

Anlage 1 zur Drucksache DS 2021-4

Festlegungen zu Eckpunkten der Aufteilung der kommunal zu tragenden Kosten des Projekts Regional-Stadtbahn

Grundverständnis:

Die Regional-Stadtbahn ist das zentrale Infrastrukturprojekt der Region Neckar-Alb, das die Mobilität zukunftsfähig aufstellt. Ihre Vorteile kommen erst aus dem Gesamtnetz heraus vollständig zu tragen. Sie wird daher solidarisch durch die gesamte Region umgesetzt. Dieser Finanzierungsschlüssel wird von diesem Solidaritätsgedanken getragen. Gleichzeitig folgt er – um als fair empfunden zu werden – der Prämisse, am Projektnutzen für die einzelnen Partner ausgerichtet zu sein.

Festgelegte Eckpunkte:

Säule	Nr.	Thema	Festlegung
Allgemeine Projektkosten	A1	Umfasste Kosten	Die Säule „Allgemeine Projektkosten“ umfasst alle Kosten, die nicht direkt einzelnen Strecken oder Verkehrsleistungen zugeordnet werden können. Dies umfasst insbesondere, aber nicht ausschließlich: <ul style="list-style-type: none"> • Allgemeine Verwaltungskosten • Projektkoordination • Personalkosten des Zweckverbands • Aufträge für Gesamtprojekt (z.B. Standardisierte Bewertung; Erarbeitung Planungsgrundlagen) • Öffentlichkeitsarbeit
	A2	Aufteilung	Die allgemeinen Projektkosten werden zu gleichen Teilen auf die 6 Projektpartner Landkreis Reutlingen, Landkreis Tübingen, Zollernalbkreis, Stadt Reutlingen, Stadt Tübingen und Regionalverband Neckar-Alb aufgeteilt.
Planung & Bau	P1	Umfasste Kosten	Die Säule „Planung und Bau“ (P+B) umfasst alle kommunalen Zuschüsse und Ausgaben, die durch die Investition in den Streckenaus- und -neubau als erstmalige Aufwendungen anfallen. Dies umfasst insbesondere, aber nicht ausschließlich die kommunal zu tragenden Anteile an:

		<ul style="list-style-type: none"> • Den im GVFG förderfähigen Baukosten, solange diese nicht auf anderem Weg gedeckt werden • Den nicht-förderfähigen Baukosten • Den streckenbezogenen Planungskosten für alle Leistungsphasen • Den ergänzenden Gutachten für die Streckenplanung • Der streckenbezogenen externen Projektsteuerung
P2	Abgrenzung umfasste Kosten	Die Säule P+B umfasst nur die zum Bau der Stadtbahn notwendigerweise anfallenden Kosten. Nicht durch den Finanzierungsschlüssel umfasst werden Kosten, die aus städtebaulichen Gründen oder zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse anderer Verkehrsträger anfallen. Die Umgestaltung von Haltestellenumfeldern im Sinne von Mobilitätsknotenpunkten ist durch den Finanzierungsschlüssel nicht umfasst und verbleibt als Aufgabe der jeweiligen Belegenheitskommune im Rahmen der kommunalen Planungshoheit.
P3	Grundsätzliche Aufteilung, Solidarsockel	Bei den Investitionskosten wird jeweils ein Solidarsockel in Höhe von 30% solidarisch nach einem einheitlichen Schlüssel getragen. Die weiteren 70% der Investitionskosten werden auf die Projektpartner verteilt, auf deren Gebiet sich die jeweilige Neubau- bzw. Ausbaustrecke oder Maßnahme befindet (Anliegeranteil).
P4	Abgrenzung Strecken	<p>Ausbaustrecken im Sinne des Finanzierungsschlüssels sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ammertalbahn (Tübingen – Herrenberg) • Ermstalbahn (Bad Urach – Metzingen) • Zollern-Alb-Bahn 1 (ZAB 1, Tübingen – Albstadt-Ebingen) • Obere Neckarbahn (Tübingen – Rottenburg – Horb) • Hohenzollernbahn (ZAB 2, Hechingen – Burladingen) <p>Neubau- und Reaktivierungstrecken im Sinne des Finanzierungsschlüssels sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Talgangbahn (Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen) • Innenstadtstrecke Tübingen • Gomaringer Spange mit Ortsdurchfahrt Nehren (Reutlingen – Nehren) • Echaztalbahn mit Innenstadtstrecke Reutlingen und Alaufstieg (Reutlingen – Pfullingen – Engstingen)

		<p>Weitere Maßnahmen, auf die der Finanzierungsschlüssel in angepasster Form Anwendung findet, sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Neu- und Umbau von Haltepunkten an der Neckar-Alb-Bahn im Rahmen der Regional-Stadtbahn und die zur Bedienung dieser Haltepunkte notwendigen Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenkapazität (vgl. P12) • Die Umbau- und Ausbaumaßnahmen in den zentralen Knotenbahnhöfen (vgl. P11)
P5	Abgrenzungsdefinition bei Zuordnung Baukosten zu Strecken	In den Ausbaurkosten der einzelnen Strecken sind jeweils alle Maßnahmen zu berücksichtigen, die zur Aufnahme des Verkehrsbetriebs in der gewünschten Taktdichte notwendig sind. Dies kann auch Kosten umfassen, die geographisch nicht direkt an der Strecke liegen, z.B. zur Kapazitätsausweitung auf angrenzenden Strecken oder zur Einbindung der Leit- und Sicherungstechnik.
P6	RVNA	Der Regionalverband Neckar-Alb trägt aufgrund seiner rechtlichen Rahmenbedingungen keine Kosten in der Säule Planung und Bau.
P7	Solidarsockel	Der Solidarsockel wird durch die Projektpartner zu folgenden Anteilen getragen: Landkreis Reutlingen 36%, Landkreis Tübingen 37%, Zollernalbkreis 27%. Seitens des Landkreises Tübingen ist beabsichtigt, den Landkreis Freudenstadt mit einer Größenordnung von ca. 1% des Solidarsockels an den Planungs- und Baukosten der Oberen Neckarbahn zu beteiligen.
P8	Aufteilung Anliegeranteil	Der Anliegeranteil wird durch die Projektpartner getragen, auf deren Gebiet sich die jeweilige Neubau- bzw. Ausbaustrecke oder Maßnahme befindet. Falls sich eine Strecke/Maßnahme auf Gebiet mehrerer Partner befindet, so werden die Kosten jeder Einzelmaßnahme an der Strecke auf alle Streckenanlieger nach dem Nutzenanteil an der Strecke umgelegt. Der Nutzenanteil an der Strecke ermittelt sich als arithmetisches Mittel der jeweiligen Anteile an folgenden Parametern: <ul style="list-style-type: none"> • Einwohner im 500m-Radius um die jeweiligen Stationen • Anzahl der zusätzlichen Abfahrten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an den jeweiligen Stationen an einem Werktag • Streckenlänge auf jeweiliger Gemarkung
P9	Abgrenzungsdefinition Parameter Anliegeranteil	<ul style="list-style-type: none"> • Einwohner, die sich im Überschneidungsbereich der Radien um zwei Stationen befinden, werden jeweils nur der näheren Station zugeordnet, sodass eine doppelte Zählung ausgeschlossen ist. Die Einwohner um eine Station, die nicht eindeutig einer Strecke zugeordnet werden

		<p>können, werden jeweils derjenigen Strecke zugerechnet, die den erstmaligen Anschluss an das RSB-Netz herstellt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die zusätzlichen Abfahrten an einer Station werden den Strecken so zugeordnet, dass keine Abfahrt bei mehreren Strecken berücksichtigt wird. Bei Knotenbahnhöfen sowie falls die neue Haltestelle eine bestehende Haltestelle ersetzt, werden die Abfahrten jeweils der Strecke zugeordnet, auf die sie führen bzw. der sie auch im Fall ohne Stadtbahn zugeordnet werden. • Die Streckenlänge wird stets ab/bis Bahnhofsmittle berechnet (analog Kilometrierungsdefinition bei DB-Strecken). Dabei wird das jeweilige Hauptgleis betrachtet und etwaige abweichende Fahrtwege/Fahrtmöglichkeiten in den Bahnhofsbereichen werden nicht berücksichtigt. <p>Aus Anlage 1 ergibt sich die Abgrenzung für nach dem aktuellen Projekt-Planungsstand zu präzisierenden Zuordnungen.</p>
P10	Zu verwendende Datengrundlage Parameter Anliegeranteil	<ul style="list-style-type: none"> • Die Einwohner im 500m-Radius werden durch Überschneidung des Radius um die Stationsmitte mit den räumlich aufgelösten Daten des jeweils aktuellen Zensus bestimmt. Für die initialen Berechnungen finden die Daten des 100m-Gitters des Zensus 2011 Anwendung. • Die Anzahl der zusätzlichen Abfahrten im SPNV an den jeweiligen Stationen an einem Werktag wird im Vergleich des Falles nach Bau der Regional-Stadtbahn mit dem fiktiven Fall ohne Bau der Regional-Stadtbahn bestimmt. Hierzu wird der Ohnefall der Standardisierten Bewertung mit dem Mitfall der Standardisierten Bewertung verglichen. Für die initialen Berechnungen finden die Daten der Standardisierten Bewertung zum Förderantrag Modul 1 mit Stand 22.08.2018 sowie der aktuell in Abstimmung befindlichen Standardisierten Bewertung für das Gesamtnetz Anwendung (Stand noch zu definieren). • Die Streckenlänge ergibt sich aus den Lageplänen der jeweiligen Infrastrukturplanungen. Für die initialen Berechnungen werden die Infrastrukturplanungen unterstellt, die der Standardisierten Bewertung zum Förderantrag Modul 1 mit Stand 22.08.2018 sowie der aktuell in Abstimmung befindlichen Standardisierten Bewertung für das Gesamtnetz (Stand noch zu definieren) zu Grunde liegen. Die Streckenlänge fließt auf 100m gerundet in die initialen Berechnungen ein.
P11	Sonderthema zentrale Knotenbahnhöfe	<p>Da die zentralen Knotenbahnhöfe Reutlingen Hbf und Tübingen Hbf eine besondere Bedeutung für die Funktionalität und Stabilität des Gesamtnetzes haben, werden die in diesen zentralen</p>

		<p>Knotenbahnhöfen entstehenden Kosten zu folgenden Anteilen getragen: Landkreis Reutlingen 20%, Landkreis Tübingen 20%, Zollernalbkreis 20%, Stadt Reutlingen 20%, Stadt Tübingen 20%</p> <p>Dies umfasst alle in diesen Knotenbahnhöfen anfallenden Umbaumaßnahmen inklusive der Herstellung weiterer Bahnsteiggleise, der Einbindung der auf den Knoten zulaufenden Strecken sowie der zur Einbindung notwendigen Systemwechselstellen, möglicher Geschwindigkeitserhöhungen und die Umbauten zur Herstellung der Barrierefreiheit. Ein Solidarsockel wird für die zentralen Knotenbahnhöfe nicht angewandt.</p> <p>Die Abgrenzung der zentralen Knotenbahnhöfe zu den Kosten der jeweiligen zulaufenden Strecken erfolgt auf Höhe des jeweiligen Einfahrtssignals. Falls kein Einfahrtssignal vorhanden ist, erfolgt die Abgrenzung an der ersten Weiche des Bahnhofsbereichs. Im Falle, dass zwischen Einfahrtssignal und Bahnsteig des Knotenbahnhofs noch eine weitere Station mit Fahrgastwechsel liegt, erfolgt die Abgrenzung mit Abschluss dieses Bahnsteigs, bzw. dem die Einfahrt in den zentralen Bahnhofsteil sichernden Zwischensignal.</p>
P12	Sonderthema Neckar-Alb-Bahn	<p>Die Stationen sowie Blockverdichtungen an der Neckar-Alb-Bahn Metzingen-Tübingen können keiner Ausbaustrecke zugeordnet werden, auf die die Methodik der anderen Strecken Anwendung finden kann. Der Anliegeranteil an diesen Stationen sowie weiteren Maßnahmen an dieser Strecke wird durch den jeweiligen Projektpartner getragen. Die im Bahnhof Metzingen notwendigen Umbauten zur Einbindung der Ermstalbahn für einen dichteren Takt werden dieser zugerechnet.</p>
P13	Sonderthema Abstellanlagen	<p>Abstellanlagen werden jeweils derjenigen Strecke zugerechnet, aufgrund deren (Aus-)Bau sie entstehen. Die zentralen Abstellanlagen am Standort der Werkstatt werden analog zu den Werkstattkosten über die Betriebskosten abgerechnet.</p>
P14	Sonderthema grenzüberschreitende Strecken	<p>Bei Strecken, die über das Verbandsgebiet hinausreichen, wird mit den externen kommunalen Partnern, auf deren Gebiet die Strecken verlaufen, ein Prozentsatz der Mitfinanzierung an der jeweiligen Strecke verhandelt. Dieser Prozentsatz wird auf die gesamten kommunal zu tragenden Kosten angewandt, sodass die externen Partner nicht durch den Solidarsockel profitieren.</p> <p>Kosten, die außerhalb des Verbandsgebiets anfallen und nicht durch externe Partner getragen werden, werden nach Grundsätzen der festgelegten Eckpunkte des Finanzierungsschlüssels beim Solidarsockel und Anliegeranteil berücksichtigt.</p>

	P15	Sonderthema Bahnstufenmodernisierungsprogramm	Werden Haltestellen im Netz der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb im Rahmen des Bahnstufenmodernisierungsprogramms II umgebaut, werden die kommunalen Anteile an diesen Investitionen über die Partner der Regional-Stadtbahn im Rahmen der Vereinbarungen zum Finanzierungsschlüssel P+B übernommen.
	P16	Berücksichtigung Stadt/Landkreis Reutlingen	Die nach den festgelegten Eckpunkten zum Finanzierungsschlüssel ermittelten Finanzierungsanteile für die Stadt und den Landkreis Reutlingen werden separat ausgewiesen. Davon unabhängig können im Innenverhältnis Vereinbarungen zu einer davon abweichenden Kostenaufteilung zwischen der Stadt und dem Landkreis Reutlingen getroffen werden.
	P17	Berücksichtigung Stadt/Landkreis Tübingen	Die nach den festgelegten Eckpunkten zum Finanzierungsschlüssel ermittelten Finanzierungsanteile für die Stadt und den Landkreis Tübingen werden separat ausgewiesen. Davon unabhängig können im Innenverhältnis Vereinbarungen zu einer davon abweichenden Kostenaufteilung zwischen der Stadt und dem Landkreis Tübingen getroffen werden.
Betrieb	B1	Umfasste Kosten	Die Säule „Betrieb“ umfasst alle kommunalen Zuschüsse und Ausgaben, die durch den Verkehrsbetrieb der Regional-Stadtbahn anfallen. Dies umfasst abzüglich von Landeszuschüssen und Fahrgeldeinnahmen insbesondere, aber nicht ausschließlich: <ul style="list-style-type: none"> • Entgelte fremde Infrastruktur • Instandhaltung und Betrieb der eigenen Infrastruktur • Personalkosten Fahrbetrieb • Finanzierung der Fahrzeuge • Instandhaltung Fahrzeuge und Kosten Werkstatt • Energiekosten • Verwaltungskosten: Leitstelle, Personal- & Fahrzeugplanung & Öffentlichkeitsarbeit für laufenden Betrieb
	B2	Räumliche, inhaltliche und zeitliche Abgrenzung der umfassten Verkehre	Dieser Finanzierungsschlüssel findet Anwendung auf alle Verkehre auf den Strecken nach §3 der Verbandssatzung, die unter dem Begriff Regional-Stadtbahn nach Umsetzung der Ausbauarbeiten auf den entsprechenden Strecken verkehren. Für die Verkehre, die im Verkehrsvertrag zu Modul 1 aktuell ausgeschrieben werden, findet der Finanzierungsschlüssel erst nach Auslaufen dieses Verkehrsvertrags Anwendung. Der Finanzierungsschlüssel findet keine Anwendung auf die in der Aufgabenträgerschaft

		des Landes verkehrenden Expresslinien im überregionalen Verkehr, insbesondere nicht auf die geplanten IRE, MEX und RE-Linien zwischen der Region und Stuttgart sowie darüber hinaus.
B3	Grundsätze der Aufteilung	Die Betriebskosten werden für jede Linie getrennt berechnet und nach Nutzen auf die Projektpartner umgelegt.
B4	RVNA	Der Regionalverband Neckar-Alb trägt aufgrund seiner rechtlichen Rahmenbedingungen keine Kosten in der Säule Betrieb.
B5	Definition Linien	Linien, die auf einem Großteil ihres Laufweges deckungsgleich mit anderen Linien sind (z.B. Verstärkerlinien), werden gemeinsam mit dieser Hauptlinie verrechnet. Einzelfahrten, die betrieblich oder verkehrlich eng mit einer anderen Linie verknüpft sind, werden dieser zugeordnet. Aus diesen Grundsätzen ergibt sich auf aktuellem Projektstand eine Abrechnung nach folgenden Linien: <ul style="list-style-type: none"> • S1 Tübingen – Albstadt-Onstmettingen • S11 Tübingen – Mössingen • S2/S21/S12 Mössingen/Tübingen – Ohmenhausen – Reutlingen • S3/S31 Tübingen – Rottenburg – Horb • S4/S41 Tübingen – Entringen – Herrenberg • S5 Tübingen – Reutlingen – Pfullingen – Engstingen • S6 Bad Urach – Metzingen – Reutlingen – Pfullingen • S7 Hechingen – Burladingen
B6	Zur Aufteilung verwandte Parameter	Die Kosten der Linien werden anhand des Nutzenanteils der Einwohner der Projektpartner aufgeteilt (Wohnortprinzip). Der Nutzen der Einwohner wird bestimmt durch den Anteil an den jeweiligen Personenkilometern auf der Linie sowie dem jeweiligen Anteil an den Fahrgastzahlen der Linie im Verhältnis 80:20.
B7	Zu verwendende Datengrundlage Parameter	Zur Bestimmung der Parameter sollen jeweils die besten verfügbaren Daten verwendet werden, die einen Bezug zwischen Verkehrsleistung und Wohnort ermöglichen. Dabei kann z.B. auf Daten aus dem Ticketing, von Datenanbietern, aus Fahrgastzählungen und statistische Daten sowie auf Verkehrsmodelle zurückgegriffen werden.

B8	Beteiligung der außerhalb des Gebiets des Zweckverbands liegenden Anlieger an den RSB-Linien	An den Betriebskosten von Linien, die über das Verbandsgebiet hinausreichen, sollen sich die externen kommunalen Partner, auf deren Gebiet die Strecken verlaufen, beteiligen. Hierzu sind jeweils gesonderte Vereinbarungen zu schließen.
B9	Umgang mit Fahrgästen, deren Wohnort außerhalb der Region liegt	Bei der Parameterberechnung werden Verkehrsströme, die über das Verbandsgebiet hinausreichen und auch nicht durch gesonderte Vereinbarungen mit Linienanrainern abgedeckt sind, komplett dem Projektpartner zugerechnet, auf dessen Gebiet die Fahrt beginnt/endet.
B10	Berücksichtigung Stadt/Landkreis Reutlingen	Die nach den festgelegten Eckpunkten zum Finanzierungsschlüssel ermittelten Finanzierungsanteile für die Stadt und den Landkreis Reutlingen werden separat ausgewiesen. Davon unabhängig können im Innenverhältnis Vereinbarungen zu einer davon abweichenden Kostenaufteilung zwischen der Stadt und dem Landkreis Reutlingen getroffen werden.
B11	Berücksichtigung Stadt/Landkreis Tübingen	Die nach den festgelegten Eckpunkten zum Finanzierungsschlüssel ermittelten Finanzierungsanteile für die Stadt und den Landkreis Tübingen werden separat ausgewiesen. Davon unabhängig können im Innenverhältnis Vereinbarungen zu einer davon abweichenden Kostenaufteilung zwischen der Stadt und dem Landkreis Tübingen getroffen werden.

Anlage 1 zur Drucksache DS 2021-4

Abgrenzung Parameterzuordnung Planung und Bau (nach aktuellem Projekt-Planungsstand)

Grundsätze Zuordnung Stationen bei Parametern

Grundsätze für die Abgrenzung bei der Zuordnung von Stationen zu Strecken

- Erschlossene Einwohner:
 - Zuordnung erfolgt stets der nähergelegenen Haltestelle
 - Keine Einwohner werden doppelt gezählt
 - Falls nicht eindeutig ist, welcher Strecke die Einwohner im Einzugsbereich zuzuordnen sind, werden sie derjenigen Strecke zugeordnet, die den Anschluss an das RSB -Netz herstellt
- Zusätzliche Abfahrten im Schienenverkehr:
 - keine Abfahrt wird doppelt gezählt
 - Abfahrten werden immer der Strecke zugeordnet, auf der der bediente Haltepunkt liegt
 - Bei Knotenstationen sowie falls die neue Haltestelle eine bestehende Haltestelle ersetzt, werden die Abfahrten jeweils der Strecke zugeordnet, auf die sie führen/der sie auch im Fall ohne Stadtbahn zugeordnet werden
- Streckenlänge:
 - Es wird stets die Streckenlänge bis Bahnhofsmitte betrachtet
 - Es wird das Hauptgleis betrachtet, eventuell abweichende Fahrwege/Fahrtmöglichkeiten im Bahnhof werden außen vor gelassen
 - Die Gemarkungsgrenze kreuzt die Bahnlinie überall eindeutig (verläuft nie länger zwischen den beiden Gleisen)



Anzahl der Einwohner im Einzugsbereich III

- Abgrenzungsfragen:
 - Zuordnung zu welcher Strecke?

Station	Vorschlag Zuordnung
Ebingen Bf	Zollern-Alb-Bahn
Hechingen	Zollern-Alb-Bahn
Nehren Süd	Gomaringer Spange
Nehren (kaum Einwohner im Einzugsgebiet)	Zollern-Alb-Bahn
Mühlbachacker	Aufspaltung: südöstliche zu ZAB, nordwestliche zu ONB
Tübingen Hbf	Neckar-Alb-Bahn
Herrenberg	Ammertalbahn, alternativ: nicht betrachten
Horb	Obere Neckarbahn, alternativ: nicht betrachten
Bösmannsacker	Neckar-Alb-Bahn
Reutlingen West	Neckar-Alb-Bahn
Reutlingen Hbf (mit Listplatz, Postareal)	Neckar-Alb-Bahn
RT-Berufsschulzentrum	Echaztal
Metzingen	Neckar-Alb-Bahn

Anzahl zusätzliche Abfahrten II

- Abgrenzungsfragen:
 - Zuordnung zu welcher Strecke?

Station	Vorschlag Zuordnung
Ebingen Bf	nach Richtung
Hechingen	nach Richtung
Nehren Süd	Gomaringer Spange
Nehren (negative zusätzliche Abfahrten)	Zollem-Alb-Bahn
Mühlbachäcker	Aufspaltung: südöstliche zu ZAB, nördliche zu ONB
Tübingen Hbf	nach Richtung
Bösmannsäcker	Nach Linie
Reutlingen West	Nach Linie
Reutlingen Hbf (mit Listplatz, Postareal)	nach Richtung
RT-Berufsschulzentrum	Echaztal
Metzingen	nach Richtung

Streckenlänge auf der Gemarkung

- Streckenlänge wird streckenscharf anhand der Kilometrierung auf Hektometer genau Gemarkung zugeteilt
- Berechnung erfolgt immer ab Bahnhofsmitte (DB-Standard) bzw. Mitte Bahnsteig bei BOSTrab-Haltestellen
- Abgrenzungsfragen:
 - Kurve von Schulzentrum Höhnisch nach Dußlingen (bis Weiche) wird einbezogen
 - Kurve im Gleisdreieck Höhnisch (für Fahrten Gomaringen <-> Dußlingen) wird aufgrund geringer Länge nicht einbezogen (Teil „Bahnhofsanlagen“ Schulzentrum)
 - Abschnitt Reutlingen Hbf Abzw. in Karlstraße bis Berufsschulzentrum (Variante Listplatz) wird bei Echaztal einbezogen
 - Grenze zwischen Echaztal und Gomaringer Spange in Bahnsteigmitte Haltestelle Postareal
 - Unterstellte Varianten (in Beispielrechnungen) analog Standi:
 - Lederstraße
 - Pfullingen alte Bahntrasse
 - keine Verlängerung in Engstingen
 - Tübingen WHO westlich, Morgenstelle Var. 2
 - Ortsdurchfahrt Nehren

