufsichtsbehörde zur haushalterischen Abbildung der investiven und ergebniswirksamen Aufwendungen zur Umsetzung der Citybahn-Anbindung (Netto-Neuverschuldung)
- Schlussverhandlung mit DB und Anrainerkommunen über Streckenankauf
- Abstimmung mit Infrastruktur-/Anschlussvertragsinhaber ATB GmbH zwecks Umwidmung der Strecke nach BOStrab
- Vorlage und Beschlussfassung über ein Organisations-/Beteiligungskonzept an der Citybahn-Gesellschaft (synoptische Darstellung Landkreis <> RTV <> RTK Holding)

2018:

- (Nach Vorliegen der Haushaltsgenehmigungsverfügung) Einstieg in Citybahn-Gesellschaft (Abstimmung und Beschluss über Gesellschaftsvertrag/Konsortialvertrag) und Beauftragung weiterer Planungsschritte
- Beauftragung einer externen Projektsteuerung für den Streckenabschnitt auf dem Gebiet des Rheingau-Taunus-Kreises
- Bearbeitung der Vorplanung (HOAI-Lph. 1-2) durch die Citybahn-Gesellschaft
- Start der Bürgerbeteiligung im Rheingau-Taunus-Kreis

2019/20:

- Fortsetzen/Abschließen der Vorplanung

- Bearbeitung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (HOAI-Lph. 3-4)

2021/22:

- Einleitung Planfeststellungsverfahren (Dauer rd. 18 Monate)
- Beginn Ausführungsplanung / Ausschreibung

2023/2024:

- Frühestmöglicher Baubeginn, sofern Anbindung bis zur Haltestelle Simeonhaus aufseiten der LH Wiesbaden bereits baulich gegeben ist

2025/2026:

- Unter Annahme der heutigen Ablaufschritte und Sicherstellung der notwendigen Finanzierung ggf. Fertigstellung und Anbindung an Citybahnnetz.

## Kostenplan

Gemäß der Planung/Prognose der von ESWE Verkehr beauftragten Planungsbüros Schüßler-Plan/PTV Group (Sachstand 12.07.2017) sowie deren Konkretisierung/Berechnung von ESWE Verkehr vom 21.07.2017 (ANLAGE III) werden folgende investiven Kosten zur Anbindung der Kreisstadt Bad Schwalbach ab dem Haltepunkt Simeonhaus mit 8 Zwischenhaltestellen abzubilden sein. Hierbei sei auf die eingangs dargestellten Einschränkungen der Validität der nachfolgenden Zahlen verwiesen.

- Baukosten Infrastruktur	69,80 Mio. EUR
- Baunebenkosten (20%)	13,96 Mio. EUR
- Sonstige Nebenkosten (15%)	10,47 Mio. EUR
- Fahrzeuge (4 Stck.)	12,00 Mio. EUR
- Planungskosten	4,50 Mio. EUR

**Gesamt 110,73 Mio. EUR (investiv/netto)**

Nach Auskunft von ESWE Verkehr vom 14.07.2017 kann analog der gewählten Werte für die NK-Berechnung von einem Abschreibungszeitraum für die Fahrzeuge von 30 Jahren und für die eigentliche Verkehrsinfrastruktur von 50 Jahren ausgegangen werden.

In diese Berechnung ist noch keine Kostensteigerung für eine Streckenverlängerung bis zur Bad Schwalbacher Innenstadt (Schmidtbergplatz) eingerechnet. Hierbei handelt es sich derzeit um eine Eventualposition, deren Aufnahme in die weiteren Planungen auch von ihrer Auswirkung auf die NK-Untersuchung abhängig ist.

Die Planungskosten stellen sich dabei wie folgt dar:

- Planungskosten Gesamt = 4,5 Mio. EUR
  - davon - Planungskosten bis Vor-/Entwurfs-/Genehmigungsplanung (HOAI-Lph. 1-4) = 2,5 Mio. EUR
    - davon - Leistungsphasen bis HOAI-Lph. 1-2 = 0,98 Mio. EUR (notwendiger Haushaltsansatz für das erste Jahr der Planung nach Eintritt in die Citybahn-Gesellschaft)

Die von ESWE Verkehr veranschlagten Summen enthalten zudem KEINE Umsatzsteueranteile, da ESWE/MVG hinsichtlich der Gesellschaftsstruktur eine Vorsteuerabzugsberechtigung geltend machen. Ob und wie dies auch im Rheingau-Taunus-Kreis umsetzbar sein wird, muss sich im Zuge eines durch die RTK Holding in 07/2017 beauftragten Gutachtens noch zeigen. Somit ist zu berücksichtigen, dass die angesetzten Werte u.U. noch um den Faktor der Umsatzsteuer i.H.v. 19 Prozent angehoben werden müssen.

Angesichts der Gesamtsumme des Vorhabens ist nach Erkenntnis von ESWE Verkehr der übliche prozentuale Anhaltewert entlang der Gesamtkosten für die Planungskosten nicht mehr

einschlägig. Die Ansätze zu den Planungsaufwendungen sind im Rahmen der Projektumsetzung auszutariieren. Insofern ist auch die Prognosespanne der Vorplanung im zeitlichen Ablauf der Haushaltsmittelanmeldungen fließend zu sehen, da diese hierbei angesichts des umfangreichen Planungsrahmens und Gesamtaufwandes voraussichtlich nicht im Zeitablauf starr an den Fixierungen der Leistungsphasen nach der Verordnung über die Honorare für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI) gebunden werden können.

Etwaige weitergehende zusätzliche Aufwendungsbedarfe aus der steuerrechtlichen Abwicklung der Gesellschaftstätigkeit müssen noch im Zuge der Erstellung eines Organisations-/Beteiligungskonzeptes geprüft werden.

Zur Sicherstellung eines reibungslosen Projektablaufs ist die Beauftragung einer externen Projektsteuerung erforderlich, die die originären Zielvorgaben der Gremien des Rheingau-Taunus-Kreises zusammen mit der Verwaltung sicherstellt. Hierfür werden voraussichtliche Kosten von jährlich **75.000 EUR** zu tragen sein.

Nach Abschluss der Planungs- und Baumaßnahmen werden gem. Erhebung des beauftragten Ingenieur- und Planungsbüros StadtVerkehr zusätzlich jährliche Betriebskostenzuschüsse für den Citybahnbetrieb in Höhe von 5,07 Mio. EUR im Kreishaushalt abzubilden sein.

### **Fördermöglichkeiten**

Bereits im November 2016 stellte das Hessische Verkehrsministerium eine 15-prozentige Förderung der Vorplanungskosten auf Wiesbadener Stadtgebiet in Aussicht.

Um die Möglichkeiten einer finanziellen Förderung der Vorplanungskosten auch für den Rheingau-Taunus-Kreis abzu prüfen, fand am 22.06.2017 im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) u.a. mit Herrn Staatssekretär Mathias Samson und Herrn Landrat (a.D.) Burkhard Albers ein Abstimmungsgespräch statt, in dessen Verlauf Herr Sts. Samson sein Interesse an einer Gesamtrealisierung des Vorhabens zum Ausdruck brachte. Um die (15-prozentige) Förderung ggü. dem zuständigen Finanzministerium vertreten zu können, wurde festgehalten, dass die Kreisverwaltung, ESWE Verkehr und RTV die Sachgründe zur Anbindung bis Bad Schwalbach in einem Argumentationspapier (ANLAGE I) aufbereiten und dies dem HMWEVL zur weiteren Verwendung zukommen lassen. Dies ist mit Schreiben vom 06.07.2017 erfolgt. Hierbei sei darauf verwiesen, dass sich das Projektarbeitspaket der sogenannten Vorplanung nicht ausschließlich an den Leistungsphasen der HOAI orientiert, sondern darüber hinaus eine Vielzahl an vorbereitenden Maßnahmen, durchzuführen durch die Citybahn GmbH, zu berücksichtigen sind. Für das Haushaltsjahr 2018 wird gem. aktueller Schätzung von ESWE Verkehr zunächst von einem erforderlichen Ansatz von 989.822,00 EUR ausgegangen. Für diese und die weiteren Arbeiten, die im Zuge der Gesamtvorplanung mit einem Aufwand von 1,8 Mio. EUR abgeschätzt werden, liegt mit Schreiben des HMWEVL/Herrn Staatssekretär Samson vom 24.07.2017 (Anlage II) die Förderzusage des Landes Hessen mit einer Förderquote von 15 Prozent, höchstens somit 270.000,00 EUR vor.

Bei Erreichen eines NK-Wertes  $> 1$  ist darüber hinaus eine GVFG-Förderung des Bundes für 60 Prozent der förderfähigen Aufwendungen zu erwarten. Diese Förderung betrifft die dann noch zu leistenden Planungs- und Bauinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur.

Gem. Auskunft des Hessischen Mobilitätsbeauftragten vom 16.07.2017 ist ferner mit einer Landesförderung der originären Baukosten in Höhe von 27,5 Prozent zu rechnen.

## Finanz- und Haushaltsausblick

Aus den genannten Annäherungswerten der Investitionen und den korrespondierenden Förderungen sowie dem künftigen Betriebskostenzuschuss stellen sich die jährlichen Folgekosten ab der Inbetriebnahme wie folgt NETTO dar (vgl. Anlage II der Hinweise zu §12 GemHVO):

Ifd. Nr.	KVKR	Kostenart / Erlösart	jährl. Folgekosten	
1	60-61	Aufw. Material, Energie, sonstige, Aufw. bezogene Leistungen		
2	62,63,640-643,647-649,65	Personalaufwendungen		
3	67-69	Aufw. Sonst. Sach- u Dienstleistungen		
4	670	Aufw. Miet-, Leasing-, Erbbauzins		
5	71	Aufw. Zuweisungen/Zuschüsse	5.071.200	Betriebskostenzuschuss
6	72	Aufw. Sonst. Leistungen an Dritte (Transferleistungen)		
7	73	Steueraufwendungen / Aufw. aus gesetzl. Umlageverpflichtungen		
8	70, 74, 76	Sonstige ordentl. Aufwendungen		
9	66	Kalkulatorische Abschreibung	1.975.000 13.500 <u>400.000</u> 2.388.500	Planungs-/Baukosten/sonst. NK 98,73 Mio. €: AfA 50J Projektsteuerung 675T€: AfA 50J 4 Fahrzeuge 12 Mio. €: AfA 30J
10	9	Kalkulatorische Zinsen	1.975.000 13.500 <u>180.000</u> 2.168.500	98,73 Mio. EUR * 2%, 675 T€ * 2% 12 Mio. EUR * 1,5%
Summe		<b>Summe der jährlichen Folgekosten (Bruttokosten)</b>	<b>9.630.200</b>	
11		unmittelbare Erlöse und/oder Kosteneinsparungen (Auflösung Sonderposten)	3.000 61.250 <u>1.221.500</u> 1.285.750	15% für Vorplanung v 990T€ 87,5% für Restplanung v. 3,5 Mio € 87,5% für originäre Bauk. v. 69,8 Mio € jeweils über 50J aufgelöst

Summe		<b>Summe der jährlichen Folgekosten (Nettokosten)</b>	<b>8.344.450</b>
-------	--	---	------------------

<b>Signalwert I</b>	Zeitraum nach dem die Folgekosten die Anschaffungs-/Herstellungskosten überschreiten	<b>13,35 Jahre</b>	Investitionskosten: 111.405.000 €
<b>Signalwert II</b>	Jährliche Folgekosten (Netto) entsprechen einer Erhöhung der Kreisumlage um	<b>3,41%</b>	1% $\hat{=}$ 2,45 Mio.€

Hierdurch wäre im vergleichenden Rückblick auf das Haushaltsvolumen der vergangenen Haushaltsjahre/Jahresabschlüsse das künftige Ausbleiben einer Nettoneuverschuldung nicht mehr zu halten.

Somit wird vorgeschlagen, nach verbindlicher Bestätigung der GVFG-Förderfähigkeit des Vorhabens umgehend mit den dann aktuellsten und belastbarsten Zahlen zu den zu erwarteten Aufwendungen mit dem Regierungspräsidium Darmstadt als zuständige Finanzaufsichtsbehörde in den Dialog einzutreten, wie diese zusätzlichen Belastungen in den folgenden Investitionsprogrammen und nach Inbetriebnahme die jährlichen Ergebnishaushaltsverschlechterungen (Zinsdienstbelastungen, Abschreibungen und Betriebskostenzuschüsse etc.) abgebildet werden können. Im Vollzug der regulären Haushaltsführung werden die Aufwendungen zur Planung, Bau und Betrieb der Citybahn nicht ohne entsprechende ertragsseitige Verbesserungen geleistet werden können. Eine Anhebung der Kreisumlage würde dabei aber alle kreisangehörigen Kommunen unabhängig ihres tatsächlichen Nutzens einer Citybahnanbindung gleichermaßen belasten

### III. Auswirkungen auf die demografische Entwicklung:

Die zu erwartenden Auswirkungen auf die kommenden Haushaltsjahre durch die in Anspruch zu nehmenden Mittel für die Planung, Bau- und Betrieb der Citybahn auf dem Gebiet des Rheingau-Taunus-Kreis können sich im Rahmen der Haushaltsführung u.U. negativ auf die Fähigkeit zur Fortsetzung bisheriger kreisseitiger Maßnahmen zur Demografiegestaltung auswirken. Es ist auch nicht auszuschließen, dass erhebliche Reduzierungen im Bereich der Schulbauinvestitionen im gesamten Kreisgebiet erforderlich sein würden, was aber gerade nach Beschlusslage des Kreistags vom 23.05.2017 (zum Thema Aartalbahnreaktivierung) ausgeschlossen werden sollte.

### IV. Personelle Auswirkungen:

Sofern keine externe Projektbegleitung während der Planungs- und Baudurchführung beauftragt wird, würden weitere personelle Kapazitäten bereitzustellen sein, da dies nicht im Bestand der Verwaltung (Kreisentwicklung) abgebildet werden kann.

## V. Finanzierungsübersicht

Auf die o.s. Aussagen zur zu erwartenden Finanzauswirkung wird verwiesen. Die Gremienbestätigung des Beschlussvorschlages verursacht jedoch an dieser Stelle noch keine unmittelbaren Kosten.

(Kilian)  
Landrat

### **Anlage:**

- (I) Bedarfsbeschreibung der Förderung durch das Land Hessen -  
Anschreiben an das HMWEVL vom 06.07.2017
- (II) Zusageschreiben des HMWEVL zur 15-prozentigen Förderung der Vorplanung vom 24.07.2017
- (III) Kostenaufstellung ESWE Verkehr vom 21.07.2017