

Der Staatsminister

SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR UMWELT UND LANDWIRTSCHAFT
Postfach 10 05 10 | 01076 Dresden

Präsidenten des Sächsischen Landtages
Herrn Dr. Matthias Rößler
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1
01067 Dresden

Durchwahl
Telefon +49 351 564-2000
Telefax +49 351 564-2009

poststelle@
smul.sachsen.de*

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom
18. September 2017

Aktenzeichen
(bitte bei Antwort angeben)
Z-1050/1/1042

Kleine Anfrage des Abgeordneten Marco Böhme, Fraktion DIE LINKE
Drs.-Nr.: 6/10737
Thema: Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“

Dresden, *12. 10. 2017*

Sehr geehrter Herr Präsident,

den Fragen sind folgende Ausführungen vorangestellt: „Im Ergebnis des sogenannten Dieseltreffens von Bund und Automobilindustrie wurde ein 500 Mio. € Fonds "Nachhaltige Mobilität für die Stadt" aufgelegt, der zur Hälfte von der Automobilindustrie bereitgestellt werden sollte. Am 04.09.2017 wurde der Fonds bei einem weiteren Treffen der Bundesregierung zum Dieselskandal um weitere 500 Mio. € aus dem laufenden Bundeshaushalt aufgestockt.

Damit sollen von drohenden Fahrverboten betroffene Städte Maßnahmen ergreifen können, um die Luftqualität zu verbessern.

In Leipzig und Dresden werden derzeit die Luftreinhaltepläne fortgeschrieben, die zwar bisher bei Feinstaubpartikeln Reduzierungserfolge erzielen konnten, allerdings nicht bei den Stickoxidwerten, was wohl auf die Manipulation ganzer Fahrzeugflotten und falschen Emissionsangaben zurückzuführen ist.

Laut mir vorliegenden Informationen gibt es keine neuen bzw. geänderte Vorgaben des SMUL an die betroffenen Kommunen, zur Fortschreibung von Luftreinhalteplänen.“

Namens und im Auftrag der Sächsischen Staatsregierung beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Welche Vorgaben, Hinweise und Unterstützung gibt das Sächsische Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft an die Kommunen im Freistaat Sachsen zur Erstellung und Fortschreibung von Luftreinhalteplänen und liegen die Entwürfe der Fortschreibung der Luftreinhaltepläne für Leipzig und Dresden bereits vor (wie in der Antwort der Großen Anfrage Mobilität Ds. 6/8865 Frage V1.12.3 ausgeführt) und sind diese öffentlich auffindbar?



Hausanschrift:
Sächsisches Staatsministerium
für Umwelt und Landwirtschaft
Archivstraße 1
01097 Dresden

www.smul.sachsen.de

Verkehrsverbindung:
Zu erreichen mit den Straßenbahnlinien 3, 6, 7, 8, 13

Für Besucher mit Behinderungen befinden sich gekennzeichnete Parkplätze am Königsufer. Für alle Besucherparkplätze gilt: Bitte beim Pfortendienst melden.

* Kein Zugang für elektronisch signierte sowie für verschlüsselte elektronische Dokumente



2017/34839

Frage 2: Gibt es aufgrund des Dieselskandals neue Erkenntnisse der Staatsregierung für die Bewertung der Luftreinhaltepläne und wenn ja, werden daraufhin neue Vorgaben an die betreffenden Kommunen zur Erstellung von Luftreinhalteplänen gestellt?

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 1 und 2:

Das Sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) unterstützt die Städte bei der Erstellung des Luftreinhalteplanes, insbesondere bei der Beurteilung der Belastungssituation und der Bewertung der Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität.

Bis zum Jahresende werden die beiden Städte Dresden und Leipzig die Entwürfe der neuen Luftreinhaltepläne vorlegen und die Öffentlichkeitsbeteiligung einleiten. Die Stadt Dresden hat dies für Mitte November 2017 angekündigt. Die Entwürfe der Luftreinhaltepläne werden öffentlich bekannt gemacht und auf den Internetseiten der Städte veröffentlicht.

Im Übrigen wird auf die Antwort an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt und Landwirtschaft, Herrn Sebastian Fischer, MdL, vom 31. August 2017 auf die Frage des Abgeordneten Marco Böhme zu TOP 6 „Fragen an die Staatsregierung“ auf der 25. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Landwirtschaft am 18. August 2017 verwiesen (Anlage 1).

Frage 3: Welche Erkenntnisse liegen der Staatsregierung zum in der Vorbemerkung erwähnten Fonds für „Nachhaltige Mobilität in der Stadt“ vor und welche sächsischen Kommunen können daraus Mittel für welche Maßnahmen abrufen (wenn keine Mittelabrufung für sächsische Kommunen möglich sein wird, bitte begründen warum nicht)?

Frage 4: Sind der Freistaat Sachsen oder sächsische Kommunen an der Ausgestaltung des Fonds für „Nachhaltige Mobilität in der Stadt“ in welcher Weise beteiligt gewesen oder beteiligen sich noch und wenn ja, wie und mit welchen Vorschlägen/Forderungen?

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 3 und 4:

Der Staatsregierung liegen die Schlussfolgerungen der Bundesregierung zu dem Gespräch mit Kommunen und Ländern zur Luftreinhaltung vom 4. September 2017 vor (Anlage 2). Die Details einer möglichen Förderung sind bisher noch nicht bestimmt. In einem Dialog zwischen Bund, Ländern und Kommunen sollen die Fördervoraussetzungen festgelegt werden. Eine erste Besprechung im Rahmen einer Bund-Länder-Kommunen-AG fand mit Beteiligung von Sachsen am 19. September 2017 im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur statt.

Frage 5: Wie haben sich die Feinstaub- und Stickoxidemissionen an den sächsischen Messstationen in den letzten 10 Jahren entwickelt (bitte Angabe nach Messstation für Feinstaub in der Schadstoffklasse PM10 und PM2,5, sowie Stickoxidemissionen; für die Zahl der Überschreitungstage und entsprechende [Tages/Monats]Mittelwerte)?

Die Entwicklung der Jahresmittelwerte für Feinstaub PM10 und PM2,5 von 2006 bis 2016 ist in der Anlage 3 dargestellt.

In Bezug auf die Entwicklung der Stickstoffdioxid (NO₂)-Jahresmittelwerte im Freistaat Sachsen wird auf die Antwort vom 23. März 2017 zu den Fragen 2 und 3 der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Mario Beger, Drs.-Nr. 6/8640, verwiesen.

Die Fragestellung bezüglich aller Tages- und Monatsmittelwerte der letzten zehn Jahre der PM 10- und PM 2,5 Messstationen sowie der NO₂-Messstationen umfasst eine sehr große Datenmenge mit über 200.000 Datensätzen, die in der Antwort nicht abgebildet werden kann. Die Daten sind allerdings online verfügbar und können über die Internetseite des LfULG (<https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/luft/18914.htm>) recherchiert werden.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Schmidt

Anlagen: 3

Der Staatsminister

SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR UMWELT UND LANDWIRTSCHAFT
Postfach 10 05 10 | 01076 Dresden

Sächsischer Landtag
Vorsitzender des Ausschusses
für Umwelt und Landwirtschaft
Herrn Sebastian Fischer, MdL
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1
01067 Dresden

Durchwahl
Telefon +49 351 564-2000
Telefax +49 351 564-2009

poststelle@
smul.sachsen.de*

Aktenzeichen
(bitte bei Antwort angeben)
Z-1046/38/6

**25. Sitzung Ausschuss für Umwelt und Landwirtschaft am
18. August 2017; TOP 6 „Fragen an die Staatsregierung“**

Dresden, 31.08.2017

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

zu der im Rahmen der oben angegebenen Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Landwirtschaft vorgetragenen Frage des Abgeordneten Herrn Marco Böhme, welche Vorgaben das Sächsische Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft (SMUL) an die Städte zur Verbesserung der Luft, insbesondere im Lichte des Dieselskandals, gibt, wird Folgendes ausgeführt:

Es gibt keine neuen Vorgaben des SMUL an die Städte im Lichte der Diskussion über die Stickstoffdioxid (NO₂)-Emissionen aus Diesel-Personenkraftwagen. Die Städte Dresden und Leipzig schreiben derzeit ihre Luftreinhaltepläne aufgrund anhaltender NO₂-Grenzwertüberschreitung fort und beginnen im September/Oktober 2017 mit der erforderlichen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 47 Abs. 5 und 5a Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Ziel der Luftreinhaltepläne ist es, die seit dem Jahr 2010 geltenden NO₂-Grenzwerte an bewohnten Straßenabschnitten einzuhalten, um somit ein EU-Vertragsverletzungsverfahren zu vermeiden.

Auf Einladung der Landesdirektion Sachsen wurde am 23. Mai 2017 im SMUL im Beisein des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie ein Gespräch mit Vertretern der Stadt Dresden zum Bearbeitungsstand des Luftreinhalteplanes geführt. Am 10. Juli 2017 fand ein analoges Gespräch mit der Stadt Leipzig statt. Beide Städte berichteten in den Gesprächen über den Arbeitsstand zur Fortschreibung des Luftreinhalteplanes.

Das SMUL erläuterte den Städten, dass die in den Luftreinhalteplänen vorgesehenen Maßnahmen geeignet sein müssen, die Grenzwerte einzuhalten.



Hausanschrift:
Sächsisches Staatsministerium
für Umwelt und Landwirtschaft
Archivstraße 1
01097 Dresden

www.smul.sachsen.de

Verkehrsverbindung:
Zu erreichen mit den Straßen-
bahnlinien 3, 6, 7, 8, 13

Für Besucher mit Behinderungen
befinden sich gekennzeichnete
Parkplätze am Königsufer.
Für alle Besucherparkplätze gilt:
Bitte beim Pfortendienst melden.

* Kein Zugang für elektronisch signierte
sowie für verschlüsselte elektronische
Dokumente



Beide Städte wurden gebeten, bei verkehrsbezogenen Maßnahmen auf Bundesstraßen/Autobahnen zuvor das Einvernehmen des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr nach § 47 Abs. 4 BImSchG einzuholen.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Schmidt

Schlussfolgerungen der Bundesregierung
zum Gespräch mit Kommunen und Ländern zur Luftreinhaltung

(4.9.2017)

1. Die Erhaltung und Verbesserung der Luftqualität ist für ganz Deutschland, einschließlich der Städte und Ballungsräume, von zentraler Bedeutung.
2. Wir bekennen uns zu den Grenzwerten für NOX und Feinstaub. Wir begrüßen, dass diese Emissionen seit einiger Zeit rückläufig sind und in vielen Städten und Gemeinden nicht mehr überschritten werden.
3. Wir wollen erreichen, dass die Grenzwerte durch geeignete und vertretbare Maßnahmen möglichst bald in allen Städten und Regionen eingehalten werden. Durch eine nationale Kraftanstrengung von Bund, Ländern und Kommunen wollen wir einen signifikanten Rückgang bereits ab dem nächsten Jahr ermöglichen. Spätestens im Jahre 2020 sollen dann die Grenzwerte überall in Deutschland nachweisbar und dauerhaft eingehalten sein. Dazu sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich, die finanziell unterlegt sein müssen.
4. Der Dieselpipfel mit Vertretern der Automobilindustrie (2. August 2017) war ein erster wichtiger Schritt, dem zusätzliche Maßnahmen folgen müssen. Wir erwarten daher, dass die eingesetzten Arbeitsgruppen weitergehende Vorschläge erarbeiten, die gemeinsam von allen Beteiligten noch in diesem Jahr beschlossen und danach rasch umgesetzt werden.
5. Darüber hinaus werden Bund und Länder die Kommunen, die von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind, bei der Erarbeitung und Umsetzung individueller und zielgenauer Minderungsstrategien (insbesondere für NOx) umfassend unterstützen.
6. Dabei nehmen wir über den Bereich der Personenkraftfahrzeuge hinaus alle Emittenten gleichermaßen ins Visier. Hierzu gehören auch Busse und Bahnen, LKWs, Baumaschinen und Schiffe.
7. Pauschale Fahrverbote für einzelne Antriebsarten oder Kfz-Typen lehnen wir ab. Bürgerinnen und Bürger, die auf die Richtigkeit gemachter Angaben vertrauten, dürfen nicht die Leidtragenden von Fehlern sein, die andere begangen und zu verantworten haben. Unsere gemeinsamen Anstrengungen zur Luftreinhaltung haben deshalb auch das Ziel, die Verhängung derartiger Fahrver-

bote entbehrlich zu machen und zu vermeiden. Dabei setzen wir auf freiwillige Anreize, und Förderung.

8. Die Ausgangslage und die Notwendigkeiten sind von Region zu Region und von Stadt zu Stadt unterschiedlich. Die betroffenen Städte und Kommunen sagen daher zu, individuelle Minderungsstrategien im Lichte der heutigen Besprechung bis Oktober dieses Jahres vorzulegen, beziehungsweise bereits bestehende Strategien (wo erforderlich) zu überarbeiten. Dabei sollen die zu ergreifenden Maßnahmen mit Blick auf Wirksamkeit und Schnelligkeit identifiziert und priorisiert werden: Denn wir wollen kurzfristig besonders solche Maßnahmen fördern, die einen spürbaren Rückgang der Emissionen zur Folge haben.
9. Sobald die individuellen Minderungsstrategien vorliegen, werden die Teilnehmer des heutigen Gipfels noch in diesem Jahr (Ende Oktober) erneut zusammen kommen, um das zügige weitere Vorgehen abzustimmen.
10. Die Erarbeitung und Umsetzung der individuellen Minderungsstrategien erfordert die Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel und kann von den betroffenen Kommunen und Regionen alleine nicht geschultert werden. Wir werden deshalb einen Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ auflegen und wie folgt ausstatten:
11. Bereits jetzt stehen als Ergebnis des Dieseltgipfels insgesamt 500 Mio. Euro zur Verfügung (je zur Hälfte finanziert vom Bund und von der Automobilindustrie). Über reine Planungskosten hinaus kann dieser Fonds auch für konkrete Maßnahmen (z.B. Verkehrslenkung, Digitalisierung) genutzt werden. Wir wollen diesen Fonds durch Beiträge des Bundes kurzfristig auf eine Milliarde Euro ergänzen. Länder und Kommunen werden sich in ihren jeweiligen Gremien mit der Frage der Mitfinanzierung befassen. Darüber hinaus muss über eine weitere Beteiligung der Industrie gesprochen werden. Zu diesem Zweck wird der Bund bereits im laufenden Haushalt Ausgaben neu priorisieren. Die Beiträge der Länder sollen jeweils ihren Kommunen zu Gute kommen. Bei der Finanzierung ist sicherzustellen, dass Maßnahmen für den Klimaschutz nicht im Widerspruch zu Maßnahmen der Luftreinhaltung geraten.
12. In den kommenden Jahren werden weitere Anstrengungen erforderlich sein. Der Bund kann den Beschlüssen des neuen Bundestages nicht vorgreifen. Über die konkrete Höhe von Beiträgen für die Folgejahre wird daher im Rahmen der Haushaltsaufstellung und der Haushaltsberatungen 2018 entschieden.

13. An den Mitteln sollen alle Kommunen teilhaben, die von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind. Dabei sollen insbesondere die Höhe der Grenzwertüberschreitung sowie die Höhe der zu erwartenden Emissionsminderung berücksichtigt werden. Besonders schnell wollen wir denjenigen Regionen helfen, die bereits Gegenstand von Vertragsverletzungsverfahren sind.

14. Die zu ergreifenden Maßnahmen beziehen sich auf öffentliche, gewerbliche und private Emittenten von Luftschadstoffen (insbesondere NOx), sowie auf städtebauliche und verkehrslenkende Maßnahmen mit Ausnahme von individuellen Fahrverboten. Sie sind grundsätzlich förderfähig, wenn sie einen kurz-, mittel- oder langfristigen Beitrag zur nachhaltigen Schadstoffreduzierung leisten.

15. Der Kreis der Förderberechtigten und die konkreten Förderkriterien und Förderbedingungen werden gemeinsam von den Beteiligten erarbeitet und beim nächsten Gespräch vereinbart. Hierzu wird kurzfristig eine Koordinierungsstelle (Bund-Länder-Kommunen-AG) eingesetzt, die unverzüglich ihre Arbeit aufnimmt und weitergehende Vorschläge erarbeitet. Dabei werden insbesondere Maßnahmen in folgenden Bereichen ergriffen:
 - Umbau und Nachrüstung von vorhandenen konventionellen dieselbetriebenen Fahrzeugen und Maschinen des ÖPNV (z.B. Busse), der Kommunen und des gewerblichen Bereichs mit modernen Filtersystemen (SCR-Systeme).
 - Konzentration und Förderung der beschleunigten Umstellung auf Elektrofahrzeuge und alternative (emissionsarme) Antriebe in den betroffenen Städten, Ballungs- und Verdichtungsräumen. Zuschüsse bzw. Sonderabschreibungen für Fahrzeugflotten z.B. von Kommunen, Handwerkern, Dienstleistern, für Taxen und für ÖPNV.
 - Beschleunigter Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge mit dem Ziel, durch koordiniertes Vorgehen alle Beteiligten bis zum Jahre 2020 mindestens 100.000 zusätzliche Ladepunkte verfügbar zu machen.
 - Herstellung der Wirtschaftlichkeit von Landstromanschlüssen in Hafenstädten für Fracht- und Personenschiffe, sowie Aufbau der hierzu erforderlichen Infrastruktur.
 - Moderne Verkehrs- und Mobilitätskonzepte für Verkehrsführung und Verkehrsleitung, Carsharing, Parkplätze mit Zubringer- und

Pendeldiensten in Rand- und Außenbereichen. Vernetzung und kombinierte Angebote unterschiedlicher Mobilitätsformen. Digitalisierung des Verkehrssystems.

- Effiziente Logistik in Städten zur Bewältigung der wachsenden Lieferverkehre.
- Umfassende Förderung des Ausbaus von Fahrrad- und Fußgängerverkehr.
- Beseitigung regulatorischer Hemmnisse, die der schnellen Umsetzung der genannten Maßnahmen entgegenstehen.

Bei der Festlegung der Förderinstrumente und –konditionen werden die Vorschläge der Beteiligten (siehe u.a. Anlage) zur Grundlage der weiteren Gespräche gemacht.

Tabelle 1: PM10-Tage mit einem Tagesmittelwert über 50 µg/m³

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Annaberg							11	6	13		0
Borna	32	13	10	26	28	32	18	20	29	8	5
Brockau						13	12	15	13	2	2
Chemnitz-Leipziger Str.	65	27	19	32	34	39	28	32	36	11	5
Dresden-Bergstr.	49	27	21	42	40	46	22	34	36	21	10
Dresden-Nord	67	17	35	37	37	42	21	27	27	17	6
Görlitz	39	26	21	36	48	46	29	27	34	23	14
Leipzig-Lützner Str.	76	40	32	51	49	69	37	41	43	26	21
Leipzig-Mitte	74	39	39	25	41	63	39	33	34	17	10
Plauen-Süd	44	18	6	20	20	29	12	22	19	7	3
Zwickau-Werdauer Str.			10	30	39	53	21	22	30	7	6
Freiberg	23	15	5	21	23	28	15	15	19	7	5
Glauchau	32	16	4	30	27	23	12	16	21	5	7
Leipzig-West	19	6	5	17	22	24	13	11	23	8	4
Klingenthal	13	6	2	10	11	9	6	5	1	0	0
Chemnitz-Mitte	22	10	2	13	13	23	11	12	21	3	2
Bautzen	22	16	5	35	31	23	14	18	16	10	6
Zittau-Ost	25	12	11	30	41	32	26	30	23	12	8
Dresden-Winckelmannstr.				21	18	29	13	14	14	13	2
Niesky	12	15	7	14	23	24	17	19	8	5	6
Carlsfeld	1	2	0	1	4	0	1	2	0	0	0
Radebeul-Wahnsdorf	20	10	4	17	15	26	13	12	13	10	3
Schwartenberg	4	4	1	4	6	7	2	4	5	0	0
Collnberg	9	5	3	6	14	19	8	9	13	4	4

Hinweis zur Station Chemnitz-Leipziger Straße:

Unfall am 20.9.2015, ab dann keine Messwerte für 2015, Wiederaufnahme der Messung am 1.4.2016

Tabelle 2: PM10-Jahresmittelwerte

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Annaberg							19	20	19		15
Klingenthal	21	18	16	19	19	17	16	16	15	16	14
Glauchau	29	23	22	28	25	22	21	21	21	19	21
Carlsfeld	14	13	12	13	12	12	11	12	11	10	9
Bautzen	27	23	21	28	26	24	20	22	21	21	18
Plauen-Süd	31	24	23	22	24	23	19	21	21	19	19
Zwickau- Werdauer Str.			23	27	28	32	22	23	23	20	19
Chemnitz-Mitte	25	20	19	21	21	22	19	20	20	17	16
Chemnitz-Leipziger Str.	36	29	28	29	29	29	28	28	28	24	22
Schwartenberg	17	15	14	14	15	15	14	14	14	13	10
Freiberg	26	23	22	25	24	24	21	21	22	19	17
Dresden-Nord	39	28	33	30	30	29	26	27	27	24	22
Dresden-Bergstraße	36	31	29	31	31	31	28	29	30	26	24
Dresden-Winckelmannstr.				26	22	22	20	20	21	18	17
Zittau-Ost	27	22	22	25	29	25	23	24	24	20	19
Görlitz	32	28	29	29	33	30	26	26	26	24	23
Radebeul-Wahnsdorf	24	20	21	22	21	22	19	20	20	17	16
Leipzig-Mitte	37	32	34	26	32	35	30	28	28	25	24
Leipzig-West	25	20	19	23	21	22	19	19	21	17	17
Leipzig-Lützner Str.	39	31	31	33	33	34	29	29	30	28	27
Borna	29	24	24	25	26	26	23	23	24	21	19
Collmberg	20	17	16	17	18	19	16	16	18	15	14
Brockau						18	16	18	17	15	14
Niesky	23	21	19	22	22	19	18	19	19	17	16

Hinweis zur Station Chemnitz-Leipziger Straße:

Unfall am 20.9.2015, ab dann keine Messwerte für 2015, Wiederaufnahme der Messung am 1.4.2016

Tabelle 3: PM2,5-Jahresmittelwerte

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Annaberg							13	14	14		
Chemnitz-Leipziger Str.	23	18	17	17	20	18	16	17	17	13	12
Chemnitz-Nord	18	14	13	15							
Collmberg					14	13	11	11	13	10	10
Dresden-Bergstraße	23	19	18	19	21	20	18	18	18	15	14
Dresden-Nord	24	17	17	20	19	19	16	17	17	14	13
Dresden-Winckelmannstr.			14	17	18	17	15	16	16	13	13
Leipzig-Mitte	23	19	17	16	22	20	18	18	18	15	15
Leipzig-West					16	16	13	14	15	12	12
Schwartenberg	12	11	10	10							

Hinweis zur Station Chemnitz-Leipziger Straße:

Unfall am 20.9.2015, ab dann keine Messwerte für 2015, Wiederaufnahme der Messung am 1.4.2016

Hinweis zur Station Leipzig-Mitte: 2009 Unfall dadurch eingeschränkte Verfügbarkeit