

Christoph Neuberg
Geschäftsführer Standortpolitik

Sächsisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Abt. 6/ Projektgruppe Landesverkehrswegeplan
Wilhelm-Buck-Straße 2
1097 Dresden

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht

Ihr Ansprechpartner
Dietmar Richter

E-Mail
dietmar.richter@chemnitz.ihk.de

Tel.
0371 6900-1220

Fax
0371 6900-191220

27.03.2019

Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Chemnitz zum Landesverkehrsplan 2030 des Freistaates Sachsen

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum vorgelegten Entwurf des Landesverkehrsplans des Freistaates Sachsen Stellung nehmen zu dürfen. Wir möchten allerdings darauf hinweisen, dass der vorliegende Entwurf mit dem Ehrenamt der IHK noch abzustimmen ist, so dass sich im Zeitraum der Anhörphase noch Änderungen unserer Stellungnahme ergeben können.

1. Vorbemerkungen

Mit dem betrachteten Zielhorizont des Jahres 2030 stellt der Freistaat einen, mit dem Bundesverkehrswegeplan konformen Planungszeitraum her. Das eröffnet die Möglichkeit, die Planungsleistungen für das Bundesprogramm mit den erforderlichen Landesmitteln abzugleichen.

Auch wenn der Verfasser darauf hinweist, dass es sich bei vorliegendem Entwurf um einen Fachplan handelt, so sollten die erwarteten Finanzmittel in ihrer Größenordnung bekannt und über den Planungszeitraum auch mit den Haushaltplanungen des Freistaates kompatibel sein.

Im Bundesmaßstab bedarf es einer Reihe von Maßnahmen, um eine generelle Planbeschleunigung zu erzielen, ohne das Mitspracherecht von Betroffenen und Verbänden einzuschränken. Dazu gehört beispielsweise die Vereinheitlichung von Planverfahren, der Wegfall und die Zusammenlegung von Verfahrensstufen und die Herstellung von Planungs-

sicherheit bei Vorschriften des Umweltrechts, deren inflationärer Änderungsdrang oft schneller voranschreitet als der Planungsfortschritt.

Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag hat dazu ein Positionspapier vorgelegt. Wir erachten es für notwendig, dass der Bund seitens der Länder ebenfalls gedrängt wird, den Infrastrukturausbau durch eine deutliche Planbeschleunigung zu unterstützen.

Dazu gehört aber auch, dass in Fachämtern und Genehmigungsbehörden ausreichend personelle Kapazitäten zur Verfügung stehen, um die eingereichten Vorhaben zügig bearbeiten und bescheiden zu können. Mit der Digitalisierung von Prozessen in der öffentlichen Verwaltung steht dafür ein Mittel zur Verfügung, das den Fachkräftemangel auch an diesen Stellen zwar nicht kompensieren, aber zumindest lindern kann.

2. Anmerkungen zur Bestandsaufnahme

Die Zustandserfassungen bei der **Straßeninfrastruktur** im Freistaat zeichnen ein besorgniserregendes Bild, aus dem zwingender Handlungsbedarf abzuleiten ist. Bei den Brückenbauwerken, die in der Vergangenheit unter Kritik standen, hat sich hingegen eine deutliche Verbesserung ergeben.

Unverständlich ist, dass es für das kommunale Straßennetz keine Erfassungen gibt. Hier wäre unseres Erachtens zu prüfen, ob die kommunalen Gebietskörperschaften in der Lage sind, entsprechende Untersuchungen zu führen und dementsprechend zu dokumentieren, da in diesem Infrastruktursegment noch wesentlich kritischere Zustände zu erwarten sind. Durch Nutzung von Synergien mit dem beginnenden Breitbandausbau könnte sich hier durch die Baukoordinierung eine deutliche Verbesserung einstellen.

Um Infrastrukturverbesserungen auch im **Schieneverkehr** zu erzielen, ist der Freistaat mehrfach in Vorleistungen bei der Planung gegangen. Durch das Engagement konnte die Elektrifizierung von Reichenbach nach Hof in einer Zeitspanne von 6 Jahren von der Unterzeichnung der Planungsvereinbarung bis zur Inbetriebnahme realisiert werden. Im Gegensatz dazu, führen die getätigten Vorleistungen für die Strecke Chemnitz-Leipzig nicht zu einer Beschleunigung des Vorhabens. Die Deutsche Bahn erwartet die Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke nicht vor 2028. Auch hier sollten die dringend gebotenen Rechtsänderungen zu einer deutlichen Planbeschleunigung führen, da die Zeiträume zur Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen von 15 Jahren (2013 wurde die Planungsvereinbarung zwischen Freistaat und DB AG unterzeichnet) für die betroffenen Regionen nicht akzeptabel sind.

Beim **Personenfernverkehr** wird der durch die Liberalisierung des Personenbeförderungsgesetzes mögliche Fernbusmarkt nachrichtlich erwähnt. Da er auf mittlere Frist die durch den fehlenden Schienenfernverkehr in der Region bestehenden Defizite kompensiert, sollte eine Übersicht der gegenwärtig bestehenden Linienangebote ergänzt werden, auch wenn sich das Angebot kurzfristig ändern kann.

Durch die Defizite beim **Schienepersonenfernverkehr** stellt der langlaufende SPNV auf der Grundlage von Kooperationsvereinbarungen mit benachbarten Bundesländern einen

wichtigen Ersatz dar. Allerdings sollte erwähnt werden, dass dafür Finanzmittel aufgewendet werden, die der Fläche zur Verfügung stehen würden, wenn sie durch die Bahn eigenwirtschaftlich erbracht werden. Zudem ist die Stagnation im Regionalbahnverkehr auch ein Ausdruck des fehlenden Fernverkehrs in der Region, da das Verkehrsmittel Bahn in der Fläche auf Grund mehrfacher Umsteigebeziehungen als Alternative zum motorisierten Individualverkehr nicht konkurrenzfähig ist.

Die Einrichtung **grenzüberschreitender Verbindungen im ÖPNV** ist angesichts der steigenden Pendlerzahlen eine zwingende Aufgabe, der sich die Zweckverbände nicht entziehen dürfen. Allerdings bedarf dies auch der finanziellen Unterstützung durch den Freistaat, da zusätzliche Investitionen zu tätigen sind, die in den laufenden Nahverkehrsplänen noch keine Berücksichtigung finden konnten. Grenzüberschreitende Initiativen sind dazu vorhanden. Die nordböhmischen Bezirke sind stark an einer Verknüpfung der ÖPNV-Leistungen interessiert.

Durch den zunehmenden Online-Handel erfährt die **Stadtlogistik** neue Herausforderungen. Während traditionelle Lieferverkehre weiter das logistische Rückgrat des stationären Handels bilden, müssen Kurier- und Expressdienste die komplette Fläche erschließen. Inwieweit dies durch die Bevölkerung als störend empfunden wird, ist dabei schwer nachzuvollziehen, da der Grund im Bestell- und Rückversandverfahren jedes Einzelnen selbst liegt. Den Unterstützungsbedarf des Freistaates sehen wir insbesondere in der Kommunikation von best practice-Beispielen und der Unterstützung der Genehmigungsbehörden in den Kommunen bei der Erprobung derselben.

Die fehlenden **LKW-Stellplätze** an den Bundesautobahnen stellen neben der Belegung der Bundesautobahn A4 und A72 ein zunehmendes Problem dar, welches nicht nur Auswirkungen für den sozialen Bereich des Fahrpersonals hat, sondern auch ein zwingendes Thema der Verkehrssicherheit darstellt. Hier muss der Bund gedrängt werden, seinen Verpflichtungen als Baulasträger und Kontrollbehörde nachzukommen, um einerseits das Parkplatzangebot zu erweitern und andererseits gegen zweckentfremdete Nutzung der Parkplätze als Abstellfläche osteuropäischer Flotten unter Umgehung der Kabotageregeln vorzugehen.

Zur gedanklichen Einordnung des Bedarfs an LKW-Stellplätzen von 3.100 im Jahr 2025 wäre für Vergleichszwecke der derzeit verfügbare Bestand hilfreich, um letztendlich auch die bundesweiten Erhebungen zum Bedarf bis 2030 einordnen zu können.

Auf Grund der unbefriedigenden Situation, die sich absehbar weiter verschärft, sollte der Bund sehr zeitnah erste Ergebnisse seines Projekts „Digitales Testfeld Autobahn“ (DTA) kommunizieren.

Die Nutzung von stillgelegten Eisenbahntrassen für den **kommunalen und touristischen Radverkehr** ist eine Möglichkeit, ohne zusätzlichen Flächenbedarf attraktive Verbindungen zu erschließen. Sachsen besitzt auf Grund seiner historischen Entwicklung ein große Anzahl von Bahntrassen, die dieser neuen Bestimmung zugeführt werden könnten. Allerdings werden dem umweltrechtliche Schranken gesetzt, indem für den Umbau zu Radwegen umweltschutzrechtliche Gutachten gefordert werden, die auf Grund der Widmung

als Verkehrsanlage entbehrlich sind. Die Industrie- und Handelskammern des Freistaates fordern hier, im Rahmen des Bürokratieabbaus eine Rechtsänderung herbeizuführen.

Die Herstellung der Barrierefreiheit im **Fußgängerverkehr** als gesamtgesellschaftliche Aufgabe erfordert insbesondere im kommunalen Straßenbau erhebliche Investitionen. Auch deshalb sind, wie bereits erwähnt die kommunalen Gebietskörperschaften bei der Bestandserfassung ihres Straßennetzes zu unterstützen. Die Polemik der beiden letzten Abschnitte unter 3.8. sind für die Bestandserfassung entbehrlich.

3. Anmerkungen zu Handlungsschwerpunkten und Maßnahmekonzepten

Wie bereits bei der Bestandsaufnahme festgestellt, ist der Zustand von **Bundes- und Staatsstraßen** besorgniserregend. Dieser Zustand erfordert den effizienten Einsatz der vorhandenen Planungs- und Realisierungskapazitäten, um auf mittlere Frist eine deutliche Verbesserung zu erzielen. Mit der beauftragten verkehrswirtschaftlichen Untersuchung und der damit verbundenen Klassifikation der Bundes- und Staatstrassen hat der Freistaat eine wichtige Grundlage dazu geschaffen. Mit dem Ziel, die Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans 2030 des vordringlichen und des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht in der Planungsperiode auch umzusetzen, hat sich der Freistaat ein anspruchsvolles Ziel gesetzt, das allerdings eine große Flexibilität erfordert, um die Planung von Vorhaben, die auf Grund von Widerständen nicht oder zeitlich verzögert umsetzbar sind, durch andere Vorhaben zu ersetzen, bei denen ein besserer Planungsfortschritt zu erwarten ist. Gleiches gilt für die Vorhaben des Bedarfsplanes Staatsstraßenbau.

Die Erhöhung der Durchlassfähigkeit der bestehenden und die Schaffung weiterer **grenzüberschreitender Infrastruktur für den schweren LKW-Verkehr** ist eine wichtige Voraussetzung, um Querverkehre in der Grenzregion zu reduzieren. Trotz vielerlei Bemühungen ist es bisher nicht gelungen, das bestehende Netz für den LKW-Verkehr nutzungsfähiger zu gestalten. Hier bedarf es einer engeren Zusammenarbeit mit den tschechischen Behörden, um die regionalen und kommunalen Vorbehalte gegen den vermeintlich anwachsenden Schleichverkehr von internationalen Transporten zu zerstreuen.

Die Ausbau- und Erhaltungsstrategie für den Staatsstraßenbau bildet für das Staatsstraßennetz eine gute Grundlage für den effizienten Einsatz der Kapazitäten. Allerdings sollte hier in regelmäßigen Abständen überprüft werden, inwieweit Relationen auf Grund veränderter Rahmenbedingungen in der richtigen Netzklasse eingeordnet sind, um deren Ausbau und Erhaltung strategisch anpassen zu können.

Die Unterstützung der Landkreise und Gemeinden durch den Freistaat zum Erhalt des **kommunalen Straßennetzes** ist zu begrüßen. Um eine Vergleichbarkeit der Kommunen und Landkreise herzustellen, sollten allerdings einheitliche Bewertungsregeln zugrunde gelegt werden. Die Landkreise und Kommunen sind bei der Erarbeitung dieser Erhebungen finanziell zu unterstützen.

Auch beim Ausbau der **Schieneinfrastruktur** ist festzustellen, dass Planungen zu Vorhaben trotz Einordnung in den vordringlichen Bedarf vergangener Bundesverkehrswegepläne nicht vorangetrieben wurden und Planungsfortschritte erst durch Planungsvereinbarungen des Freistaates mit der Deutschen Bahn AG forciert wurden. Als positives Beispiel gilt hier, wie bereits erwähnt, die Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale von Reichenbach nach Hof.

Es steht zu befürchten, dass auch in der laufenden Planperiode erst durch massive Intervention des Freistaates Planungsfortschritte bei der Schieneinfrastruktur erreicht werden können. Deshalb sollte der Freistaat auch die DB AG drängen, die geplanten Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans in die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung aufzunehmen, um diese terminlich zu fixieren.

Die Einordnung der **Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Chemnitz-Leipzig** erfolgte erst nach Vorlage eines Gutachtens und eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 1,6. Allerdings wurde dabei nur die Elektrifizierung zwischen Chemnitz und Geithain berücksichtigt und der zukünftige Verkehr auf die Strecke Leipzig-Borna orientiert. Es ist zu sichern, dass die Elektrifizierung auf der Strecke Chemnitz-Leipzig über Bad Lausick erfolgt, da die Einordnung zukünftiger Fernverkehre über Borna auf Grund der Belegung mit S-Bahnverkehren nicht die gewünschte Verkehrswirksamkeit für den Fernverkehr erzielt.

Die Einordnung der Fortsetzung des **Chemnitzer Modells** als Schwerpunkt der sächsischen Verkehrspolitik ist zu begrüßen. Die volle Wirksamkeit dieses Modells wird allerdings nur erreicht, wenn das Oberzentrum Chemnitz einen direkten Zugang zum Fernverkehr erhält.

Für den **öffentlichen Personennahverkehr** bildet der Abschlussbericht der Strategiekommission aus dem Jahr 2017 eine gute Grundlage, da er ein Ergebnis intensiver Zusammenarbeit eines breiten Fachgremiums ist.

Die Erarbeitung einer Investitionsstrategie 2030, die insbesondere auch langfristige Finanzierungssicherheiten (vorbehaltlich des sächsischen Haushalts) in Aussicht stellt, wird angesichts der derzeit praktizierten kurzfristigen Jahresscheiben begrüßt. Angesichts der zunehmenden Unwägbarkeiten bei den Investitionsplanungen (siehe Vorbemerkungen), sollte den Zweckverbänden und Beförderungsunternehmen bei zeitlichen Verschiebungen der Investitionen eine unbürokratische flexible Mittelbereitstellung zugesichert werden.

Hinweis: In der Anlage 16 ist die Expressbuslinie 383 Schwarzenberg/Schneeberg-Aue-Chemnitz als bestehendes Angebot zu ergänzen.

Für die aufgeführte Taktbuslinie Scheibenberg-Elterlein-Zwönitz-Stollberg besteht weder jetzt noch zukünftig Bedarf.

Angesichts des wachsenden **Güterverkehrsaufkommens** ist es wichtig, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene aktiv zu unterstützen. Der Rückzug der Deutschen Bahn AG aus der Fläche hat zu einem massiven Rückbau von Zugangsstellen für den Güterverkehr geführt, so dass es großer Aufwendungen bedarf, Zugangsstellen zu

aktivieren und mit Technik für den Güterumschlag auszurüsten. Da die Verlagerung in absehbarer Zeit nicht durch die bundeseigene Bahn, sondern durch private EVUs und klein- und mittelständische Dienstleister vorangetrieben wird, ist dieses Engagement der Ertüchtigung, des Erhalts und des Ausbaus förderlich zu begleiten.

Die Bedeutung der sächsischen Autobahnen als europäischen Verkehrskorridore schlägt sich im wachsenden LKW-Verkehr nieder, der eine Reihe von Autobahnabschnitten an die Grenzen der Belastbarkeit bringt, umso mehr da notwendige Erhaltungsmaßnahmen diese noch zusätzlich einschränken. Deshalb ist die Elektrifizierung der parallel verlaufenden Eisenbahnstrecken und die Ertüchtigung der Zugangsstellen von zwingender Notwendigkeit.

Die zügige Einrichtung einer langlaufenden rollenden Landstraße, **die eigenwirtschaftlich zu betreiben ist**, ist dabei genauso wichtig, wie die Schaffung einer zweiten Grenzübergangsstelle für den Schienengüterverkehr durch Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Plauen-Bad Brambach um den Verlagerungsprozess bereits an den Quellstandorten in den mittel- und westböhmischen Wirtschaftsregionen zu unterstützen.

Um ein Güterverkehrszentrum im Vogtland ergänzt, ergäben sich damit gute strategische Voraussetzungen, um von der transeuropäischen Nord-Süd-Achse zu partizipieren.

Der Ausbau der **LKW-Stellplätze** an den Bundesautobahnen ist, wie bereits erläutert eine zwingende Forderung, die auch bei künftiger Einbeziehung von Telematiksystemen nicht vernachlässigt werden darf. Deshalb sollte die Stellplatzprognose für das Jahr 2030 recht zügig fertiggestellt werden, weil auch deren Umsetzung einen erheblichen planerischen Aufwand erfordert (vergl. 1. Vorbemerkungen). Der Einsatz von Telematik zur Verkehrsvermeidung ist eine europäische Aufgabe um grenzüberschreitende Kompatibilität zu gewährleisten. Nationale Alleingänge zur Verkehrsvermeidung und restriktive Eingriffe sind wenig zielführend.

Als Standort des Maschinenbaus ist die Region Chemnitz besonders daran interessiert, funktionsfähige Schwerlasttrassen vorzufinden. Deshalb ist die Initiative des Freistaates zur Ausweisung von **Schwerlasttrassen** besonders zu würdigen. Sie sollte allerdings dazu geeignet sein, ein bundesweites Straßensystem zu entwickeln und zu erhalten, das dem Schwerverkehr zur Verfügung steht und vor allem die kritisierten Bearbeitungszeiträume in den Genehmigungsbehörden verkürzt.

Die **Stadtlogistik** wird sich in den nächsten Jahren einer neuen wachsenden Herausforderung stellen müssen. Der zunehmende Online-Handel wird die Wohnquartiere der Städte weiter zusätzlich belasten, den Lieferverkehr für den stationären Handel allerdings nicht ablösen. Wir gehen davon aus, dass die Studie zur Logistikwirtschaft gute Ansätze und verallgemeinernde Lösungsansätze für die kommunalen Akteure beinhaltet.

Auf die Herstellung der Nutzung von stillgelegten Bahnverbindungen für den **Radverkehr** wurde bereits unter 2. Anmerkungen zur Bestandsaufnahme hingewiesen. Dafür ist eine Entbürokratisierung des Umweltrechts notwendig, um den kommunalen Gebietskörperschaften Investitionssicherheit zu gewährleisten.

4. Anmerkungen zu neuen Entwicklungen, Konzepte und Technologien

Der Transformationsprozess hin zur Elektromobilität und neuen Antrieben wird an die bestehenden Verkehrssysteme und –arten neue und veränderte Anforderungen stellen, die für die beteiligten Akteure sowohl Chancen als auch Risiken bedeuten.

Der Freistaat Sachsen als Standort der Automobilindustrie und mehr noch zukünftiger Schwerpunkt der Elektromobilität ist dabei in zweierlei Hinsicht gefordert. Die Unterstützung im investiven Bereich ist dabei genauso wichtig, wie die Erprobung innovativer Formen der Mobilität und deren genehmigungsrechtliche Begleitung.

Die Genehmigungsbehörden in den Städten und Landkreisen sollten darin durch den Freistaat Unterstützung finden, um Lösungsansätze für innovative Verkehrsformen unbürokratisch begleiten und verallgemeinern und deren Auswirkungen auf die bestehenden Verkehrssysteme analysieren zu können. Die Kompetenzstelle Effiziente Mobilität im Rahmen der Sächsischen Energieagentur bietet dafür gute Ansätze. Die Organisationsform der SAENA hat sich auch auf dem Gebiet des effizienten Energieeinsatzes als Anlauf- und Beratungsstelle für Kommunen und Wirtschaft gut bewährt.

Der technologieoffene Ansatz für die zukünftige Mobilität wird ausdrücklich befürwortet.

5. Anmerkungen zur Bürgerbeteiligung bei Infrastrukturprojekten

Die Durchsetzung von Investitionsvorhaben erfordert eine Akzeptanz in der Region. Die Erfahrung zeigt, dass Vorhaben nur mit und nicht gegen die Region durchzusetzen sind.

Die langen Planungszeiträume, wie Sie unter 1. Vorbemerkung kritisiert werden, führen jedoch oft auch zum zunehmenden Akzeptanzverlust, so dass wertvolle Planungs-kapazitäten gebunden werden, um deren Arbeit nachträglich in Frage zu stellen, und die Realisierung zu verzögern oder schlimmstenfalls zu verhindern.

Die anspruchsvollen Ansätze des Verkehrskonzeptes zur Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen in der betrachteten Planperiode erfordern hingegen eine deutliche Erhöhung der Planungseffizienz.

Deshalb ist es notwendig, neben einer frühzeitigen Moderation auch zeitlich überschaubare Realisierungszeiträume zu fixieren. Der lösungsorientierte Dialog ist vor allem dadurch zu befördern, dass die Mehrheit der Befürworter einer Maßnahme verstärkt in den Prozess einzubeziehen ist und die Minderheit der Gegner nicht den Eindruck erweckt, für die Belange der Region einzutreten.

6. Anmerkungen zur inklusiven Gesellschaft

Die ÖPNV-Strategiekommission hat sich mit der vollständigen Herstellung der Barrierefreiheit beschäftigt und deren Umsetzung mit 29 Mio €/a beziffert, wenn dieses Ziel schrittweise bis 2030 umgesetzt werden soll. Diesen Zeithorizont erachten wir dafür als

realistisch.

So würde beispielsweise die Forderung nach Barrierefreiheit ab 01.01.2022 auch bedeuten, den Verkehrsverbund Mittelsachsen bei der Beschaffung von Wagenmaterial für die Strecke Chemnitz-Leipzig zu unterstützen, um den Zeitraum bis zur Elektrifizierung der Strecke Chemnitz-Leipzig interimsmäßig aber barrierefrei zu gestalten.

7. Anmerkungen zum Verkehrslärm

Die Lärmproblematik ist ein wesentliches Kriterium für die Akzeptanz von Verkehrsprojekten. Den berechtigten Forderungen der Anwohner wird oft durch die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf den betroffenen Streckenabschnitten begegnet, was wiederum dazu führt, dass Vorhaben, die der Verkehrsbeschleunigung dienen sollen, den investiven Zweck nicht erfüllen.

Für die Reduzierung des Verkehrslärms im Schienengüterverkehr ist Deutschland über die EU-Regelungen hinaus gegangen und hat festgelegt, dass ab 2020/2021 keine lauten Güterwagen mehr einzusetzen sind. In der Realität muss jedoch bezweifelt werden, dass der komplette Wagenpark der deutschen Eisenbahnunternehmen diese Forderung erfüllen kann, weil dafür kein ausreichender Ersatz zur Verfügung steht.

8. Anmerkungen zur Verkehrssicherheit

Bei der Darstellung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen sollten Aktivitäten der gewerblichen Wirtschaft ebenfalls befördert und gewürdigt werden (Bsp. Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes zu Schulanfangszeiten)

9. Anmerkungen zur Erfolgskontrolle

Für die vollständige Evaluierung des Landesverkehrsplanes ist ein Zeitraum von 5 Jahren festgelegt. Mit Blick auf die Entlastung der Verwaltung erachten wir dies als ausreichend. Für die Evaluierung einzelner wichtiger Indikatoren ist dieser Zeitraum zu lang. Insbesondere die Umsetzung der Planungen in den Straßen- und Schienenausbau sollten kürzeren Beobachtungszeiten unterliegen, um die zur Verfügung stehenden Kapazitäten effizient einsetzen zu können.

Mit freundlichen Grüßen

Christoph Neuberg
Stellv. Hauptgeschäftsführer
Geschäftsführer Standortpolitik