

Antrag

der Abg. Niklas Nüssle und Peter Seimer u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Gäubahn – aktuelle Betriebslage, Störungen, Baustellen und Ausbauperspektiven

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sie die Betriebslage auf der Gäubahn in den vergangenen Wochen und Monaten bewertet und welche Trends es hier aus ihrer Sicht gegeben hat;
2. welche Störungen der Infrastruktur den Verkehr auf der Gäubahn in den vergangenen Monaten aufgehalten haben, jeweils unter Angabe der Dauer der Störung und der Auswirkungen (z. B. Fahrzeitverlängerung, Ausfall einzelner Züge, verminderte Kapazität der Züge);
3. welche Baustellen den Verkehr auf der Gäubahn in den vergangenen Monaten aufgehalten haben, jeweils unter Angabe der Dauer der Baustelle, der Auswirkungen auf den Bahnverkehr, der Vorlaufzeit der Ankündigung der Bauarbeiten und der termingerechten oder verspäteten Fertigstellung der Maßnahmen;
4. wie sie das geänderte Betriebskonzept auf der Gäubahn bewertet, wonach Züge in Richtung Zürich zweistündlich in Singen gebrochen werden;
5. welche Änderungen am Betriebskonzept auf der Gäubahn umgesetzt werden sollen, welche Halte des IC jeweils entfallen sollen und wie sie die Anbindung der Städte trotz wegfallenden IC-Halts stärken will;
6. wie sie die gemeinsame Nutzung der Bahnstrecke für die S-Bahn, den Regional- und den Fernverkehr bewertet, welche Probleme für den Betrieb sich daraus ergeben und welche organisatorischen und fahrplanerischen Änderungen sie umsetzen will, um diese zu lösen;

7. welche Erkenntnisse ihr zum aktuellen Stand der Planungen für den Ausbau der Gäubahn südlich von Horb vorliegen und ob diese ihrer Kenntnis nach bereits finanziert sind oder noch einer Finanzierungszusage bedürfen;
8. wie sie die Idee einer eingleisigen Neubau-Infrastruktur (z. B. Tunnel Sulz) bewertet und ob hier aus ihrer Sicht nicht entweder ein zweigleisiger Tunnel oder die weitere Nutzung des Bestandsgleises für eine ausreichende Betriebsqualität nötig wäre;
9. ob sie sich gegenüber der Bundesregierung dafür einsetzen wird, so bald wie möglich eine komplette Zweigleisigkeit der Strecke herbeizuführen;
10. welche Möglichkeiten sich nach ihrer Einschätzung für den Ausbau der Gäubahn daraus ergeben, dass die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 nun bis mindestens 2031 verschoben worden ist.

10.8.2026

Nüssle, Seimer, Gericke, Eichin, Joukov, Hentschel, Katzenstein GRÜNE

Begründung

Die Gäubahn ist für den Süden Baden-Württembergs eine zentrale Achse zur Anbindung an die Landeshauptstadt und den Fernverkehr. Die Bahnstrecke ist zwischen Horb-Neckarhausen und Hattingen in weiten Teilen eingleisig sowie nördlich von Herrenberg durch den gemeinsamen Verkehr von S-Bahnen sowie Regional- und Fernverkehr enorm belastet. Durch die Eingleisigkeit und die enorme Belastung gilt die Gäubahn als sehr verspätungsanfällig. Die Brechung der IC-Züge nach Zürich in Singen (Hohentwiel) ist ein Ergebnis dieser langfristig mangelhaften Pünktlichkeit.

Gleichzeitig rückt die Gäubahn aufgrund tiefgreifender Ausbaumaßnahmen u. a. für den Bahnknoten Stuttgart immer wieder in die Schlagzeilen. Das betrifft zum Beispiel die Anbindung an den Hauptbahnhof, den Bau des Pfaffensteigtunnels und die Digitalisierung des nördlichen Streckenabschnitts für den Digitalen Knoten Stuttgart.

Dieser Antrag dient dazu, ein aktuelles Lagebild über Betrieb, Ausbauplanung und Optimierungsmöglichkeiten auf dieser wichtigen Bahnstrecke zu erhalten, um optimale Qualität und zuverlässige Verbindungen für den Süden unseres Bundeslandes zu gewährleisten.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 28. September 2026 Nr. VM3-0141.5-36/44/3 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. wie sie die Betriebslage auf der Gäubahn in den vergangenen Wochen und Monaten bewertet und welche Trends es hier aus ihrer Sicht gegeben hat

Die nach der Definition der Deutschen Bahn maßgebliche 5:59 Minuten-Ankunftspünktlichkeit des IC und des RE 14 hat sich im Jahr 2026 bis Ende August wie folgt entwickelt:

Monat	5:59 Pünktlichkeit Intercity Richtung Singen	5:59 Pünktlichkeit Intercity Richtung Stuttgart	5:59 Pünktlichkeit RE 14 Richtung Singen	5:59 Pünktlichkeit RE 14 Richtung Stuttgart
Januar	66,6 %	71,6 %	83,29 %	90,32 %
Februar	71,9 %	72,8 %	84,97 %	89,16 %
März	72,2 %	74,2 %	82,72 %	88,91 %
April	68,9 %	71,6 %	77,14 %	83,84 %
Mai	66,4 %	69,8 %	80,98 %	82,71 %
Juni	64,3 %	69,5 %	75,07 %	84,64 %
Juli	64,4 %	69,8 %	84,92 %	89,04 %
Durchschnitt	67,81 %	71,33 %	81,30 %	86,95 %

Anmerkung:

Ein Zug gilt bei DB Fernverkehr erst ab einer Verspätung von mehr als 5:59 Minuten als verspätet. Um die Vergleichbarkeit zu wahren sind auch die Züge des Regionalverkehrs mit dem gleichen Maßstab ausgewertet worden, obwohl üblicherweise in den Verkehrsverträgen ein Regionalzug schon ab 3:59 Minuten als verspätet gewertet wird.

Die Pünktlichkeit sinkt im Verlauf des Jahres, wenn die Bautätigkeit ab dem Frühjahr zunimmt. Der RE 14 ist meist deutlich pünktlicher als der IC unterwegs. Die Züge Richtung Singen sind häufiger verspätet als die Züge, die nach Stuttgart fahren. Ein bedeutender Anteil der Züge fährt in Stuttgart bereits verspätet ab. Im Durchschnitt liegt die Ankunftspünktlichkeit des IC abhängig von der Fahrtrichtung bei 67 bis 71 Prozent und für den RE 14 bei 81 bis 86 Prozent. Die Zahlen machen auch deutlich, dass die Lage relativ konstant ist und es nur zu geringen Schwankungen im bisherigen Jahresverlauf kam.

Die Pünktlichkeit der internationalen IC-Verbindung Stuttgart–Zürich hat sich gegenüber den Vorjahren deutlich verbessert. Nach Angaben von DB und SBB erreichten seit dem Fahrplanwechsel Dezember 2025 über 80 Prozent der Züge den Züricher Hauptbahnhof mit weniger als drei Minuten Verspätung. Die durchschnittliche Ankunftspünktlichkeit in Zürich stieg damit um ca. 20 Prozentpunkte gegenüber 2025. Das seit Dezember 2025 eingeführte Betriebskonzept mit einer Teilung der Verkehre in Singen hat die Stabilität erhöht. Zusätzlich konnten Ersatzzüge der SBB ab Schaffhausen größere Verspätungen abfedern. Mit dem elektronischen Stellwerk Horb, das Ende 2024 in Betrieb genommen wurde, wurde die Infrastruktur auf einem wichtigen Streckenabschnitt modernisiert.

Aus Sicht der Fahrgäste ist die Gäubahn 2026 deutlich pünktlicher als in den Jahren 2022 bis 2025, insbesondere auf der internationalen Verbindung nach Zürich. Die Verbesserung wurde allerdings teilweise durch betriebliche Maßnahmen erreicht, die das Angebot einschränken (Wenden in Singen, Ersatzzüge, zusätzliche Umstiege). Gleichzeitig bleiben die strukturellen Schwächen der Infrastruktur auf einer der betrieblich empfindlichsten Fernverkehrsachsen in Südwestdeutschland

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

bestehen. Ursache sind weiterhin unter anderem eingleisige Engpässe, insbesondere im Bereich Eutingen–Horb. Bereits kleine Störungen können dort größere Verspätungen nach sich ziehen.

Der Trend bei der Pünktlichkeit wird sich erst nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 voraussichtlich weiter verbessern, wenn ein neues Fahrplankonzept umgesetzt wird.

2. welche Störungen der Infrastruktur den Verkehr auf der Gäubahn in den vergangenen Monaten aufgehalten haben, jeweils unter Angabe der Dauer der Störung und der Auswirkungen (z. B. Fahrzeitverlängerung, Ausfall einzelner Züge, verminderte Kapazität der Züge)

Auf der Linie RE 14 wurden Ausfälle im Zusammenhang mit der Infrastruktur im Zeitraum Januar bis Juni in folgender Höhe von DB Regio BW an das Land gemeldet:

Monat	Infrastrukturbedingte Ausfallquote in % 2026	Infrastrukturbedingte Ausfallquote in % 2025
Januar	0,9	0,4
Februar	0,2	0,2
März	0,7	0,1
April	0,3	0,6
Mai	1,8	0,1
Juni	4,7	0

Zur Einordnung der oben genannten Daten werden die Werte für die Ausfallquote auf Basis aller Ausfallursachen auf der Linie RE 14 für Zeitraum Januar bis Juni ausgewertet:

Monat	Ausgefallene Zugkilometer in % in 2026 (Netz 3b Gäu-Murr)
Januar	2,1
Februar	0,8
März	1,7
April	1,2
Mai	4,7
Juni	7,2

Eine monatliche Aufstellung aller einzelnen Störungen an Signalen, Weichen, Oberleitungen, Stellwerken oder Ähnlichem inklusive der Dauer für die vergangenen Monate liegen der Landesregierung nicht vor.

3. welche Baustellen den Verkehr auf der Gäubahn in den vergangenen Monaten aufgehalten haben, jeweils unter Angabe der Dauer der Baustelle, der Auswirkungen auf den Bahnverkehr, der Vorlaufzeit der Ankündigung der Bauarbeiten und der termingerechten oder verspäteten Fertigstellung der Maßnahmen;

Im Zuge von Instandhaltungsmaßnahmen an der Stuttgarter Infrastruktur wurde die Panoramabahn zeitweise gesperrt. Dadurch verkehrte die IC-Linie 87 (Stuttgart–Singen–Zürich) abschnittsweise nur noch zwischen Stuttgart-Vaihingen und Zürich. Teilweise kam es zu Taktlücken, Zugausfällen und Ersatzverkehren.

Ab Februar 2026 begannen vorbereitende Arbeiten für den künftigen Pfaffensteigtunnel als Teil des Gäubahn-Ausbaus. Zwar führten diese Arbeiten noch nicht zu einer großflächigen Streckensperrung, sie waren jedoch Bestandteil umfangreicher Infrastrukturmaßnahmen entlang der Strecke. Von Mai bis Dezember 2026 werden entlang verschiedener Abschnitte der Gäubahn geotechnische Untersuchungen durchgeführt. Diese dienen dem Streckenausbau und führen lokal zu betrieblichen Einschränkungen

Folgende Baumaßnahmen gab es im Jahr 2026 bis Ende August:

2. bis 16. Januar	nächtliche Sperrung ab jeweils 21 Uhr im Abschnitt Eutingen⇄Horb
17. bis 18. Januar	Totalsperrung am Wochenende im Abschnitt Stuttgart⇄Böblingen
24. bis 25. Januar	Totalsperrung am Wochenende im Abschnitt Stuttgart⇄Böblingen
31. Januar bis 01. Februar	Totalsperrung am Wochenende im Abschnitt Stuttgart⇄Böblingen
7. bis 8. Februar	Totalsperrung am Wochenende im Abschnitt Stuttgart⇄Böblingen
28. bis 29. März	Totalsperrung am Wochenende im Abschnitt Oberndorf⇄Rottweil
11. bis 12. April	Teilspernung am Wochenende im Abschnitt Stuttgart⇄Böblingen, RE14 fuhr bis Stuttgart, IC/RE87 endete in Böblingen
24. April bis 22. Mai	Totalsperrung Panoramabahn im Abschnitt S-Vaihingen⇄Stuttgart Hbf
08. bis 21. Mai	nächtliche Sperrung ab jeweils 21 Uhr im Abschnitt Eutingen⇄Horb
09. bis 10. Mai	Totalsperrung am Wochenende im Abschnitt Oberndorf⇄Rottweil
16. bis 17. Mai	Totalsperrung am Wochenende im Abschnitt Oberndorf⇄Rottweil
29. Mai bis 19. Juni	nächtliche Sperrungen jeweils ab 21 Uhr im Abschnitt Eutingen⇄Horb
23. und 24. Juni	nächtliche Sperrungen jeweils ab 21 Uhr im Abschnitt Eutingen⇄Horb
17. bis 24. Juli	Totalsperrung Immendingen/Tuttlingen⇄Singen
26. Juli bis 2. August	nächtliche Sperrung jeweils ab 21 Uhr im Abschnitt Herrenberg⇄Rottweil
26. bis 30. August	Totalsperrung Oberndorf⇄Spaichingen/Tuttlingen, Bahnhof Rottweil komplett gesperrt

Wie von der DB InfraGO AG an das Land kommuniziert, hat sich die fristgerechte Ankündigung der Baumaßnahmen im Laufe des Jahres 2025 und 2026 deutlich verbessert, sodass alle Ersatzverkehre rechtzeitig und mit genug Vorlauf geplant werden konnten. Bei fast allen Sperrungen kam es im genannten Abschnitt zu Zugausfällen, sodass ein Ersatzverkehr mit Bussen notwendig wurde, wodurch sich die Reisezeit verlängert hat.

4. wie sie das geänderte Betriebskonzept auf der Gäubahn bewertet, wonach Züge in Richtung Zürich zweistündlich in Singen gebrochen werden;

Die zweistündliche Brechung der Intercity-Züge (IC) wurde von den SBB AG betrieben, um die massiven Verspätungen dieser Züge von der Gäubahn nicht in das Schweizer Netz zu übertragen. Die Durchfahrt aller Züge in die Schweiz wird von den SBB erst dann wieder toleriert, wenn bei den von der Gäubahn kommenden IC-Zügen eine deutliche Verbesserung der Pünktlichkeit erkennbar wird. Aus Sicht des Landes ist die Brechung der Züge in Singen eine notwendige Maßnahme, um die Pünktlichkeit angesichts der aktuellen Betriebslage zu verbessern.

5. welche Änderungen am Betriebskonzept auf der Gäubahn umgesetzt werden sollen, welche Halte des IC jeweils entfallen sollen und wie sie die Anbindung der Städte trotz wegfallenden IC-Halts stärken will;

Es wird ein völlig neues Bedienungskonzept eingeführt, welches neben einem insgesamt besseren Angebot für die Fahrgäste vor allem eine deutliche Stabilisierung der Pünktlichkeit zum Ziel hat. Es werden einzelne Halte wie z. B. Gäufelden mit dem IC nicht mehr systematisch bedient, dafür jedoch deutlich häufiger im Regionalverkehr (RE 14). Die Anzahl der zusätzlichen Regionalzughalte übersteigt die der entfallenen IC-Halte deutlich. Bei anderen Stationen erfolgt eine Übernahme bisheriger RE-Halte durch den Intercity.

Im Rahmen des neuen Betriebskonzeptes erhält der bisher „schnelle IC“ drei zusätzliche Halte (Sulz, Oberndorf, Spaichingen), beim vormaligen „langsamen IC“ entfallen vier Halte (Herrenberg, Gäufelden, Bondorf, Spaichingen). Es werden jedoch die meisten Intercity-Halte an den Bahnhöfen und Haltepunkten Herrenberg, Gäufelden und Bondorf (bei Herrenberg) durch RE-Halte ersetzt. DB Fernverkehr prüft, ob weitere Halte zu Tagesrandzeiten möglich sind.

6. *wie sie die gemeinsame Nutzung der Bahnstrecke für die S-Bahn, den Regional- und den Fernverkehr bewertet, welche Probleme für den Betrieb sich daraus ergeben und welche organisatorischen und fahrplanerischen Änderungen sie umsetzen will, um diese zu lösen;*

Der Abschnitt Stuttgart–Vaihingen–Herrenberg wird vom Fern- und Regionalverkehr genutzt. Darüber hinaus verkehren die S-Bahn-Züge und der Güterverkehr auf diesem Streckenabschnitt, der damit sehr stark ausgelastet ist. Kurz- bis mittelfristig sind jedoch keine substantiellen infrastrukturellen Ausbauprojekte vorgesehen, weshalb der Verkehr auf der bestehenden Infrastruktur abgebildet werden muss. Eine Leistungssteigerung ist erst mit einer vollständigen Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik zu erwarten.

Mit der Änderung des Fahrplans zum Dezember 2026 sollen mehr Puffer für den Regional- und Fernverkehr eingearbeitet werden. Ziel ist es dabei, die Pünktlichkeit zu verbessern. Neben der mangelhaften Verfügbarkeit der Infrastruktur ist die Unpünktlichkeit der S-Bahn Linie S1 von Herrenberg nach Kirchheim (Teck) maßgebend für die Infrastruktur. Für eine nachhaltige Stabilisierung der Gäubahn müssten auch hier die Fahrpläne der S-Bahn Linie 1 in gleicher Weise angepasst werden, was aber vermutlich mit Anschlussverlusten und Fahrzeitverlängerungen verbunden wäre, weshalb der Verband Region Stuttgart als zuständiger Aufgabenträger solche Maßnahmen bisher ablehnt.

7. *welche Erkenntnisse ihr zum aktuellen Stand der Planungen für den Ausbau der Gäubahn südlich von Horb vorliegen und ob diese ihrer Kenntnis nach bereits finanziert sind oder noch einer Finanzierungszusage bedürfen;*

Das Projekt Gäubahn Abschnitt Süd befindet sich in der Vorplanung (Leistungsphase 2 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure). Die Grundlagenermittlung (Leistungsphase 1) auf Basis des BVWP 2030 ist abgeschlossen. Nach Mitteilung der Deutschen Bahn ist die BIM (Building Information Modeling) -Bestandsmodellierung sowie die faunistische Planungsraumanalyse erstellt. Bis Ende des Jahres 2026 erfolgt die Umsetzung der Bauwerks- und Trassenvermessungen. Aktuell werden die Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Die Finanzierung ist bis zum Abschluss der Vorplanung gesichert. Auf Grundlage der Vorplanungsergebnisse wird die Freigabe der nächsten Planungsphase beantragt. Deren Finanzierung ist abhängig von den verfügbaren Haushaltsmitteln des Bundes.

8. *wie sie die Idee einer eingleisigen Neubau-Infrastruktur (z. B. Tunnel Sulz) bewertet und ob hier aus ihrer Sicht nicht entweder ein zweigleisiger Tunnel oder die weitere Nutzung des Bestandsgleises für eine ausreichende Betriebsqualität nötig wäre;*

9. *ob sie sich gegenüber der Bundesregierung dafür einsetzen wird, so bald wie möglich eine komplette Zweigleisigkeit der Strecke herbeizuführen;*

Zu den Ziffern 8 und 9 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Im Rahmen der Entwicklung des Deutschlandtaktes des Bundes wurde auch für das Bedarfsplanvorhaben ABS/NBS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH (Gäubahn) ein fahrplanbasierter Planungsansatz zur Ableitung der notwendigen Infrastruktur angewendet. Das nunmehr seit Mitte des Jahres 2020 vorliegende Infrastrukturkonzept umfasst im nördlichen Abschnitt mit dem Pfaffensteigtunnel eine Neukonzeption der Flughafenanbindung. Zudem beinhaltet dieses Bedarfsplanprojekt im südlichen Bereich Böblingen–Landesgrenze D/CH weitere große Ausbaumaßnahmen. Die Zweigleisigkeit der Strecke soll dabei abschnittsweise, nicht jedoch komplett hergestellt werden. Nach Angaben der Deutschen Bahn werden diese zweigleisigen Ausbaubereiche in Summe eine Streckenlänge von 25 Kilometern umfassen.

Für dieses Infrastrukturkonzept konnte – als wesentliche Voraussetzung für die weitere Planung im Rahmen des Bedarfsplanes – ein positiver Wirtschaftlichkeitsnachweis (Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1) erreicht werden.

Die Deutsche Bahn teilte dazu erläuternd mit, dass zweigleisige Abschnitte immer dort erforderlich würden, wo Züge sich begegnen oder überholen und somit aneinander vorbeifahren müssen. Die Lage der Züge und somit der zweigleisigen Abschnitte bestimme der Fahrplan. Natürlich würden in einer Fahrplanstudie auch Fahrplanabweichungen und Störungen simuliert. Wenn im Ergebnis jedoch keine Zugkreuzung in einem Abschnitt zu erwarten ist, dann lässt sich daraus auch kein Bedarf für eine zusätzliche Infrastruktur ableiten. So sei nach aktueller Erkenntnis daher mangels eines positiven Kosten-Nutzen-Verhältnisses auch ein zweigleisiger Tunnel Neckarhausen–Sulz nicht begründbar.

Die Deutsche Bahn informierte ferner darüber, dass im Rahmen der aktuellen Vorplanung im Bereich der Stadt Sulz am Neckar zwei Varianten untersucht würden: Zum einen würde ein eingleisiger Tunnel mit Auflassung der Bestandsstrecke betrachtet, zum anderen ein eingleisiger Tunnel bei gleichzeitiger Erhaltung der Bestandsstrecke. Eine Bewertung sei erst nach Abschluss der Untersuchungen und Vorliegen aller relevanten Erkenntnisse zu empfehlen.

Diese Vorgehensweise im Bereich der Stadt Sulz am Neckar begrüßt die Landesregierung, da eine Entscheidung erst auf einer fundierten Grundlage erfolgen wird. Sie steht mit der Deutschen Bahn in einem regelmäßigen Austausch und wird sich nicht nur im Fall des Ausbaus im Bereich der Stadt Sulz am Neckar, sondern weiterhin auch generell für eine bedarfsgerechte Ausgestaltung dieses Bedarfsplanvorhabens gegenüber Bahn und Bund einsetzen.

10. welche Möglichkeiten sich nach ihrer Einschätzung für den Ausbau der Gäubahn daraus ergeben, dass die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 nun bis mindestens 2031 verschoben worden ist.

Wie unter Ziffer 7 dargestellt, befindet sich das Projekt Gäubahn Abschnitt Süd derzeit in der Vorplanung. Die Landesregierung wird sich weiter beim Bund dafür einsetzen, dass weitere Planungsschritte freigegeben und vom Bund finanziert werden. Angesichts der frühen Planungsphase geht die Landesregierung aber nicht davon aus, dass bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 mit der Umsetzung von Ausbaumaßnahmen im südlichen Bereich begonnen werden kann.

Die Verschiebung der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wird sich aber an anderer Stelle für die Gäubahn anlieger positiv auswirken: Die Deutsche Bahn hat in diesem Jahr mit den Baumaßnahmen im nördlichen Abschnitt begonnen und gibt an, dass der Pfaffensteigtunnel voraussichtlich Ende 2033 in Betrieb gehen wird. Das neue Inbetriebnahmekonzept für Stuttgart 21 der Deutschen Bahn sieht vor, die Panoramabahn nach der Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs noch bis März 2032 weiterzubetreiben, sodass die Gäubahn bis zu diesem Zeitpunkt ihren Anschluss an den Kopfbahnhof behält. Erst dann würde diese Verbindung baubedingt unterbrochen und die Züge der Gäubahn würden nur bis/ab Stuttgart-Vaihingen verkehren. Im Ergebnis kann sich der Zeitraum der Unterbrechung der direkten Verbindung der Gäubahn zum Hauptbahnhof in Stuttgart auf weniger als zwei Jahre verkürzen.

Razavi

Ministerin für Verkehr