

Kleine Anfrage

des Abg. Emil Sänze AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Maßnahmen zum Ausbau der Gäubahn – was ist aktueller Stand?

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Gemeinsamkeiten bzw. welche Unterschiede bestehen aus welchen Gründen (unter kurzer Beschreibung des Stands der aktuellen Planungen und planfestgestellten Maßnahmen – unter Nennung der Unterschiede zwischen den Vorschlägen von 2016 und der heutigen Planung in der Trassierung und Bauausführung sowie prognostizierten Kostensteigerungen) zwischen den aktuell planfestgestellten bzw. geplanten Modernisierungsmaßnahmen an der Gäubahn-Trasse und den in dem von ihr vor ca. fünf Jahren bei der Ernst Basler + Partner AG beauftragten und erstellten „Gutachten zu Fahrzeitverkürzungen auf dem internationalen Korridor Stuttgart–Zürich“ (Schlussbericht vom 31. August 2016, siehe dort, s. S. 37 ff.) als grundlegende Problembehebung vorgeschlagenen Maßnahmen: insbesondere den zweigleisigen Neubaustrecken Horb–Sulz (2016 mit 324,5 Mio. Euro veranschlagt), Horb–Rottweil (mit 712,2 Mio. Euro veranschlagt), Epfendorf–Talhausen (veranschlagt mit 108,9 Mio. Euro), Rottweil–Wurmlingen (veranschlagt mit 494,0 Mio. Euro), Hattingen–Engen (veranschlagt mit 321,6 Mio. Euro)?
2. Falls die unter Frage 1 angesprochenen, im Gutachten von 2016 vorgeschlagenen zweigleisigen Neubaustrecken in einer ähnlich wie im Gutachten vorgeschlagenen Form verwirklicht werden – wie gestaltet sich die Entflechtung von Nahverkehr, Güterverkehr und (internationalem) Schnellverkehr mit jeweils welchen verkehrstechnischen Folgen für die Schnellverkehrsanbindung der an der heutigen Trasse gelegenen Städte Böblingen, Herrenberg, Horb, Sulz, Oberndorf, Rottweil, Spaichingen, Tuttlingen, Engen, Singen?
3. Welche Planungsdetails sind zu Tunnelbaumaßnahmen und Brückenbaumaßnahmen auf den Streckenabschnitten Horb–Sulz (mutmaßlich bei Fischingen) und Epfendorf–Talhausen bekannt hinsichtlich Ausgestaltung, Stand des Planfeststellungsverfahrens, Beginn, Zeitplan, Kosten, erwartete Auswirkungen im Bauzeitraum auf die Verkehrslage bei Schiene und Straße im Bereich Horb–Rottweil?

4. Inwieweit hält sie im November 2021 den im August 2016 genannten Kostenrahmen für die unter Fragen 1 bis 3 genannten umfangreichen (im Jahr 2016 mit 1,9612 Mrd. Euro veranschlagten) Infrastrukturmaßnahmen, soweit diese unter der heutigen Gäubahn-Planung noch zur Verwirklichung vorgesehen sind, bei welchem erwarteten Zeitrahmen bis zur Inbetriebnahme der Streckenabschnitte für realistisch?
5. Welches bzw. welche Kombination der im „Gutachten zu Fahrzeitverkürzungen auf dem Internationalen Korridor Stuttgart–Zürich“ (Schlussbericht vom 31. August 2016, Seite 41 ff.) dargestellten „Infrastrukturmaßnahmenbündel“ I 1 (65 Mio. Euro) bis I 6 (1,65 Mrd. Euro) sowie Varianten ohne Neutrassierungen – die Varianten I A (285 Mio. Euro) und I B (220 Mio. Euro) – wird bei welchen Modifikationen in welchem Zeitrahmen (bis zur Inbetriebnahme) bei welchen erwarteten Kosten (bis zur Fertigstellung) der Baumaßnahmen unter den aktuell gültigen Planungen und gegebenenfalls bereits erfolgter Planfeststellung tatsächlich realisiert?
6. Inwieweit entsprechen, unter Berücksichtigung der Antwort auf Frage 5, die heutigen Planungen bzw. planfestgestellten Maßnahmen für die Gäubahn als Schnellverkehrsverbindung unter den gegebenen Geländebedingungen einer „Ideallösung“ im Sinne einer zuverlässig erreichten Verbindung Zürich–Stuttgart/Stuttgart–Zürich in zwei Stunden 15 Minuten bzw. was fehlt bei welchen notwendigen zusätzlichen Maßnahmenkosten an organisatorischen bzw. technischen Maßnahmen (möglicherweise auch bei der Fahrzeugtechnik) den heutigen Planungen gegebenenfalls zu einer solchen „Ideallösung“ im Sinne des Verkehrsabkommens von Lugano?
7. Welche realen Fahrzeiten werden bei welchen Planfahrzeiten (unter tabellarischer Darstellung der durchschnittlichen Fahrzeit, nach Monaten, sowie der aktuell von den IC-Zügen bedienten Haltepunkte) im zweiten Halbjahr 2021 auf den Schnellverkehrs-Bahnverbindungen Zürich–Stuttgart/Stuttgart–Zürich von den deutschen bzw. von den Schweizer IC-Zügen (im Sinne von: Züge mit SBB-Wagen und österreichischen Lokomotiven im Gegensatz zu den häufiger haltenden Zügen mit DB-Wagen und DB-Lokomotiven) erreicht?
8. Welche realen Fahrzeiten werden bei welchen Planfahrzeiten (unter tabellarischer Darstellung der durchschnittlichen Fahrzeit, nach Monaten) im zweiten Halbjahr 2021 auf den Schnellverkehrs-Bahnverbindungen Singen–Stuttgart/Stuttgart–Singen von den IC-Zügen im direkten Vergleich mit den anderen Zugkategorien (RE bis/ab Rottweil; deutsche IC und Schweizer IC bis/ab Singen) erreicht, unter vergleichender Auflistung der von den jeweiligen Zugkategorien (RE; deutsche IC und Schweizer IC) angefahrenen Haltepunkte und Haltezeiten in den Bahnhöfen?
9. Insofern sich die öffentliche Debatte um den Ausbau der Gäubahn im Wesentlichen um eine mit dem Verkehrsabkommen von Lugano konforme Beschleunigung der internationalen Bahnverbindung dreht – in welcher Form sind (über eine Vereinheitlichung des Lichtraumprofils hinaus) in welchem Kostenrahmen mit welchen erwarteten Auswirkungen auf Kapazität und Tempo des übrigen Bahnverkehrs (Güterverkehr, regionaler Personenverkehr) sowie in welchem Zeitrahmen Maßnahmen (z. B. auch der kreuzungsfreie Ersatz von Bahnübergängen) an der Gäubahn vorgesehen bzw. bereits planfestgestellt, die speziell dem übrigen Bahnverkehr (unterteilt nach Güterverkehr und regionalem Personenverkehr) zugutekommen sollen?

26.11.2021

Sänze AfD

Begründung

Aus dem Wahlkreis kamen Fragen – so auch nach Tunnelbauten, Brückenbauten und Auswirkungen auf das aktuelle Straßennetz. Auch aus Presseveröffentlichungen (z. B. „Neue Trasse für Sulzer Tunnel“, siehe Südwestpresse vom 26. Juni 2021) wird ersichtlich, dass in den betroffenen Gemeinden Unklarheit über die Planungen und die örtlichen Auswirkungen besteht. Dem Fragesteller wurde im Oktober 2016 im Rahmen eines von der AfD-Fraktion gestellten Antrags das in Frage 1 angeführte „Gutachten zu Fahrzeitverkürzungen“ bekannt. Seinerzeit versuchte die Landesregierung mit einem eigenen Einsatz von ca. 250 Mio. Euro und gebraucht erworbener Neigezugtechnik zu einer schnelleren Lösung für den Fernverkehr Stuttgart–Zürich zu gelangen und ließ im Rahmen des Gutachtens Varianten mit umfangreichen Neubaustrecken erarbeiten, welche das Kapazitätsproblem der Gäubahn grundsätzlich lösen sollen. Mittlerweile ist die Gäubahn in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Es interessiert, in welchem Ausmaß die 2016 als grundlegende Problemlösung erarbeiteten Bedarfsanalysen und Maßnahmenplanungen tatsächlich verwirklicht werden. Ferner bedarf es eines Überblicks über den Stand der Planung und Planfeststellung, nicht zuletzt um die Inhalte von Pressemeldungen einschätzen zu können.

Antwort

Mit Schreiben vom 22. Dezember 2021 Nr. VM3-0141.5-4/109 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Bei dem in dieser Anfrage angesprochenen Konzept zum Ausbau der Gäubahn handelt es sich um das im Dezember 2016 im Bundesschienenwegeausbaugesetz hinterlegte Ausbaukonzept, das auf dem Einsatz von Zügen mit Neigetechnik basiert. Die verkehrlichen Anforderungen aus dem Deutschlandtakt sind in dem neuen Infrastrukturkonzept der Gäubahn auch mit konventioneller Technik erfüllbar. Insofern ist das Konzept aus dem Jahr 2016 nicht mehr vergleichbar mit dem aktuell vom Bund verfolgten Infrastrukturkonzept der Gäubahn.

- 1. Welche Gemeinsamkeiten bzw. welche Unterschiede bestehen aus welchen Gründen (unter kurzer Beschreibung des Stands der aktuellen Planungen und planfestgestellten Maßnahmen – unter Nennung der Unterschiede zwischen den Vorschlägen von 2016 und der heutigen Planung in der Trassierung und Bauausführung sowie prognostizierten Kostensteigerungen) zwischen den aktuell planfestgestellten bzw. geplanten Modernisierungsmaßnahmen an der Gäubahn-Trasse und den in dem von ihr vor ca. fünf Jahren bei der Ernst Basler + Partner AG beauftragten und erstellten „Gutachten zu Fahrzeitverkürzungen auf dem internationalen Korridor Stuttgart–Zürich“ (Schlussbericht vom 31. August 2016, siehe dort, s. S. 37 ff.) als grundlegende Problembehebung vorgeschlagenen Maßnahmen: insbesondere den zweigleisigen Neubaustrecken Horb–Sulz (2016 mit 324,5 Mio. Euro veranschlagt), Horb–Rottweil (mit 712,2 Mio. Euro veranschlagt), Epfendorf–Talhausen (veranschlagt mit 108,9 Mio. Euro), Rottweil–Wurmlingen (veranschlagt mit 494,0 Mio. Euro), Hattingen–Engen (veranschlagt mit 321,6 Mio. Euro)?*

Das neue Infrastrukturkonzept der Gäubahn ist nicht mehr mit dem Infrastrukturkonzept aus dem Jahr 2016 vergleichbar (s. Vorbemerkung). Der zweigleisige Ausbau des Abschnitts Horb–Neckarhausen ist jedoch Bestandteil beider Konzepte. Dieser erste Ausbauabschnitt wurde im Jahr 2018 planfestgestellt. Im Oktober 2021 erfolgte der Baubeginn (Spatenstich am 29. Oktober 2021), die Inbetriebnahme ist für 2023 vorgesehen.

Die Deutsche Bahnd AG teilt mit, dass zudem der sog. güterverkehrstaugliche Ausbau, der die Anpassung einzelner Tunnelbauwerke und den Bau der Singener Kurve vorsieht, aktuell in Planung sei. Sie teilt ferner mit, dass aktuell der Prozess zur Beauftragung der Planungen für das neue Infrastrukturkonzept stattfindet, so dass es diesbezüglich noch keine aktuellen Planungen gibt.

2. Falls die unter Frage 1 angesprochenen, im Gutachten von 2016 vorgeschlagenen zweigleisigen Neubaustrecken in einer ähnlich wie im Gutachten vorgeschlagenen Form verwirklicht werden – wie gestaltet sich die Entflechtung von Nahverkehr, Güterverkehr und (internationalem) Schnellverkehr mit jeweils welchen verkehrstechnischen Folgen für die Schnellverkehrsanbindung der an der heutigen Trasse gelegenen Städte Böblingen, Herrenberg, Horb, Sulz, Oberndorf, Rottweil, Spaichingen, Tuttlingen, Engen, Singen?

Nach Angaben der Deutsche Bahnd AG findet eine Entflechtung von Güter- und Personenverkehr im neuen Infrastrukturkonzept der Gäubahn nördlich von Böblingen statt.

Seitens des Bundes wurde für das neue Infrastrukturkonzept für das Bedarfsplanprojekt „ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)“ eine aktuelle gesamtwirtschaftliche Bewertung nach der geltenden Methodik der Bundesverkehrswegeplanung durchgeführt, deren Ergebnisse im März 2021 in Form eines Projektdossiers vom Bund veröffentlicht wurden. Das Verkehrsministerium teilt die Kritik der betroffenen Städte und Regionen an dem in diesem Rahmen hinterlegten Ansatz, die Fernverkehrszüge nicht mehr nach Singen Hbf, sondern über die Singener Kurve sowie ohne einen Halt in Böblingen zu führen. Es wird sich deshalb weiterhin gegenüber dem Bund und der Deutsche Bahn AG insbesondere für die Entwicklung von Lösungen zur Sicherung der Halte der Fernverkehrslinie in Singen Hbf und Böblingen im Rahmen dieses Bedarfsplanprojektes einsetzen.

3. Welche Planungsdetails sind zu Tunnelbaumaßnahmen und Brückenbaumaßnahmen auf den Streckenabschnitten Horb–Sulz (mutmaßlich bei Fischingen) und Epfendorf–Talhausen bekannt hinsichtlich Ausgestaltung, Stand des Planfeststellungsverfahrens, Beginn, Zeitplan, Kosten, erwartete Auswirkungen im Bauzeitraum auf die Verkehrslage bei Schiene und Straße im Bereich Horb–Rottweil?

Die Deutsche Bahn AG teilt dazu mit, dass aktuell der Prozess der Beauftragung der Planungen zu dem neuen Infrastrukturkonzept stattfindet und insofern noch keine Planungsdetails bekannt sind.

4. Inwieweit hält sie im November 2021 den im August 2016 genannten Kostenrahmen für die unter Fragen 1 bis 3 genannten umfangreichen (im Jahr 2016 mit 1,9612 Mrd. Euro veranschlagten) Infrastrukturmaßnahmen, soweit diese unter der heutigen Gäubahn-Planung noch zur Verwirklichung vorgesehen sind, bei welchem erwarteten Zeitrahmen bis zur Inbetriebnahme der Streckenabschnitte für realistisch?

5. Welches bzw. welche Kombination der im „Gutachten zu Fahrzeitverkürzungen auf dem Internationalen Korridor Stuttgart–Zürich“ (Schlussbericht vom 31. August 2016, Seite 41 ff.) dargestellten „Infrastrukturmaßnahmenbündel“ I 1 (65 Mio. Euro) bis I 6 (1,65 Mrd. Euro) sowie Varianten ohne Neutrassierungen – die Varianten I A (285 Mio. Euro) und I B (220 Mio. Euro) – wird bei welchen Modifikationen in welchem Zeitrahmen (bis zur Inbetriebnahme) bei welchen erwarteten Kosten (bis zur Fertigstellung) der Baumaßnahmen unter den aktuell gültigen Planungen und gegebenenfalls bereits erfolgter Planfeststellung tatsächlich realisiert?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das neue Infrastrukturkonzept der Gäubahn geht nicht mehr von den hier genannten Maßnahmen, die im Gutachten von 2016 betrachtet wurden, aus (s. Vorbemerkung). Insofern können hier keine Aussagen über die Einhaltung des Kostenrahmens sowie des erwarteten Zeitrahmens zur Inbetriebnahme getroffen werden.

6. Inwieweit entsprechen, unter Berücksichtigung der Antwort auf Frage 5, die heutigen Planungen bzw. planfestgestellten Maßnahmen für die Gäubahn als Schnellverkehrsverbindung unter den gegebenen Geländebedingungen einer „Ideallösung“ im Sinne einer zuverlässig erreichten Verbindung Zürich–Stuttgart/Stuttgart–Zürich in zwei Stunden 15 Minuten bzw. was fehlt bei welchen notwendigen zusätzlichen Maßnahmenkosten an organisatorischen bzw. technischen Maßnahmen (möglicherweise auch bei der Fahrzeugtechnik) den heutigen Planungen gegebenenfalls zu einer solchen „Ideallösung“ im Sinne des Verkehrsabkommens von Lugano?

Die Vereinbarung von Lugano wurde am 25. August 2021 durch eine neue Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland und dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs der neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweizerischen Eidgenossenschaft abgelöst. Als eine wesentliche Zielsetzung wird hier eine intensive Zusammenarbeit bei der Entwicklung und beim Aufbau eines vertakteten Fahrplankonzeptes im internationalen Schienenpersonenverkehr formuliert. Die neue Vereinbarung enthält aber keine konkreten Ausbauprojekte mit Realisierungs- und Fahrzeitzielen. Mit der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gastel, Christian Kühn (Tübingen), Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu Ausbau und Zukunft der Schienenfernverkehrsverbindung Stuttgart (Drucksache 19/16652) vom 14. Februar 2020 gibt der Bund bekannt, dass er – übereinstimmend mit der schweizerischen Seite – die in der Vereinbarung von Lugano festgehaltene Zielfahrzeit von 2:15 Stunden nicht als verpflichtend betrachte und inzwischen die Auffassung bestehe, dass die damals vereinbarte Zielvorgabe zu ambitioniert sei.

Nach Ansicht der Deutsche Bahn AG handelt es sich unter der Prämisse der Berücksichtigung der gegebenen Geländebedingungen bei dem neuen Infrastrukturkonzept um eine Lösung, die auch volkswirtschaftlich tragfähig sei.

7. Welche realen Fahrzeiten werden bei welchen Planfahrzeiten (unter tabellarischer Darstellung der durchschnittlichen Fahrzeit, nach Monaten, sowie der aktuell von den IC-Zügen bedienten Haltepunkte) im zweiten Halbjahr 2021 auf den Schnellverkehrs-Bahnverbindungen Zürich–Stuttgart/Stuttgart–Zürich von den deutschen bzw. von den Schweizer IC-Zügen (im Sinne von: Züge mit SBB-Wagen und österreichischen Lokomotiven im Gegensatz zu den häufiger haltenden Zügen mit DB-Wagen und DB-Lokomotiven) erreicht?

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

Die Systemhalte der DB-Intercity entlang der Gäubahn sind: Stuttgart Hbf, Böblingen, Herrenberg, Gäufelden, Bondorf, Horb, Sulz, Oberndorf, Rottweil, Spaichingen, Tuttlingen, Engen und Singen.

Die Systemhalte der SBB-Intercity entlang der Gäubahn sind: Stuttgart Hbf, Böblingen, Horb, Rottweil, Tuttlingen, Singen, Schaffhausen und Zürich HB.

Die Abfahrts-, Ankunfts- und Haltezeiten variieren zwischen den einzelnen Fahrten auf der genannten Linie. Zudem können Baumaßnahmen temporär Anpassungen der Fahrlagen erfordern. Im regulären Fahrplan beträgt die Fahrtzeit zwischen Stuttgart und Zürich ca. 2:55 Stunden (SBB-Intercity) bzw. 3:07 Stunden (DB-Intercity).

Um die erbetenen Auswertungen vergleichbar darstellen zu können, werden die „realen Fahrzeiten“ im Sinne der Abweichung vom Soll-Fahrplan als Verspätungsminuten abgebildet. Für den Fahrabschnitt auf Schweizer Gebiet liegen der DB keine Daten vor. Für den Fahrabschnitt zwischen Stuttgart und Singen siehe Antwort zu Frage 8.

8. Welche realen Fahrzeiten werden bei welchen Planfahrzeiten (unter tabellarischer Darstellung der durchschnittlichen Fahrzeit, nach Monaten) im zweiten Halbjahr 2021 auf den Schnellverkehrs-Bahnverbindungen Singen–Stuttgart/Stuttgart–Singen von den IC-Zügen im direkten Vergleich mit den anderen Zugkategorien (RE bis/ab Rottweil; deutsche IC und Schweizer IC bis/ab Singen) erreicht, unter vergleichender Auflistung der von den jeweiligen Zugkategorien (RE; deutsche IC und Schweizer IC) angefahrenen Haltepunkte und Haltezeiten in den Bahnhöfen?

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

Die Abfahrts-, Ankunfts- und Haltezeiten variieren zwischen den einzelnen Fahrten auf der genannten Linie. Zudem können Baumaßnahmen temporär Anpassungen der Fahrlagen erfordern. Im regulären Fahrplan beträgt die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Singen ca. 1:56 h (SBB-Intercity) bzw. 2:09 h (DB-Intercity).

Die folgende Tabelle zeigt die Median-Verspätungsminuten, welche die zwischen Stuttgart und Singen verkehrenden Züge der DB bzw. SBB zwischen Juli und November 2021 jeweils auf diesem Streckenabschnitt aufgebaut haben. Die Werte sind insofern jedoch nur bedingt miteinander vergleichbar, als dass die Züge der DB auf dieser Strecke mehr Halte bedienen als diejenigen der SBB. Zudem ist zu beachten, dass es vom 31. Juli bis 12. September baustellenbedingte Fahrplananpassungen auf dieser Strecke gegeben hatte; dadurch führen die SBB-Intercity gar nicht auf dem genannten Abschnitt, die DB-Intercity nur zwischen Horb und Singen.

	DB-Intercity	SBB-Intercity
07/2021	2	1
08/2021	0	–
09/2021	3	1
10/2021	3	0
11/2021	3	0

Da entlang der Gäubahn ein stündliches Fernverkehrsangebot besteht, welches auf einzelnen Abschnitten das Nahverkehrsangebot ersetzt, sind Umsteigeverbindungen zwischen Stuttgart und Singen unter Nutzung der RE-Züge zwischen Stuttgart und Rottweil nicht sinnvoll. Zwischen Stuttgart und Singen bzw. Konstanz werden daher alle Verbund- und Nahverkehrsfahrscheine auch in den Intercity-Zügen anerkannt.

DB Regio bedient im Auftrag des Landes Baden-Württemberg den Streckenabschnitt Stuttgart–Eutingen–Horb–Rottweil mit modernen elektrischen Triebwagen im Zweistundentakt. Diese Züge verkehren als unterlegtes Angebotssystem zum parallelen Zugangebot von DB Fernverkehr. In Eutingen „flügeln“ die RE-Züge des Netz 3b von und nach Freudenstadt und stellen so eine umsteigefreie Verbindung in die Landeshauptstadt sicher. Südlich von Rottweil verkehren lediglich die oben beschriebenen Züge des DB Fernverkehrs im Einstundentakt.

9. Insofern sich die öffentliche Debatte um den Ausbau der Gäubahn im Wesentlichen um eine mit dem Verkehrsabkommen von Lugano konforme Beschleunigung der internationalen Bahnverbindung dreht – in welcher Form sind (über eine Vereinheitlichung des Lichtraumprofils hinaus) in welchem Kostenrahmen mit welchen erwarteten Auswirkungen auf Kapazität und Tempo des übrigen Bahnverkehrs (Güterverkehr, regionaler Personenverkehr) sowie in welchem Zeitrahmen Maßnahmen (z. B. auch der kreuzungsfreie Ersatz von Bahnübergängen) an der Gäubahn vorgesehen bzw. bereits planfestgestellt, die speziell dem übrigen Bahnverkehr (unterteilt nach Güterverkehr und regionalem Personenverkehr) zugutekommen sollen?

Seitens des Bundes wurde für das neue Infrastrukturkonzept für das Bedarfsplanprojekt „ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)“ eine aktuelle gesamtwirtschaftliche Bewertung nach der geltenden Methodik der Bundesverkehrswegeplanung durchgeführt. In diesem Rahmen wurden die verkehrlichen Anforderungen und die daraus abgeleiteten infrastrukturellen Erfordernisse an diese Strecke ganzheitlich betrachtet, eine Unterteilung nach bestimmten Verkehrsarten erfolgt hierbei nicht.

Hermann

Minister für Verkehr