

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Caren Lay, Sabine Leidig,
Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/11828 –**

Anbindung sächsischer Städte an den Eisenbahn-Fernverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

In den letzten Jahren haben zahlreiche kleinere und mittelgroße Städte ihre Anbindung an den Eisenbahn-Fernverkehr verloren. Dies betrifft Städte in Ostdeutschland in ganz besonderem Maße.

Auch wenn die Bundesregierung ihre Zuständigkeit für das operative Geschäft der Bahn an die Deutsche Bahn AG (DB AG) als 100-prozentiges Bundesunternehmen abgegeben hat, trägt sie weiterhin Verantwortung für den Bahn-Fernverkehr. Dies ergibt sich aus Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes (GG). Darin heißt es:

„Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“

Die Verantwortung der Bundesregierung bezieht sich also eindeutig nicht nur auf die – zu einem erheblichen Teil mit staatlichen Mitteln ausgebaute und instandgehaltene – Infrastruktur, sondern auch auf die Verkehrsangebote. Für das in diesem Grundgesetz-Artikel verlangte Gesetz, das inzwischen seit 23 Jahren überfällig ist, haben mehrere Bundesländer im Bundesrat kürzlich zum wiederholten Male eine Initiative eingebracht. Mit diesem „sollen der Gewährleistungsauftrag des Bundes für den SPFV (Artikel 87e Absatz 4 GG) konkretisiert und dem Bund die zur Erfüllung seiner Aufgabe erforderliche Rechtsgrundlage zur Verfügung gestellt werden“ (Bundesratsdrucksache 745/16 vom 8. Dezember 2016).

Außerdem hat die DB AG im Jahr 2015 ein neues Fernverkehrskonzept vorgestellt (der Öffentlichkeit präsentiert am 18. März 2015), mit dem die Anbindung kleiner und mittlerer Städte wieder verbessert werden soll. Dies betrifft auch einige sächsische Städte, insbesondere Chemnitz als eine der Städte mit mehr als 100 000 Einwohnern, die momentan ohne Bahn-Fernverkehr sind. Allerdings ist dieses Konzept sehr langfristig angelegt und soll erst im Jahr 2030 voll umgesetzt sein.

Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte und Strategie der Bundesregierung

1. Welche verkehrspolitischen Ziele und Prioritäten verfolgt die Bundesregierung in Bezug auf die Bahn-Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage „Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte“ (Bundestagsdrucksache 17/2539) verwiesen.

2. Wie stellt sich die Anbindung sächsischer Städte an den Eisenbahnfernverkehr im Vergleich zu anderen Bundesländern nach Auffassung der Bundesregierung dar?
3. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung, um die Bahn-Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte zu verbessern, und welche konkreten Schritte unternimmt sie zu diesem Zweck?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 der Kleinen Anfrage „Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte“ (Bundestagsdrucksache 17/2539) verwiesen.

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass insbesondere die sächsischen Fernverkehrsverbindungen einen deutlichen Ausbau- und Investitionsbedarf haben?

Wenn ja, was hat die Bundesregierung bisher getan, um die DB AG dazu zu bewegen?

Nein.

5. Wie viel Prozent der für den Ausbau von Schienenwegen vorgesehenen Mittel des Bundes sind in den letzten 25 Jahren in Sachsen investiert worden (bitte für jedes Jahr einzeln angeben)?

Für die Investitionen in die Schienenwege im Rahmen der Aus- und Neubauvorhaben des dem Bundesschienenwegeausbaugesetz als Anlage beigefügten Bedarfsplans für die Bundesschienenwege erfolgt keine länderbezogene Aufschlüsselung der Zuwendungen des Bundes.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 der Kleinen Anfrage „Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte“ (Bundestagsdrucksache 17/2539) verwiesen.

6. Wie viel Prozent der Mittel für den Schienenverkehr im kürzlich verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan 2030 werden den Planungen zufolge in Sachsen investiert?

Die Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen erfolgen entsprechend der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV).

Die Entscheidung, wo zur Erreichung dieses Ziels die für Ersatz und Erhaltung bereitgestellten Mittel zu verwenden sind, treffen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU).

7. Welche Anmeldungen lagen aus Sachsen für den Bundesverkehrswegeplan 2030 vor, und aus welchen Gründen hat die Bundesregierung darauf basierend ihre Priorisierung gesetzt?

Für den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mehr als 1 000 Vorschläge für Schienenprojekte erhalten. Eine Statistik nach der regionalen Herkunft der Einreicher wurde nicht angelegt.

Grundlage für die Bewertung und Einstufung der in den BVWP 2030 aufgenommenen Projekte in die Dringlichkeitskategorien war das Ergebnis ihrer gesamtwirtschaftlichen Bewertung. Die Begründungen zu den Projekteinstufungen wurden mit den Bewertungsergebnissen im Projektinformationssystem (PRINS) veröffentlicht und können auf der Internetseite www.bvwp-projekte.de abgerufen werden.

8. Welche Bundesmittel für Verkehrsinvestitionen sind in den letzten 25 Jahren nach Sachsen geflossen bzw. fließen in den nächsten zehn Jahren nach Sachsen, getrennt nach Straßenbau und Schiene (bitte in Jahresscheiben für die vergangenen 25 Jahre und die kommenden zehn Jahre angeben)?

Im Hinblick auf die Schienenwege des Bundes wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

In den Jahren 1991 bis 2015 wurden in die Bundesfernstraßen im Freistaat Sachsen folgende Beträge investiert:

Jahr	Straße (in T€)
1991	204
1992	253
1993	385
1994	465
1995	475
1996	479
1997	487
1998	400
1999	362
2000	354
2001	370
2002	375
2003	425

Jahr	Straße (in T€)
2004	364
2005	417
2006	392
2007	261
2008	228
2009	280
2010	304
2011	281
2012	250
2013	214
2014	186
2015	163

Die Regionalisierung der Investitionsausgaben des Jahres 2016 ist noch nicht abgeschlossen.

Die zur Verfügung stehenden Straßeninvestitionsmittel werden im Rahmen der jährlichen Haushaltsaufstellung festgelegt. Eine Vorschau zur Aufteilung der Investitionen für die kommenden zehn Jahre ist daher nicht möglich.

9. Welche Priorität räumt die Bundesregierung der Anbindung von ländlichen Gebieten an das Fernverkehrsnetz insbesondere in Bezug auf die Möglichkeit des umweltfreundlichen Berufspendelverkehrs ein?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 12 der Kleinen Anfrage „Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte“ (Bundestagsdrucksache 17/2539) verwiesen.

10. Wie ist die Prognose der Bundesregierung über die für Sachsen zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel für die nächsten 15 Jahre?

Die dem Freistaat Sachsen für die Jahre 2016 bis 2031 zustehenden Beträge können dem Regionalisierungsgesetz (BGBl. 2016 Teil I, Nr. 57) entnommen werden.

11. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um den Umstieg zwischen Fern- und Nahverkehr zu vereinfachen und insbesondere einen barrierefreien Übergang von Fern- und Nahverkehr sicherzustellen?

§ 2 Absatz 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) verpflichtet die Eisenbahnen, Programme für die Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Angemessene Bahnsteighöhen für eine benutzerfreundliche Eisenbahninfrastruktur“ (Bundestagsdrucksache 17/5382) verwiesen.

Ausbau der Strecke Dresden–Berlin

12. Wann wird laut Bundesverkehrswegeplan 2030 der geplante Ausbau der Strecke Dresden–Berlin komplett für eine Geschwindigkeit von 160 km/h realisiert sein?

Welcher Investitionsbedarf besteht noch?

Welche noch nicht fertig gestellten Planfeststellungsabschnitte werden wann im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten sein?

13. Bis wann wird der geplante Ausbau der Strecke Dresden–Berlin für eine Geschwindigkeit von 200 km/h umgesetzt sein?

Wie hoch sind die Kosten für die noch ausstehenden Arbeiten zur Ertüchtigung der Strecke auf 200 km/h?

In welchem Planungsstadium befinden sich die einzelnen Planfeststellungsabschnitte, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten sind?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß dem BVWP 2030 und dem Bedarfsplan erfolgt der Ausbau der Strecke Berlin – Dresden für eine Streckengeschwindigkeit von 200 km/h im Vordringlichen Bedarf (VB) als laufendes und festdisponiertes Vorhaben (Ifd. Nr. 5). Zu den in der Realisierung noch ausstehenden drei Planfeststellungsabschnitten mit einer Gesamtlänge von rund 45 km erfolgen derzeit die Vorentwurfs- und Entwurfsplanungen. Erst nach Vorliegen des hierfür erforderlichen Baurechts können Aussagen zu den Kosten und zur Fertigstellung der Abschnitte getroffen werden.

14. Hat die Bundesregierung versucht, Einfluss auf die Entscheidung der DB AG zu nehmen, dass die Züge derzeit zwischen Berlin und Dresden – anders als die ICs zwischen Köln und Dresden – nicht mehr am Bahnhof Dresden-Neustadt halten, und wie bewertet die Bundesregierung diese Entscheidung?

Nein.

15. Welches Konzept verfolgt die Bundesregierung hinsichtlich der Fernverkehrsanbindung des geplanten Flughafens Berlin Brandenburg, insbesondere mit Blick auf die Anbindung nach Dresden und Berlin?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 19 und 20 der Kleinen Anfrage „Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte“ (Bundestagsdrucksache 17/2539) verwiesen.

16. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung hinsichtlich der Anzahl der Verspätungen der Fernverkehrszüge auf der Strecke Berlin–Dresden in den letzten fünf Jahren und der durchschnittlichen Verspätung dieser Züge (bitte nach Jahren angeben)?
17. Lässt sich nach Ansicht der Bundesregierung daraus schlussfolgern, dass die Anzahl der Verspätungen auf dieser Strecke besonders hoch ist?
18. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über die Entwicklung der Verspätungen auf der Strecke Dresden–Berlin/Berlin–Dresden in den letzten 25 Jahren?
19. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über die Entwicklung der Fahrzeit zwischen Berlin und Dresden ausweislich der Fahrpläne der Deutschen Bahn in den letzten 25 Jahren (bitte für jeden Fahrplan gesondert angeben)?

Die Fragen 16 bis 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

20. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über die Entwicklung der Zahl und Länge der Langsamfahrstellen an der Strecke Berlin–Dresden in den letzten 25 Jahren (bitte für jedes Jahr gesondert angeben)?

Auswertungen zur streckenspezifischen Entwicklung von Infrastrukturmängeln über mehrere Jahre werden von der Bundesregierung nicht vorgehalten.

Exemplarisch können aus der Prüfung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) folgende Angaben gemacht werden für das Jahr 2015:

Strecke	Bezeichnung	Anzahl Infrastrukturmängel [Stück]	Gleislänge [km]
6135	Berlin Südkreuz – Elsterwerda	28	62,650
6248	Dresden-Friedrichstadt – Elsterwerda	1	2,300

21. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung unternommen und wird sie unternehmen, um die DB dazu zu bewegen, die Fernverkehrsverbindung zwischen Dresden und Berlin zu verbessern und Verspätungen zu reduzieren?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 28 der Kleinen Anfrage „Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte“ (Bundestagsdrucksache 17/2539) verwiesen.

22. Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen plant die Bundesregierung auf dieser Strecke, insbesondere mit Blick auf die hohe Lärmbelästigung im sächsischen Elbtal?

Die Bundesregierung plant keine Lärmschutzmaßnahmen. Dies ist Aufgabe der Deutschen Bahn AG.

Das Elbtal wurde als Lärmbrennpunkt identifiziert. Mit dem Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) kann in einen besseren Lärmschutz u. a. an solchen Lärmbrennpunkten investiert werden.

In einer Machbarkeitsuntersuchung des BMVI wurden für das obere Elbtal 34 Einzelmaßnahmen identifiziert, um den Schienenverkehrslärm zu reduzieren. Dazu gehören Lärmschutzwände sowie sogenannte Schienenstegdämpfer auf einer Länge von je ca. 34 Kilometern. In Weinböhla sind eine 80 m lange Schallschutzwand, Geländerausfachungen über 700 m sowie schallabsorbierende Verkleidungen geplant. In Coswig sind der Bau einer 240 m langen Schallschutzwand im Bereich des Fachkrankenhauses sowie einer 150 m langen Schallschutzwand links der Bahn als Lückenschluss vorgesehen.

Ausbau der Strecke Dresden–Prag

23. In welchem Planungsstand befindet sich die Neu-/Ausbaustrecke Dresden–Prag, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 noch im Potenziellen Bedarf (Projekt 2-045-V01) geführt wird?

Die Projekte des Potentiellen Bedarfs (PB) werden bewertet. Die Ergebnisse der vom Freistaat Sachsen und der Tschechischen Republik beauftragten und im Jahr 2016 abgeschlossenen Vorplanungsstudie werden dabei berücksichtigt. Wird bei der Bewertung für die NBS Dresden – Prag die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen, steigt das Vorhaben in den VB auf. Dies ist Voraussetzung, um mit der Planung beginnen zu können.

24. Ist es nach Auffassung der Bundesregierung sinnvoll, über eine lange Strecke eine komplette Neubaustrecke mitsamt einem langen und teuren Tunnel zu bauen, oder wäre eine Ausbaustrecke mit punktueller Umfahrung stark belasteter Bereiche sinnvoller?

Ein punktueller Ausbau würde die der Kapazität der Strecke nicht entscheidend erhöhen. Mit dem Neubau würden hingegen zusätzliche Kapazitäten geschaffen.

Ausbau der Strecke Dresden/Berlin–Görlitz–Wrocław

25. Welche Stellung hat der grenzüberschreitende Bahnverkehr zwischen Deutschland und Polen aus Sicht der Bundesregierung?

Die Bundesregierung misst der Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs als einer wichtigen Voraussetzung für einen funktionierenden Binnenmarkt und die Stärkung des wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalts der Europäi-

schen Union eine hohe Bedeutung bei. Entsprechend dem im BVWP 2030 verankerten Ziel einer Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger wird dabei dem Schienenverkehr Priorität eingeräumt.

26. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Bahnverbindungen zwischen Deutschland und Polen momentan unattraktiv sind?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage „Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte“ (Bundestagsdrucksache 17/2539) verwiesen.

27. In welchem Planungsstand befindet sich die Ausbaustrecke Dresden–Bautzen–Görlitz–Grenze D/PL (Deutschland/Polen), die im Bundesverkehrswegeplan 2030 noch im Potenziellen Bedarf (Projekt 2-029-V01) geführt wird?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG erfolgt im Rahmen einer Planungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und dem Freistaat Sachsen derzeit die Vorentwurfsplanung zum Ausbau der Strecke Dresden – Görlitz – Grenze D/PL.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

28. Wie gedenkt die Bundesregierung den Staatsvertrag zwischen Deutschland und Polen aus dem Jahr 2003 zu realisieren, der eine beidseitig durchgehende Elektrifizierung der Strecke Dresden–Wrocław vorsieht und den Polen überwiegend erfüllt hat, während das Projekt im Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht im Vordringlichen Bedarf steht?

Das Abkommen sieht keine Fristen für die Umsetzung vor. Die Strecke Dresden – Görlitz ist gegenwärtig überwiegend für 120 km/h ausgebaut. Die Bewertung der Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h und der Elektrifizierung des in den PB eingeordneten Vorhabens ist der nächste Schritt zur Umsetzung des Abkommens.

29. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass zwischen den beiden Großstädten Dresden und Wrocław gerade einmal drei Zugpaare täglich direkt und mit einigermaßen attraktiven Fahrzeiten (knapp vier Stunden gegenüber fünfeinhalb Stunden mit zwei Umstiegen) verkehren?
30. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung für den Ausbau der durchgehenden Fernverkehrsverbindung auf der Strecke Dresden–Görlitz–Wrocław, und was unternimmt sie zu diesem Zweck?

Die Fragen 29 und 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 35 und 36 der Kleinen Anfrage „Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte“ (Bundestagsdrucksache 17/2539) verwiesen.

31. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung für den Ausbau der durchgehenden Fernverkehrsverbindung auf der Strecke Berlin–Görlitz–Wrocław, und was unternimmt sie zu diesem Zweck?
32. Existieren Pläne der Bundesregierung, die Fernverkehrsverbindungen über Wrocław hinaus weiterzuführen?

Die Fragen 31 und 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 37 und 38 der Kleinen Anfrage „Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte“ (Bundestagsdrucksache 17/2539) verwiesen.

Ausbau der Strecke Leipzig–Chemnitz

33. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass Chemnitz als eine Stadt mit fast 250 000 Einwohnern keinerlei Anbindung an den Bahn-Fernverkehr mehr hat?

Das Erreichbarkeitsmodell des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) bewertet trotz fehlender SPFV-Angebote die Verbindungsqualitäten im Schienenpersonenverkehr (SPV) von Chemnitz nach Norden, Westen und Osten als sehr gut. Hierzu tragen insbesondere das gute SPNV-Angebot und die räumliche Nähe zu den Eisenbahnknoten Leipzig und Dresden bei.

34. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung wieder mit einer Fernverkehrsanbindung der Stadt Chemnitz zu rechnen?

Die Langfristplanung der DB Fernverkehr AG sieht vor, Chemnitz mit neuen IC-Zügen in die Richtungen Jena – Erfurt – Kassel, Hof – Regensburg – München und Dresden im SPFV zu bedienen. Ein Realisierungszeitpunkt ist nicht bekannt.

35. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung das jährliche Fahrgastaufkommen von Chemnitz in Bezug auf Fernverkehrsziele unter Berücksichtigung der dafür notwendigen Umsteigebahnhöfe wie etwa Leipzig und Dresden?
36. Wie viele Fahrgäste im Fernverkehr haben nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich entweder den Ausgangsbahnhof Chemnitz oder den Zielbahnhof Chemnitz?

Die Fragen 35 und 36 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 43 und 44 der Kleinen Anfrage „Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte“ (Bundestagsdrucksache 17/2539) verwiesen.

37. In welchem Planungsstand befindet sich die Ausbaustrecke Leipzig–Chemnitz, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 noch im Potenziellen Bedarf (Projekt M-002-V01) geführt wird?

Die Projekte des PB werden bewertet. Die Ergebnisse der vom Freistaat Sachsen beauftragten und im Jahr 2014 abgeschlossenen Studie werden dabei berücksichtigt.

Wird bei der Bewertung für die ABS Leipzig – Chemnitz die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen, steigt das Vorhaben in den VB auf. Dies ist Voraussetzung, um mit der Planung beginnen zu können.

38. Welche Ziele werden mit diesem Projekt verfolgt?

Die noch ausstehenden Untersuchungen der ABS Leipzig – Chemnitz sollen im Zusammenhang mit dem Projekt „Deutschland-Takt“ im Rahmen einer fahrplanfeinen Untersuchung erfolgen. Ziel ist es, im Rahmen dieser Untersuchung die o. g. Möglichkeiten für die Einrichtung eines SPFV konkret aufzuzeigen. Dadurch soll ein Anreiz für die DB Fernverkehr AG geschaffen werden, abweichend von ihrem bisherigen Fernverkehrskonzept auch SPFV-Angebote in der Relation Leipzig – Chemnitz zu entwickeln.

Ausbau der Sachsen-Franken-Magistrale

39. Welche Schlussfolgerung zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass auf der Sachsen-Franken-Magistrale (Dresden–Chemnitz–Zwickau–Bayreuth–Nürnberg) momentan kein Bahn-Fernverkehr mehr fährt, und welche Gründe sieht sie für diesen Missstand?
40. Welches Fernverkehrsangebot ist auf der Sachsen-Franken-Magistrale nach Kenntnis der Bundesregierung langfristig geplant, und welche Umsetzungsschritte sind dafür bereits unternommen worden?

Die Fragen 39 und 40 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage „Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte“ (Bundestagsdrucksache 17/2539) verwiesen.

