



NETZE

Umsteigeanlage Hannover-Waldhausen

Vorstellung der aktuellen Planung
und der nächsten Schritte

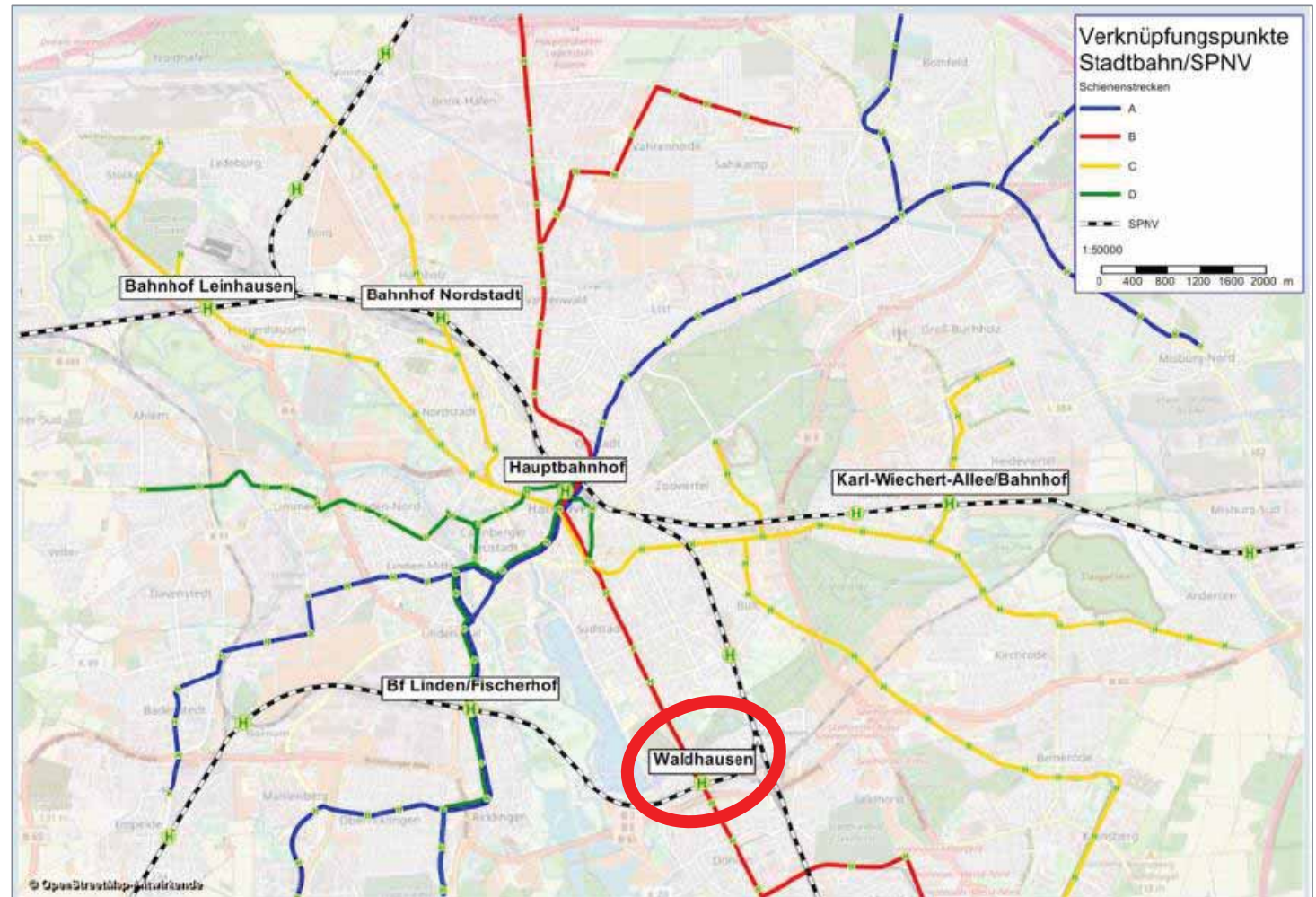
17.05.2022

- | | |
|---|--|
| 1. Einleitung und Allgemeines zum Vorhaben | Frau Bock, Region Hannover |
| 2. Vorstellung des Projektstandes | Herr Tomm, DB Netz AG |
| 3. Vorstellung der Planung bzgl. der DB-Anlagen | Herr Ast, DB E&C GmbH |
| 4. Vorstellung der Planung bzgl. der Stadtbahn und seitlichen Verkehrsräume | Herr Bakker, Infra GmbH |
| 5. Vorstellung der Umwelt- und Schallbelange | Herr Harste, DB Netz AG +
Herr Friedemann, Büro cdf |
| 6. Vorstellung der Verkehrskonzeption | Herr Losert, Büro PGT |
| 7. Ausblick und weiterer Ablauf | Frau Bock + Herr Tomm |
| 8. Fragen und Diskussion | |

Einordnung der Maßnahme in die Nahverkehrsplanung der Region Hannover

Legende:

- **Bahnhof Leinhausen:**
S-Bahn / Stadtbahnstrecke C
- **Bahnhof Nordstadt:**
S-Bahn / Stadtbahnstrecke C
- **Hauptbahnhof:**
S-Bahn / Stadtbahnstrecken A/B/D
- **Bahnhof Linden/Fischerhof:**
S-Bahn / Stadtbahnstrecken A/D
- **Karl-Wiechert-Allee/Bahnhof:**
S-Bahn / Stadtbahnstrecke C
- **Waldhausen (geplant):**
S-Bahn / Stadtbahnstrecke B



Ausgangssituation:

- Das S-Bahn- und das Stadtbahnnetz laufen radial auf Hannover Hauptbahnhof zu.
- Durch die bereits errichteten Umsteigeanlagen konnten die beiden Verkehrsmittel an einzelnen Streckenästen bereits optimal miteinander verknüpft werden.
- Im Stadtteil Waldhausen gibt es eine weitere Überlagerung zwischen S-Bahn- und Stadtbahnnetz.



Ziele:

- Direkte Umsteigebeziehung zwischen der S-Bahn und der Stadtbahn mit Reisezeitverkürzung für Pendler:innen aus dem Deister-Umland zu den südlichen Stadtteilen Hannovers sowie zur Messe durch Entfall des Umwegs über den Hauptbahnhof
- Anbindung der südlichen Stadtteile Hannovers an das S-Bahn-Netz

Umsetzung des Vorhabens

Bau einer neuen **S-Bahn-Station „Hannover-Waldhausen“** zwischen den Stationen „Hannover-Linden /Fischerhof“ und „Hannover-Bismarckstraße“ auf Höhe der Eisenbahnbrücke „Hildesheimer Straße“ und Anpassung der **Stadtbahn-Haltestelle „Döhrener Turm“**

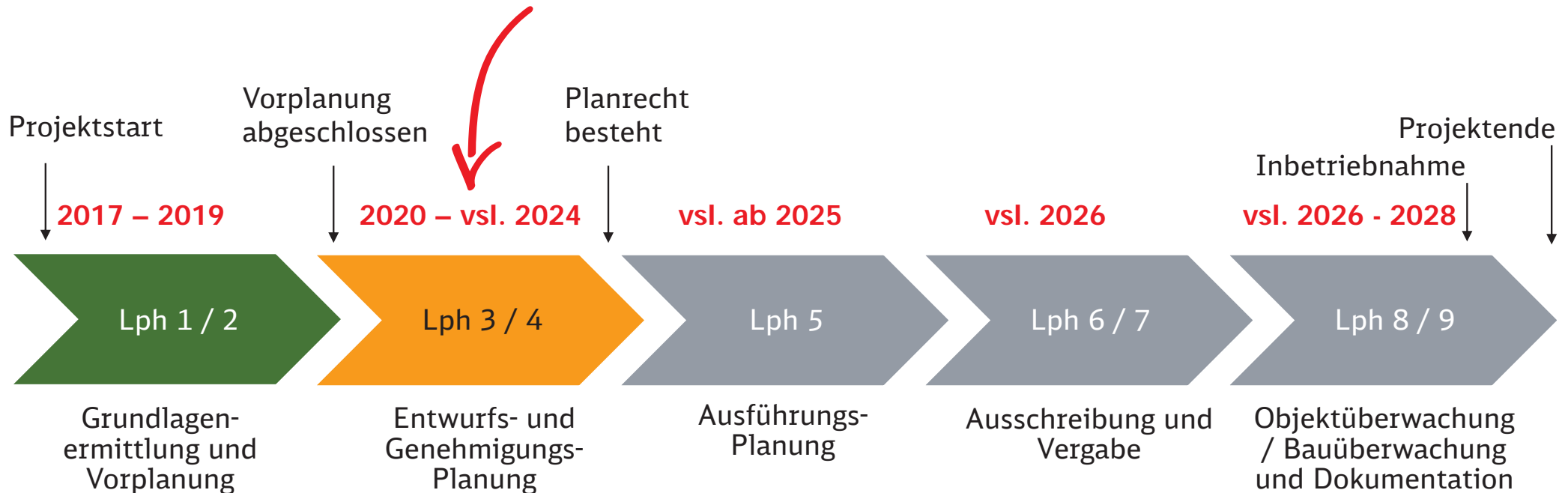


...mit den Linien 1, 2 und 8 und der angrenzenden Verkehrsräume unter Berücksichtigung:

- aktiver und passiver **Schallschutzmaßnahmen**
- **Landschaftspflegerischer Begleitplanung (LBP)** mit entsprechenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- der Belangen von **Denkmalschutz und Gestaltung**
- der **bestmöglichen Verträglichkeit** bzgl. der baulichen Umsetzung hinsichtlich des S-Bahn-, Stadtbahn- und des Straßenverkehrs sowie der Beeinträchtigung der Anlieger
- einer offenen und **transparenten Planung und Kommunikation**

- | | |
|---|--|
| 1. Einleitung und Allgemeines zum Vorhaben | Frau Bock, Region Hannover |
| 2. Vorstellung des Projektstandes | Herr Tomm, DB Netz AG |
| 3. Vorstellung der Planung bzgl. der DB-Anlagen | Herr Ast, DB E&C GmbH |
| 4. Vorstellung der Planung bzgl. der Stadtbahn und seitlichen Verkehrsräume | Herr Bakker, Infra GmbH |
| 5. Vorstellung der Umwelt- und Schallbelange | Herr Harste, DB Netz AG +
Herr Friedemann, Büro cdf |
| 6. Vorstellung der Verkehrskonzeption | Herr Losert, Büro PGT |
| 7. Ausblick und weiterer Ablauf | Frau Bock + Herr Tomm |
| 8. Fragen und Diskussion | |

Projekttablauf und Planungsstand



- **Aktueller Projektstand:** Entwurfs- und Genehmigungsplanung / HOAI: Leistungsphase (Lph) 3/4
- **Nächster Schritt:** Vorbereitung der Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren zur Einreichung beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

- | | |
|---|--|
| 1. Einleitung und Allgemeines zum Vorhaben | Frau Bock, Region Hannover |
| 2. Vorstellung des Projektstandes | Herr Tomm, DB Netz AG |
| 3. Vorstellung der Planung bzgl. der DB-Anlagen | Herr Ast, DB E&C GmbH |
| 4. Vorstellung der Planung bzgl. der Stadtbahn und seitlichen Verkehrsräume | Herr Bakker, Infra GmbH |
| 5. Vorstellung der Umwelt- und Schallbelange | Herr Harste, DB Netz AG +
Herr Friedemann, Büro cdf |
| 6. Vorstellung der Verkehrskonzeption | Herr Losert, Büro PGT |
| 7. Ausblick und weiterer Ablauf | Frau Bock + Herr Tomm |
| 8. Fragen und Diskussion | |

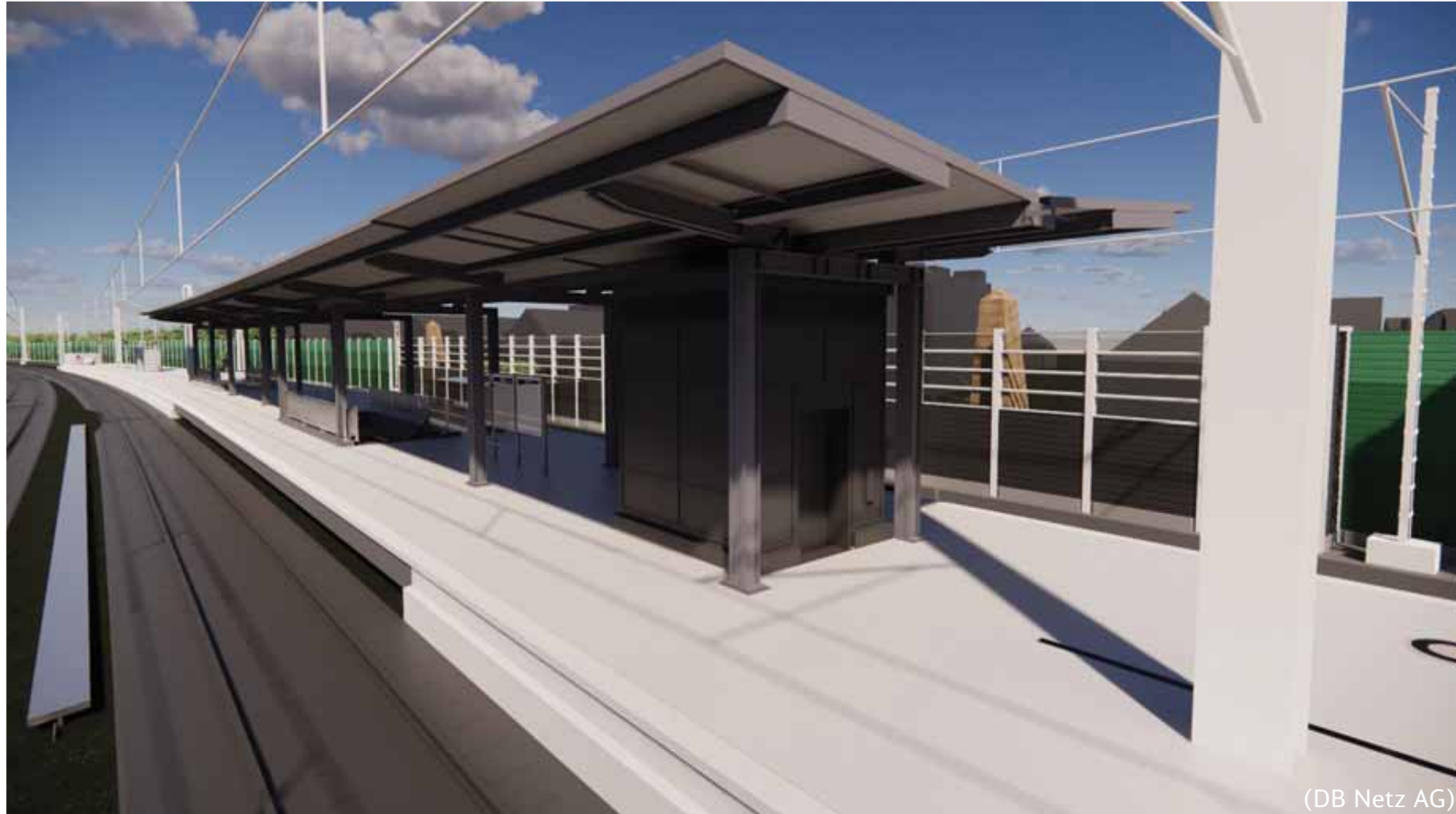
Vorstellung des Planungsmodells

Planung der DB-Anlagen



Vorstellung des Planungsmodells

Planung der DB-Anlagen



Vorstellung des Planungsmodells

Planung der DB-Anlagen



(DB Netz AG)

Vorstellung des Planungsmodells

Planung der DB-Anlagen



Vorstellung des Planungsmodells

Planung der DB-Anlagen



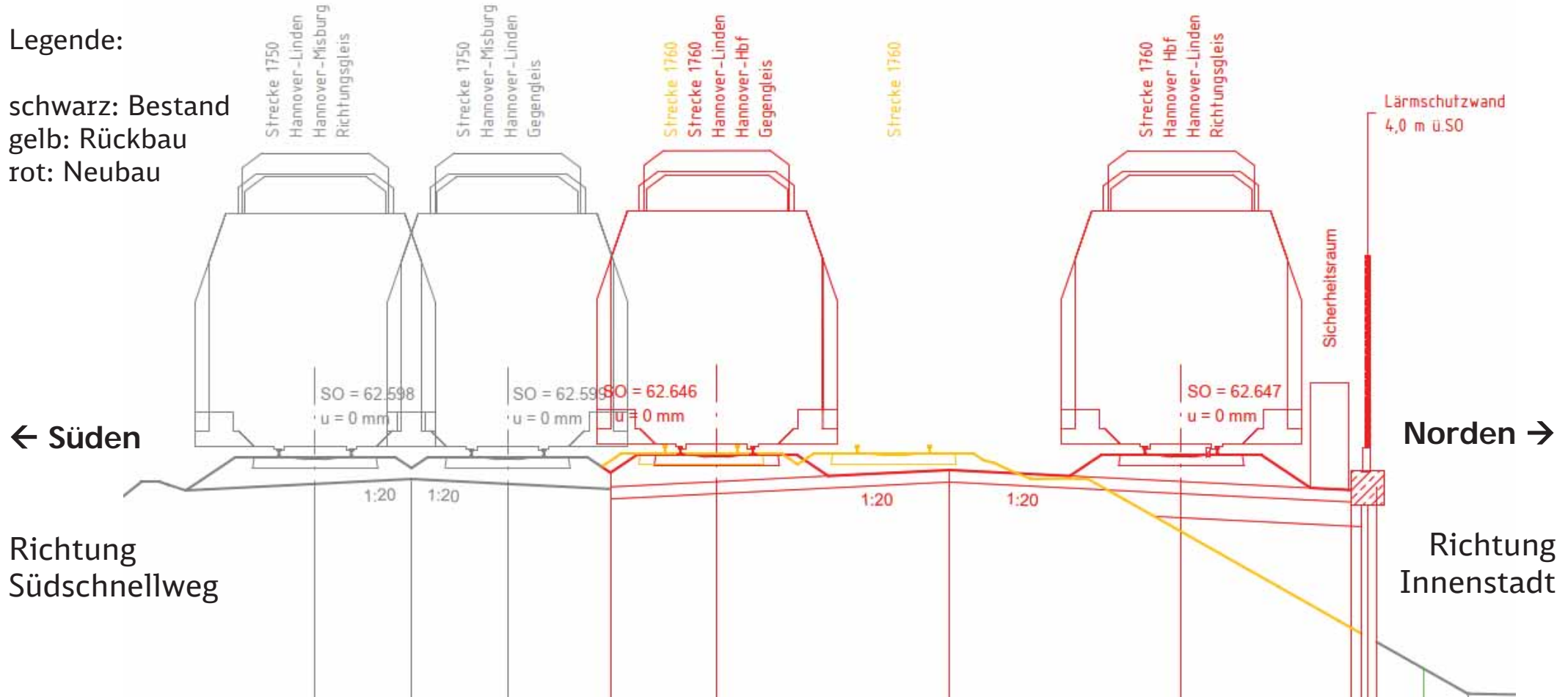
(DB Netz AG)

Vorstellung des Planungsmodells

Planung der DB-Anlagen

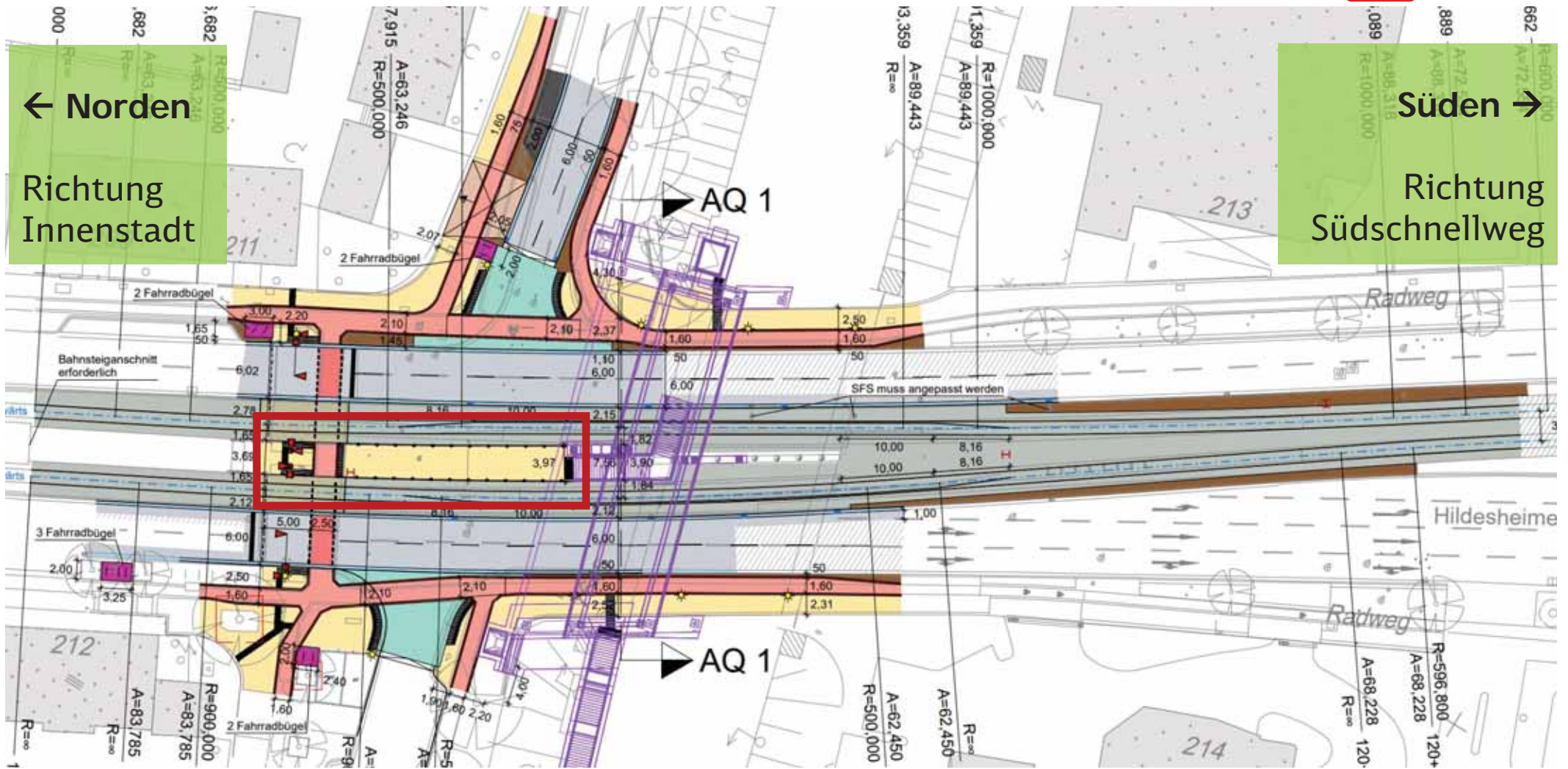
Legende:

- schwarz: Bestand
- gelb: Rückbau
- rot: Neubau

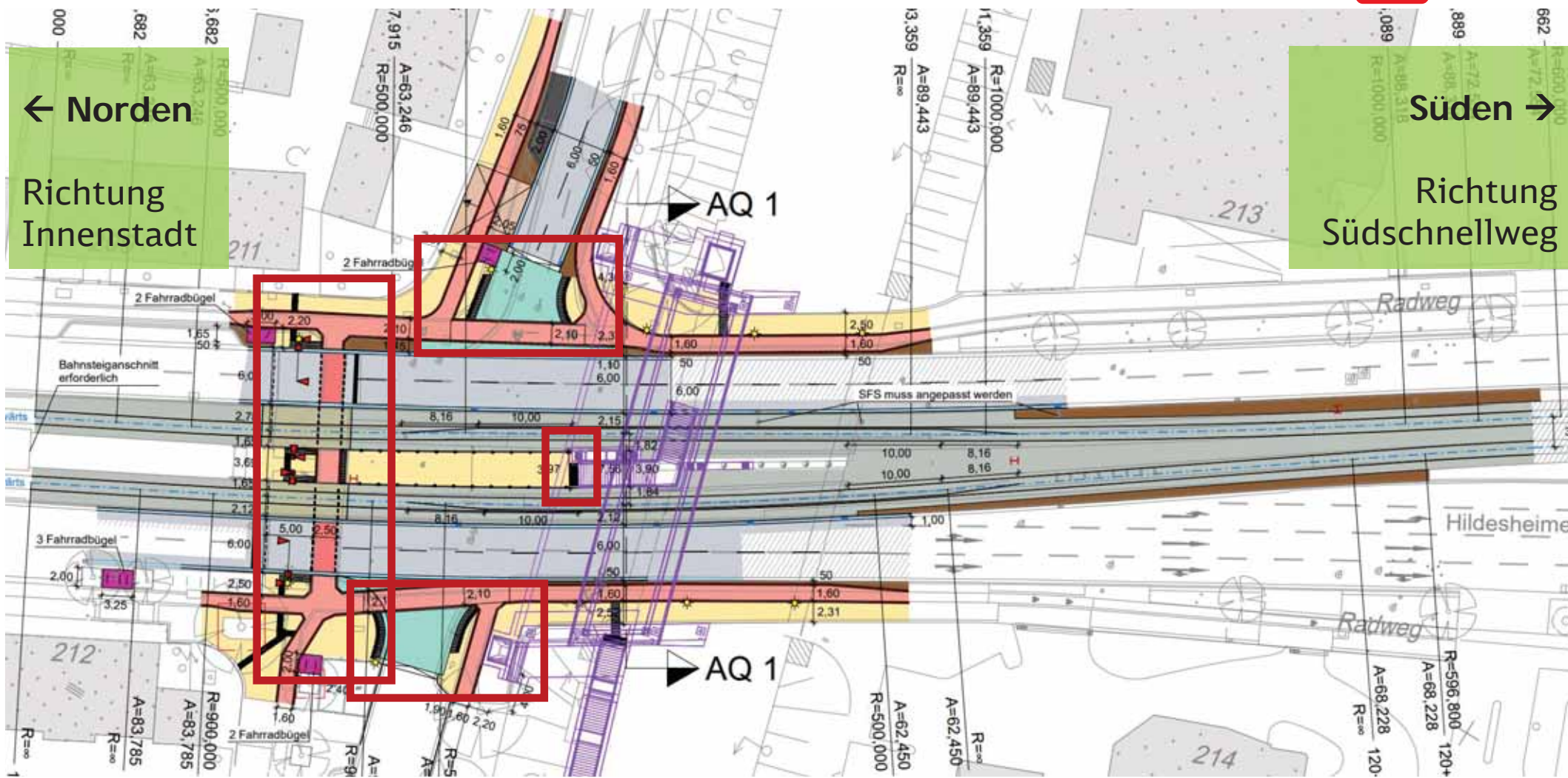


- | | |
|--|--|
| 1. Einleitung und Allgemeines zum Vorhaben | Frau Bock, Region Hannover |
| 2. Vorstellung des Projektstandes | Herr Tomm, DB Netz AG |
| 3. Vorstellung der Planung bzgl. der DB-Anlagen | Herr Ast, DB E&C GmbH |
| 4. Vorstellung der Planung bzgl. der Stadtbahn und seitlichen Verkehrsräume | Herr Bakker, Infra GmbH |
| 5. Vorstellung der Umwelt- und Schallbelange | Herr Harste, DB Netz AG +
Herr Friedemann, Büro cdf |
| 6. Vorstellung der Verkehrskonzeption | Herr Losert, Büro PGT |
| 7. Ausblick und weiterer Ablauf | Frau Bock + Herr Tomm |
| 8. Fragen und Diskussion | |

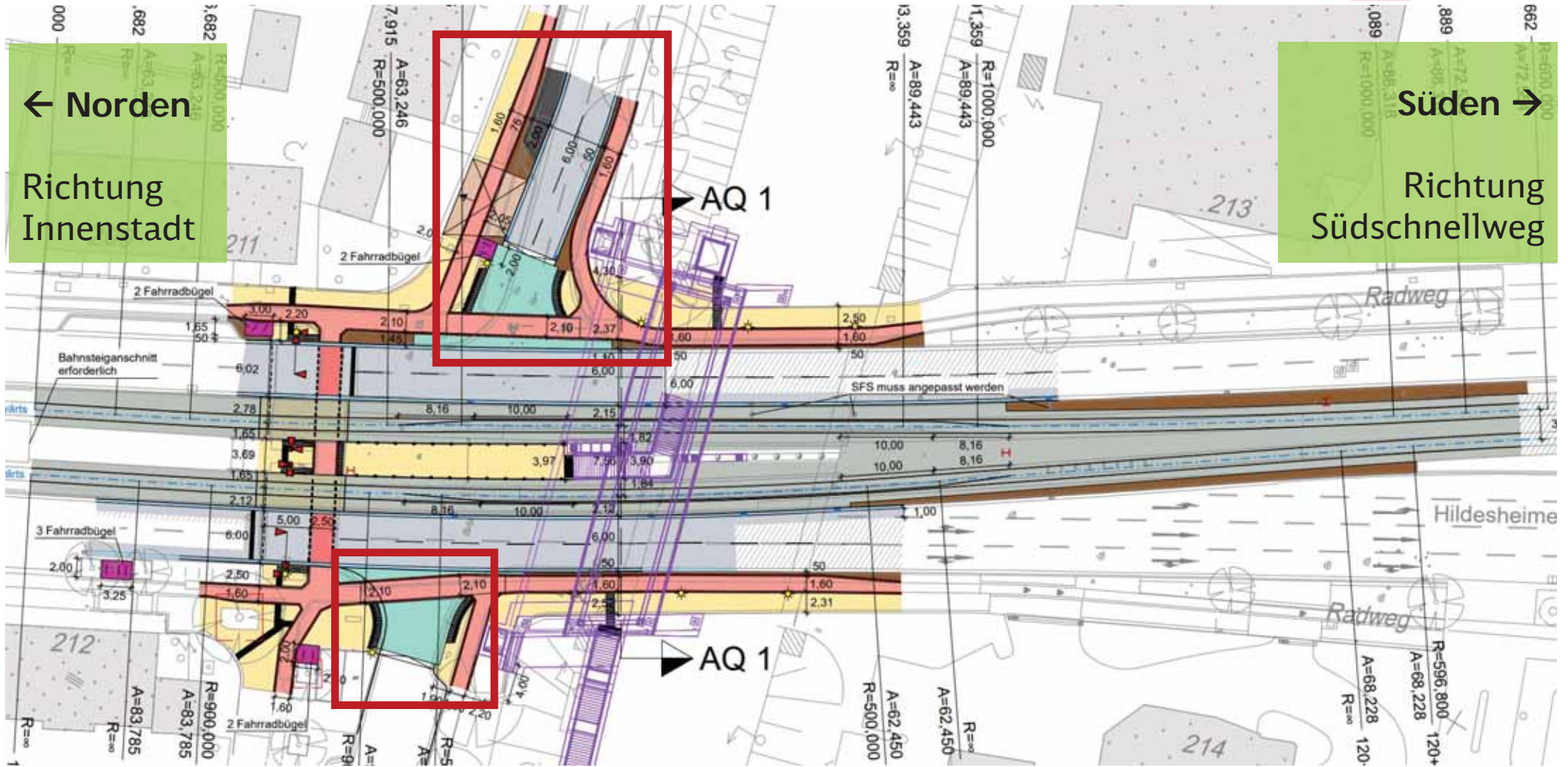
Zuwegung Hochbahnsteig



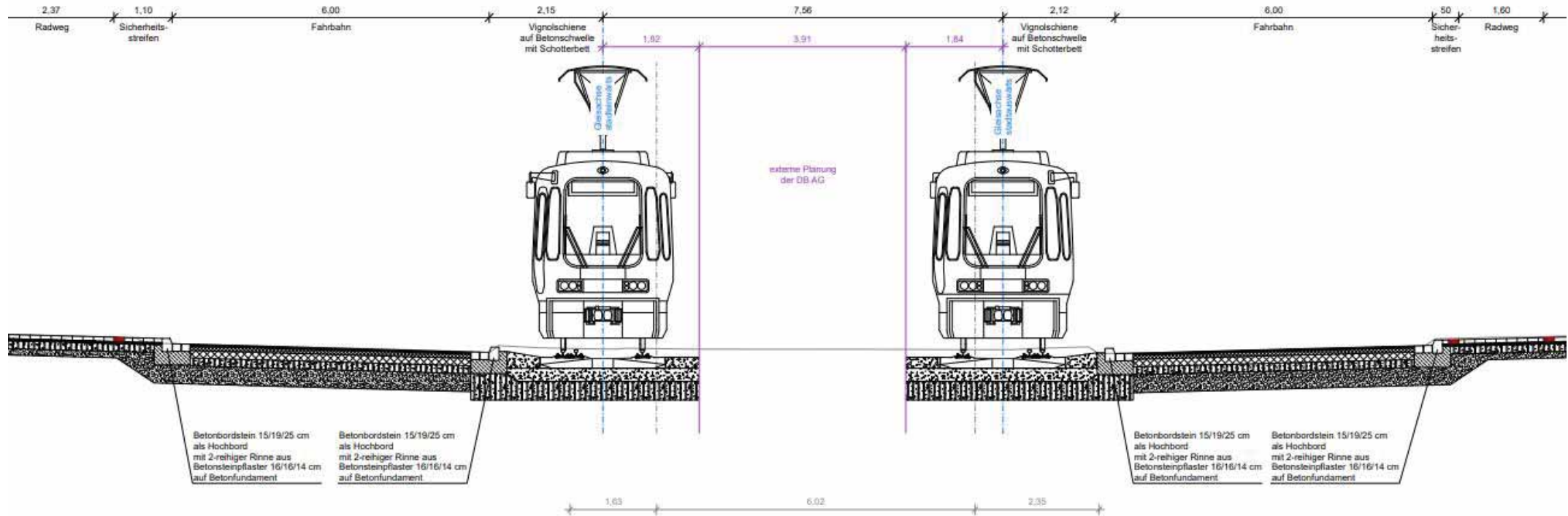
Barrierefreier Ausbau der Über-/Zuwege



Anpassungen Einmündungen



Ausbauquerschnitt



- | | |
|---|--|
| 1. Einleitung und Allgemeines zum Vorhaben | Frau Bock, Region Hannover |
| 2. Vorstellung des Projektstandes | Herr Tomm, DB Netz AG |
| 3. Vorstellung der Planung bzgl. der DB-Anlagen | Herr Ast, DB E&C GmbH |
| 4. Vorstellung der Planung bzgl. der Stadtbahn und seitlichen Verkehrsräume | Herr Bakker, Infra GmbH |
| 5. Vorstellung der Umwelt- und Schallbelange | Herr Harste, DB Netz AG +
Herr Friedemann, Büro cdf |
| 6. Vorstellung der Verkehrskonzeption | Herr Losert, Büro PGT |
| 7. Ausblick und weiterer Ablauf | Frau Bock + Herr Tomm |
| 8. Fragen und Diskussion | |

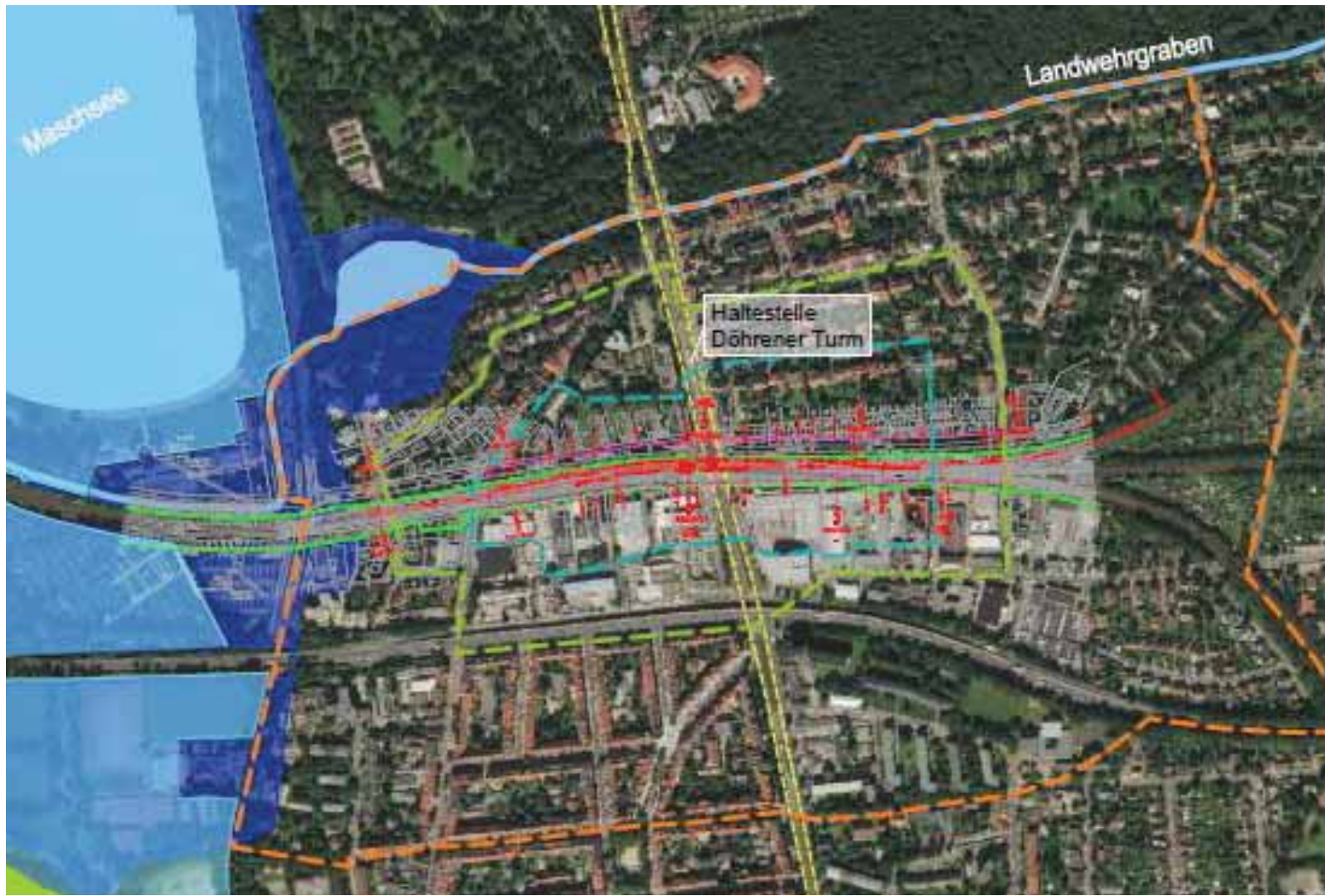
– Scopingverfahren:

- Scoping-Termin und Festlegung des Untersuchungsrahmens im Frühjahr 2018
- Organisation und Einladungen der Träger öffentlicher Belange (TÖB) durch Eisenbahn-Bundesamt EBA
- EBA bestimmt Inhalt, Umfang und Detailtiefe der Angaben, die in den UVP-Bericht (§ 16 UVP-Gesetz) aufzunehmen sind

– UVP-Bericht:

- wird gerade durch DB-externes Umweltplanungsbüro erstellt
- Fokus: Schutzgut Mensch





- **Eingriffsregelung & ggf. beeinträchtigte Schutzgüter gemäß BNatSchG:**
 - Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, inkl. Boden, Wasser, Klima und Luft
 - Nutzungsfähigkeit der Naturgüter
 - Pflanzen- und Tierwelt
 - Landschaftsbild bzw. Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft (hier eher *Stadtbild*)
- **LBP** gemäß Eingriffsregelung wird gerade durch DB-externes Umweltplanungsbüro erstellt
 - Feststellung **potentieller Beeinträchtigungen**
 - Formulierung von **Vermeidungs- & Ausgleichsmaßnahmen** (Kompensation)
 - **Ziel: Erhalt des Status Quo** von Natur und Landschaft

Schutzgut und Teil der Eingriffsregelung

→ Inhalt des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP)



Schall- und Erschütterungsimmissionen

- Betrifft insbesondere **Schutzgut Mensch**
- DB-externer Gutachter beauftragt: cdf (Herr Friedemann)
- Gutachterliche **Untersuchungen** der Schall- und Erschütterungsimmissionen:
 - **Baubedingt** (in Baustellenphase)
 - **Betrieblich** (ab Inbetriebnahme)
 - gemäß „AVV Baulärm“, „16. BImSchV“ & „DIN 4150“
- Gutachterlicher **Bericht**:
 - **Ergebnisse und Schutzmaßnahmen** formulieren
 - Darstellung der Ergebnisse auch als „Isophone“
 - wird im **UVP-Bericht** berücksichtigt



Gesetze/Richtlinien:

- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
- **(Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)**
- vom 12. Juni 1990; BGBl Teil I, Jg. 1990 S.1036 –1052, zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334)

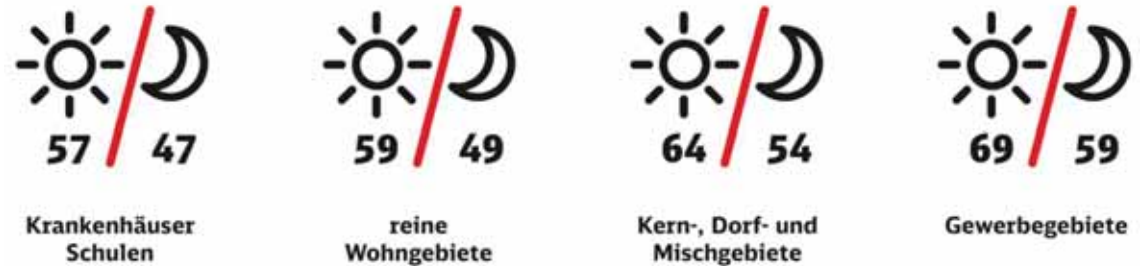
Anspruchsvoraussetzungen:

- dem Grunde nach erfüllt, wenn
 - ein Verkehrsweg um einen oder mehrere Fahrstreifen oder Gleise baulich erweitert wird, oder
 - durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Verkehrslärm um mindestens 3 dB(A) erhöht wird, oder
 - der Lärmpegel auf mindestens 70 dB(A) tags 60 dB(A) nachts erhöht wird (oder weiter erhöht wird)

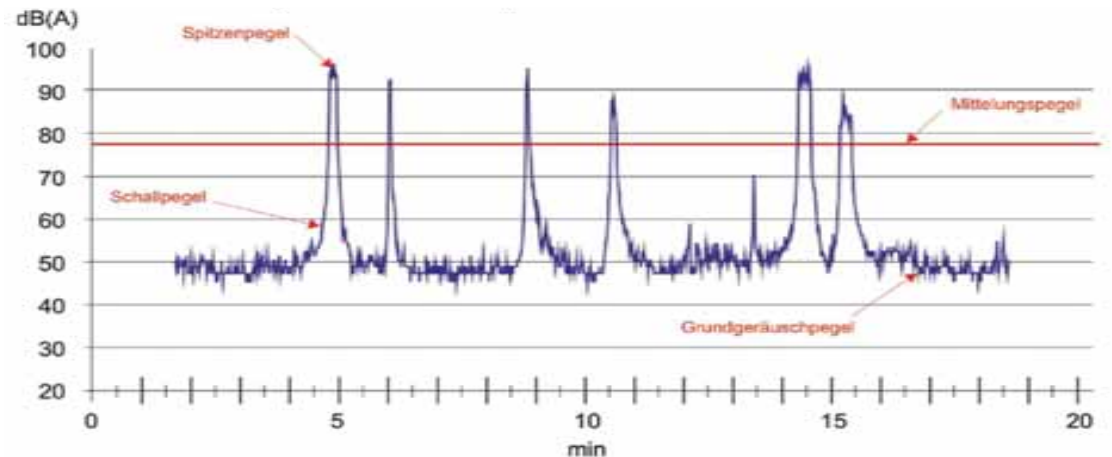
Beurteilungspegel:

- Mittelungspegel Tag (6-22 Uhr) und Nacht (22-6 Uhr)
- Berechnungseinflüsse:
 - die Bebauung
 - die Lage des Verkehrsweges
 - die Schalleistung des Verkehrsweges unter Berücksichtigung von Zugzahlen, Zugarten, Fahrgeschwindigkeiten, Fahrbahnart, Bahnübergängen, Brücken, Auffälligkeiten von Geräuschen (z.B. Kurven)

Immissionsgrenzwerte in dB(A) bei der Lärmvorsorge



dB(A) Tag (6 bis 22 Uhr) / dB(A) Nacht (22 bis 6 Uhr)

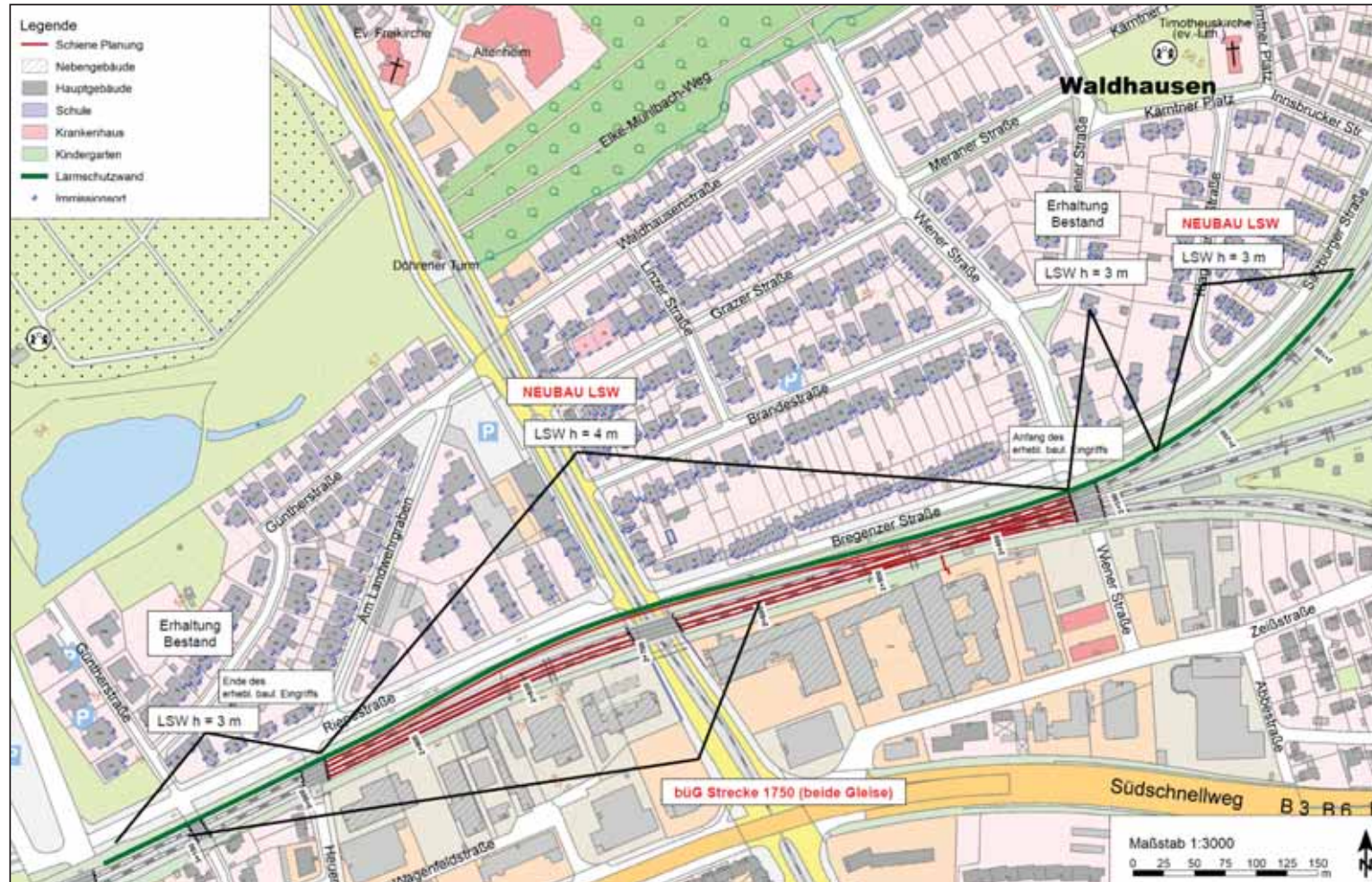


Quelle: ALD-Schienenverkehrslärmfibel

Verkehrslärmschutz: Gebäude mit Lärmschutzanspruch dem Grunde nach

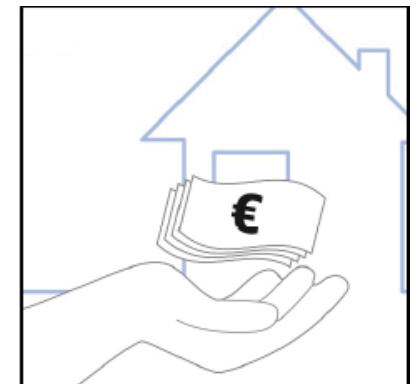
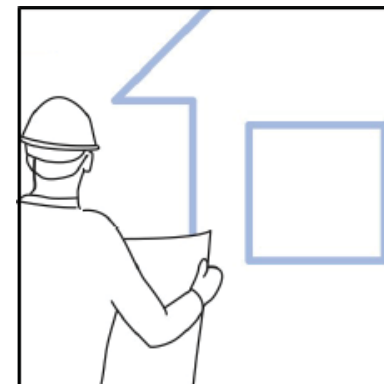
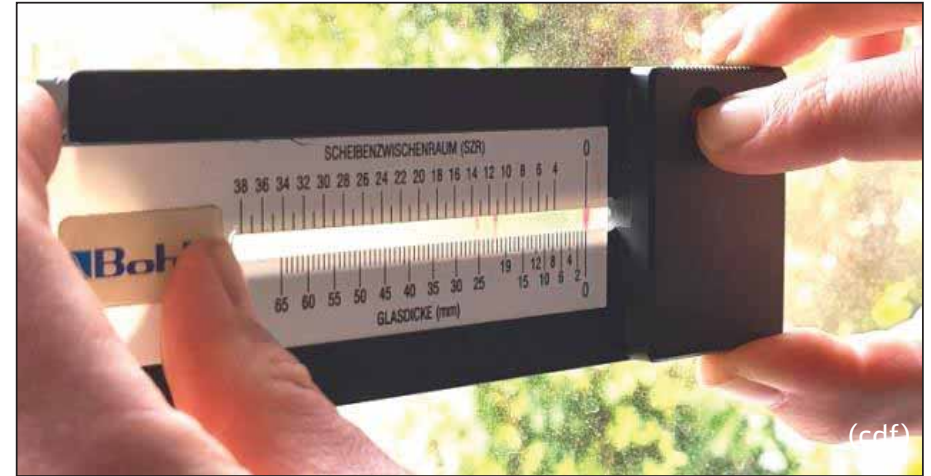


Verkehrslärmschutz: Empfehlung aktiver Lärmschutz



Ablauf mit Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses:

- Informationsschreiben an Eigentümer der Gebäude mit Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach, Antrag durch Eigentümer an DB AG
- Objektbegehung: Aufnahme aller Maße bzw. Parameter gemäß 24. BImSchV, schematischer Grundriss und Fotodokumentation, Protokoll
- Auswertung der Objektbegehung nach 24.BImSchV, Ermittlung der vorhandenen und erforderlichen Schalldämmmaße, Ausweisung der zu schützenden Umfassungsbauteile
- Kurzbericht, Zusammenstellung der Lärmschutzmaßnahmen
- Erstellung einer Leistungsbeschreibung der erforderlichen Maßnahmen
- Einholung von Angeboten der Ausführungsfirmen
- Prüfung der fördergerechten Montage durch das Gutachterbüro, Kostenerstattung



Lärmschutz beim Planungsvorhaben

Baulärm

Schall-Immissionsprognose Baulärm:

Immissionsrichtwerte nach Allgemeiner
Verwaltungsvorschrift (AVV) Baulärm

Minderungsmaßnahmen:

- technisch / organisatorisch
- Bauverfahren und -zeiten,
- provisorische LSW,
- Passive Maßnahmen
- Ersatzwohnraum (Hotel)



Kurze Einführung – Grundlagen und Anforderungen

– Erschütterungen:

- mechanische Schwingungen der Gebäudestruktur, von Betroffenen überwiegend als Relativbewegungen zwischen Körper und Bauwerk empfunden
- für den Menschen am stärksten wahrnehmbare Erschütterungen:
- erfahrungsgemäß auf den Geschosdecken (mittig im Raum)

– Messgrößen:

- Einwirkung auf Menschen - **bewertete Schwingstärke KB**
- Einwirkung auf Gebäude - **Schwinggeschwindigkeit v** in mm/s

Anhaltswerte nach DIN 4150 (keine gesetzlichen Grenzwerte)

Einwirkung auf Gebäude:

Tab. 2 Anhaltswerte für Schwinggeschwindigkeiten zur Beurteilung der Wirkung auf Gebäude

Zeile	Gebäudeart	Kurzzeitige Erschütterungen				
		Fundament, horizontal, vertikal Frequenzen in Hz ***			Oberste Deckenebene, horizontal	Vertikale Deckenschwingung
		1 - 10	10 - 50	50 - 100 *	alle Freq.	alle Freq.
1	Gewerblich genutzte Bauten, Industriebauten	20	20 - 40	40 - 50	40	20
2	Wohngebäude und in Konstruktion/Nutzung ähnliche Bauten	5	5 - 15	15 - 20	15	20
3	Besonders empfindliche Bauten, denkmalgeschützte Bauten	3	3 - 8	8 - 10	8	20 **

Einwirkung auf Menschen:

Tab. 1 Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungen nach DIN 4150, Teil 2 für oberirdischen Schienenverkehr

Zeile	Einwirkungsort/ Gebietseinteilung nach BauNVO		A _u	A _o	A _r	A _u	A _o ⁺¹	A _r
			tags			nachts		
1	ausschließlich Gewerbe	GI	0,40	6,0	0,20	0,30	0,6	0,15
2	vorwiegend Gewerbe	GE	0,30	6,0	0,15	0,20	0,6	0,10
3	Mischgebiet	MI	0,20	5,0	0,10	0,15	0,6	0,07
4	Wohngebiet	WA,WR	0,15	3,0	0,07	0,10	0,6	0,05
5	Sondergebiet	SK	0,10	3,0	0,05	0,10	0,6	0,05

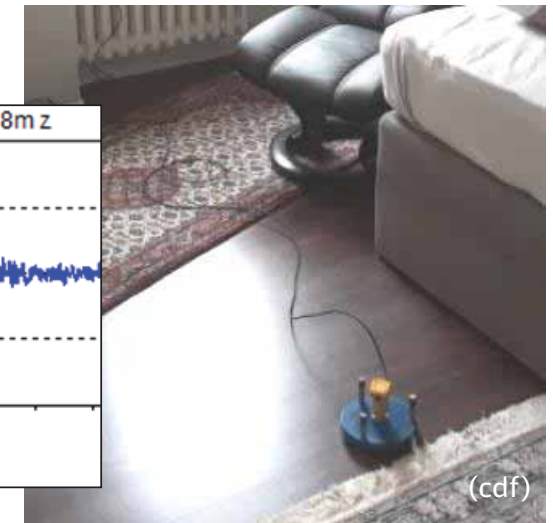
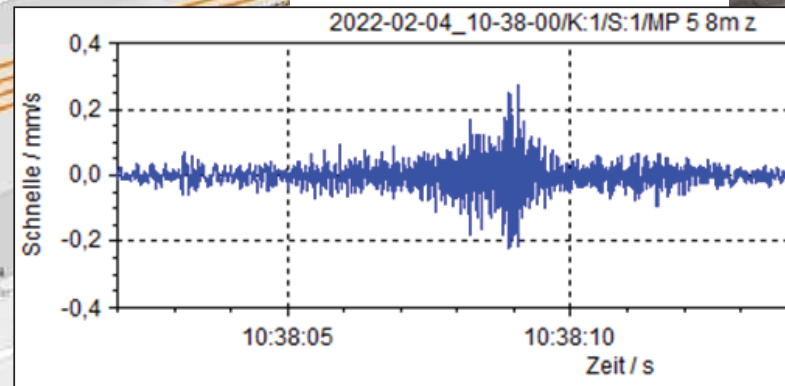
– an allen Verkehrswegen in der Regel sehr deutlich unterschritten

Beurteilung der Einwirkung auf Menschen für bestehende Verkehrswege

- maßgeblich ist die vom Vorhaben (Aus-/Umbau) verursachte **Änderung**
- Rechtsprechung: „nicht fühlbar erhöht, wenn die vorhabensbedingte Erhöhung der Beurteilungs-Schwingstärke KB_{FTT} **weniger als 25%** beträgt“
- wenn Anhaltswerte A_u und A_r nach DIN 4150-2, Tab. 1 im Plan-Zustand unterschritten, oder Erhöhung von KB um $< 25\%$: **Anforderung an den Erschütterungsschutz eingehalten**
- Erhöhung von KB um $> 25\%$: bauliche Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungseinwirkung prüfen und festlegen

Angewandetes Verfahren

- Messung der Erschütterungen im Ist-Zustand an zwei Wohngebäuden



- Berechnung der Kenngrößen v und KB für den „Prognose-Nullfall“ (ohne Baumaßnahme) und den „Prognose-Planfall“ analog zur Vorgehensweise beim Schall
- Vergleich und Prüfung auf Einhaltung der Anhaltswerte und auf vorhabensbedingte Änderung

Ergebnis der Erschütterungsprognose

- vorhabensbedingte Erhöhung der bewerteten Schwingstärke mit maximal +7% sicher **unterhalb einer wesentlichen Änderung oder fühlbaren Erhöhung**

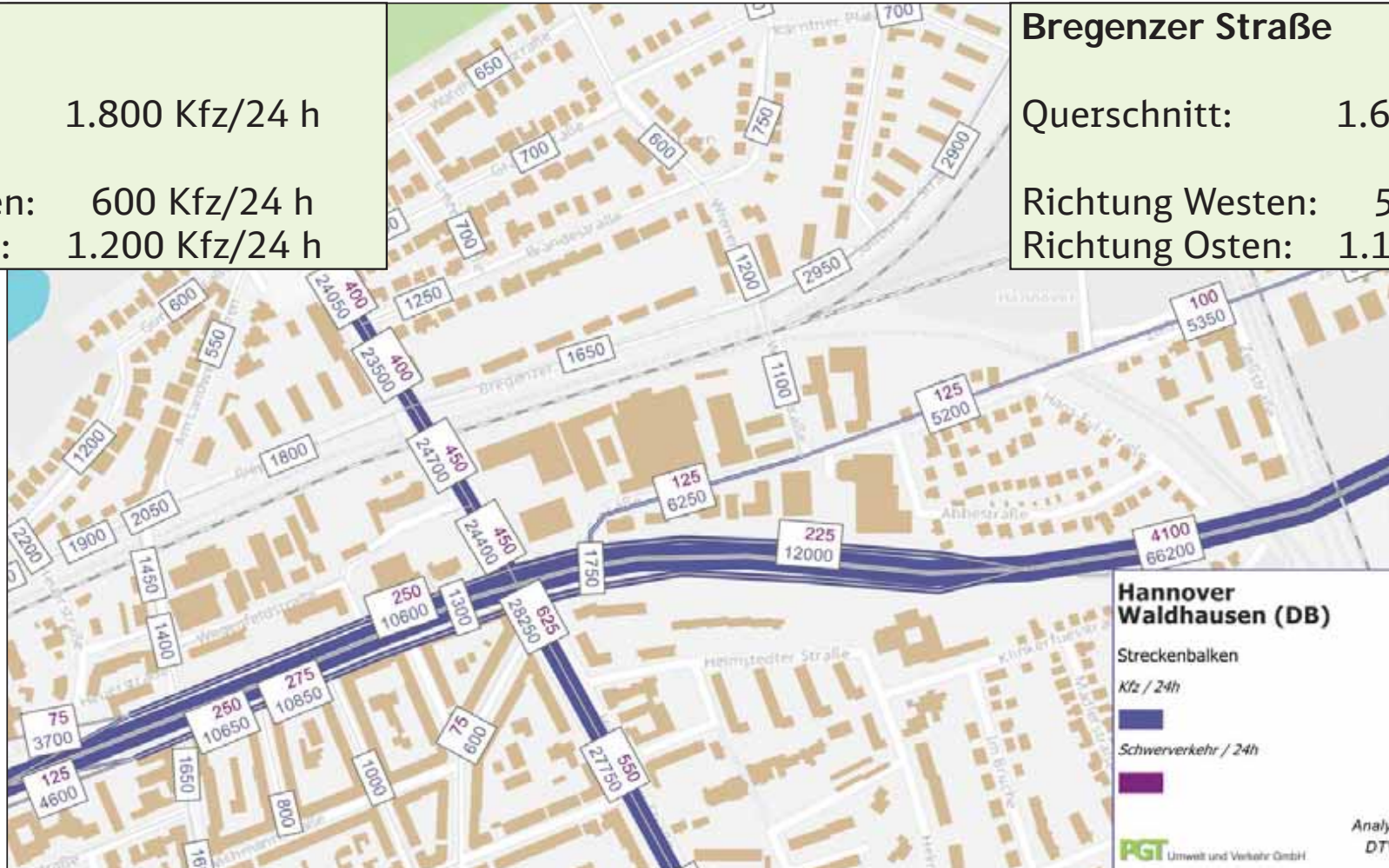
Bregenzer Str. 1, 30519 Hannover - Erdgeschoss, Deckenmitte				(Str. 1760 km 2,67)	Gebiet: W		
Bewertete Schwingstärke KB	KB _{Fmax}	KB _{FTr, Tag}	KB _{FTr, Nacht}	Sekundärer Luftschall in dB(A)	L _{sek,max}	L _{sek,m}	L _{sek,m}
Anhaltswert A _{uNacht} , A _r nach DIN 4150-2, Tab.1	0,10	0,07	0,05	Richtwert i. Anl. an 24. BImSchV	-	40	30
Prognoseergebnis Null-Fall	0,13	0,04	0,03	Prognoseergebnis Null-Fall	34,7	24,6	22,7
Überschreitung Null-Fall	ja	nein	nein	Überschreitung Null-Fall	-	nein	nein
Prognoseergebnis Plan-Fall	0,19	0,04	0,04	Prognoseergebnis Plan-Fall	37,9	25,5	23,4
Überschreitung Plan-Fall	ja	nein	nein	Überschreitung Plan-Fall	-	nein	nein
vorhabensbedingte Änderung	$\Delta(KB)_{\text{Tag/Nacht}} =$		+7%		$\Delta L_{\text{sek,r}} =$		+0,9 dB
			+5%				+0,7 dB

- Gebäudeschäden sind durch den Bahnverkehr im Rahmen des geplanten Bauvorhabens mit hoher Sicherheit ebenfalls nicht zu erwarten
- bauliche Maßnahmen zum Erschütterungsschutz sind nicht erforderlich

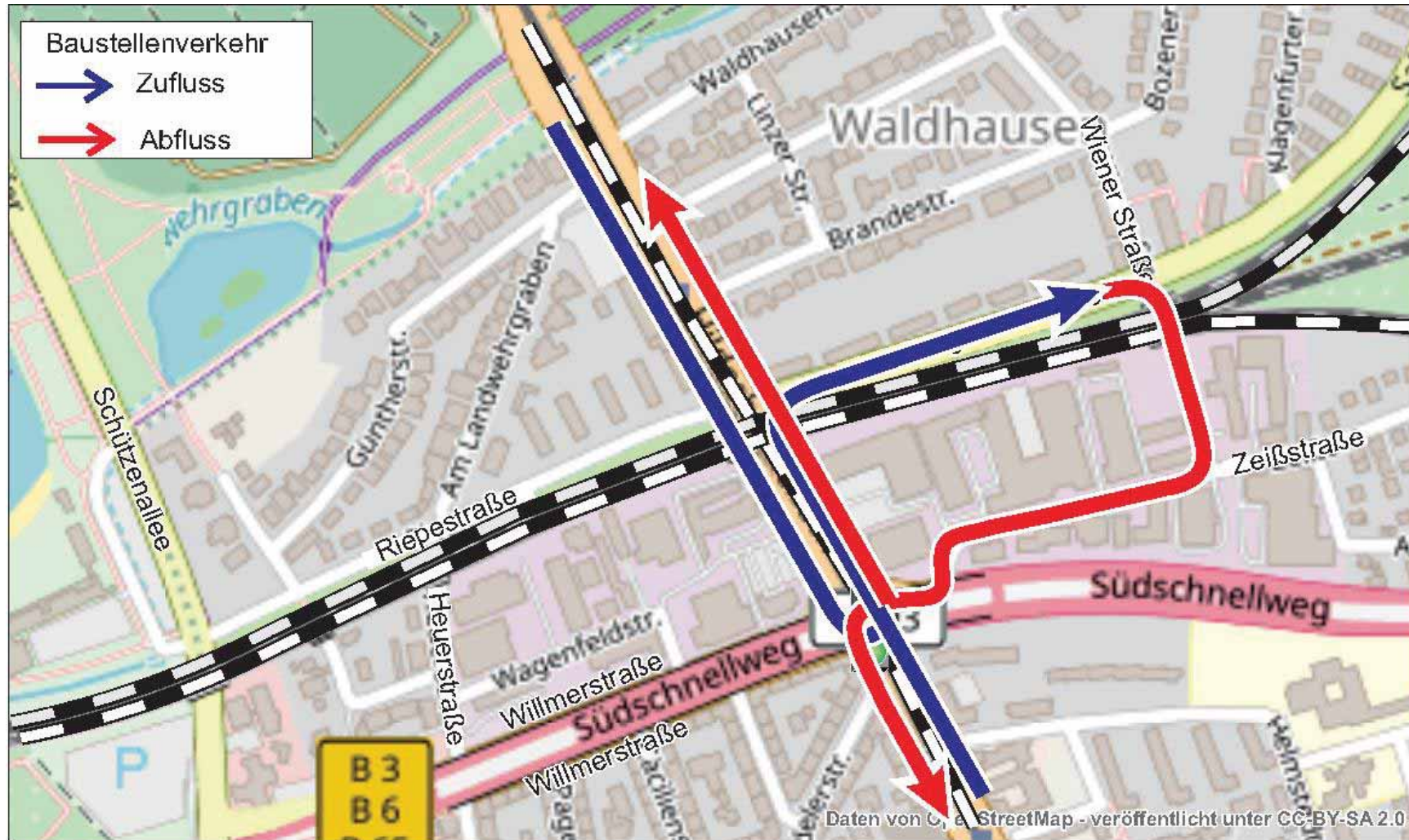
- | | |
|---|--|
| 1. Einleitung und Allgemeines zum Vorhaben | Frau Bock, Region Hannover |
| 2. Vorstellung des Projektstandes | Herr Tomm, DB Netz AG |
| 3. Vorstellung der Planung bzgl. der DB-Anlagen | Herr Ast, DB E&C GmbH |
| 4. Vorstellung der Planung bzgl. der Stadtbahn und seitlichen Verkehrsräume | Herr Bakker, Infra GmbH |
| 5. Vorstellung der Umwelt- und Schallbelange | Herr Harste, DB Netz AG +
Herr Friedemann, Büro cdf |
| 6. Vorstellung der Verkehrskonzeption | Herr Losert, Büro PGT |
| 7. Ausblick und weiterer Ablauf | Frau Bock + Herr Tomm |
| 8. Fragen und Diskussion | |

Riepestraße
Querschnitt: 1.800 Kfz/24 h
Richtung Westen: 600 Kfz/24 h
Richtung Osten: 1.200 Kfz/24 h

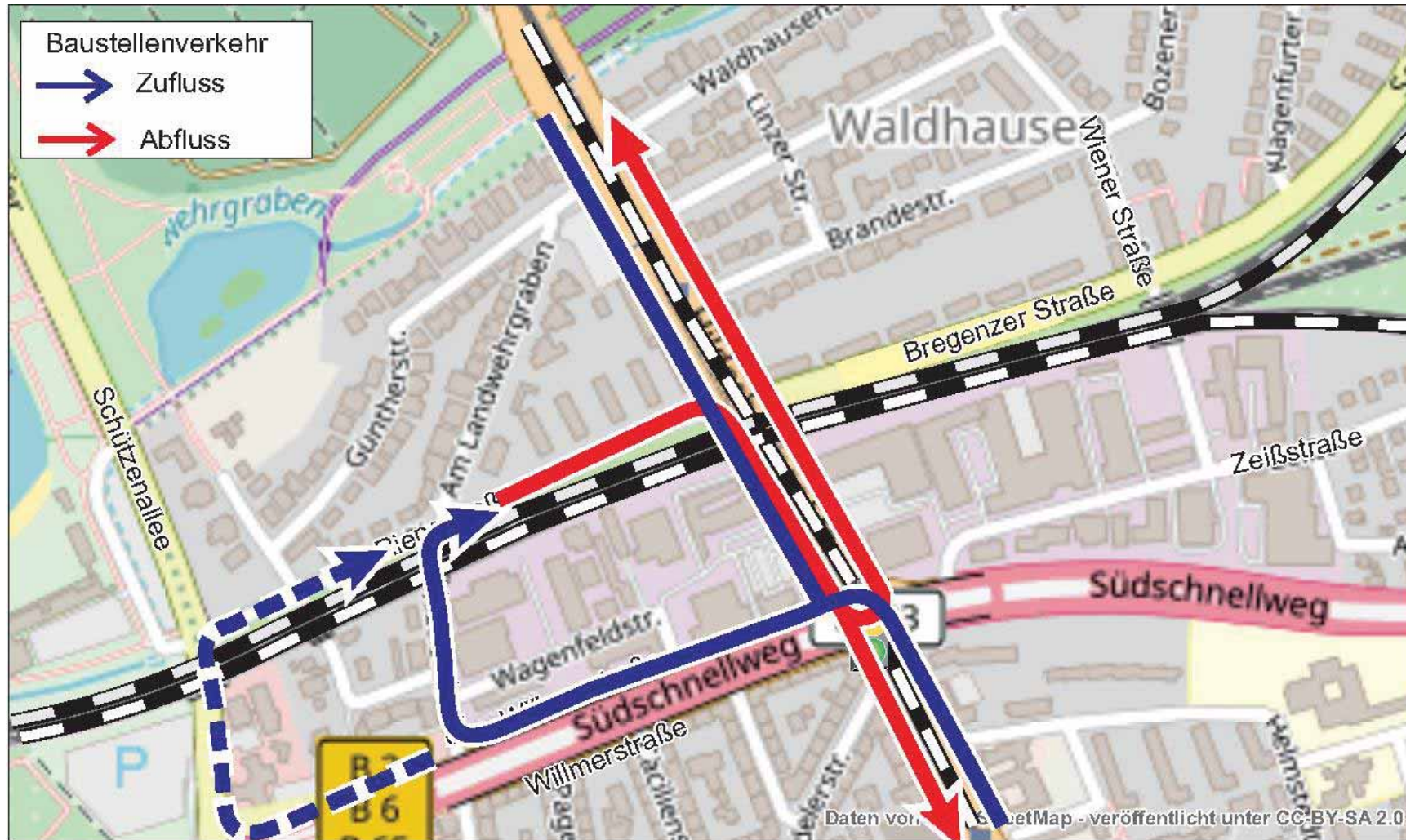
Bregenzer Straße
Querschnitt: 1.650 Kfz/24 h
Richtung Westen: 550 Kfz/24 h
Richtung Osten: 1.100 Kfz/24 h



Verkehrsführung – Bregenger Straße



Verkehrsführung – Riepestraße



Riepestraße

- Einschränkung des Parkens Straßenrand
- Entfall des Taxenstandes
- Verlagerung der Wertstoff-Container



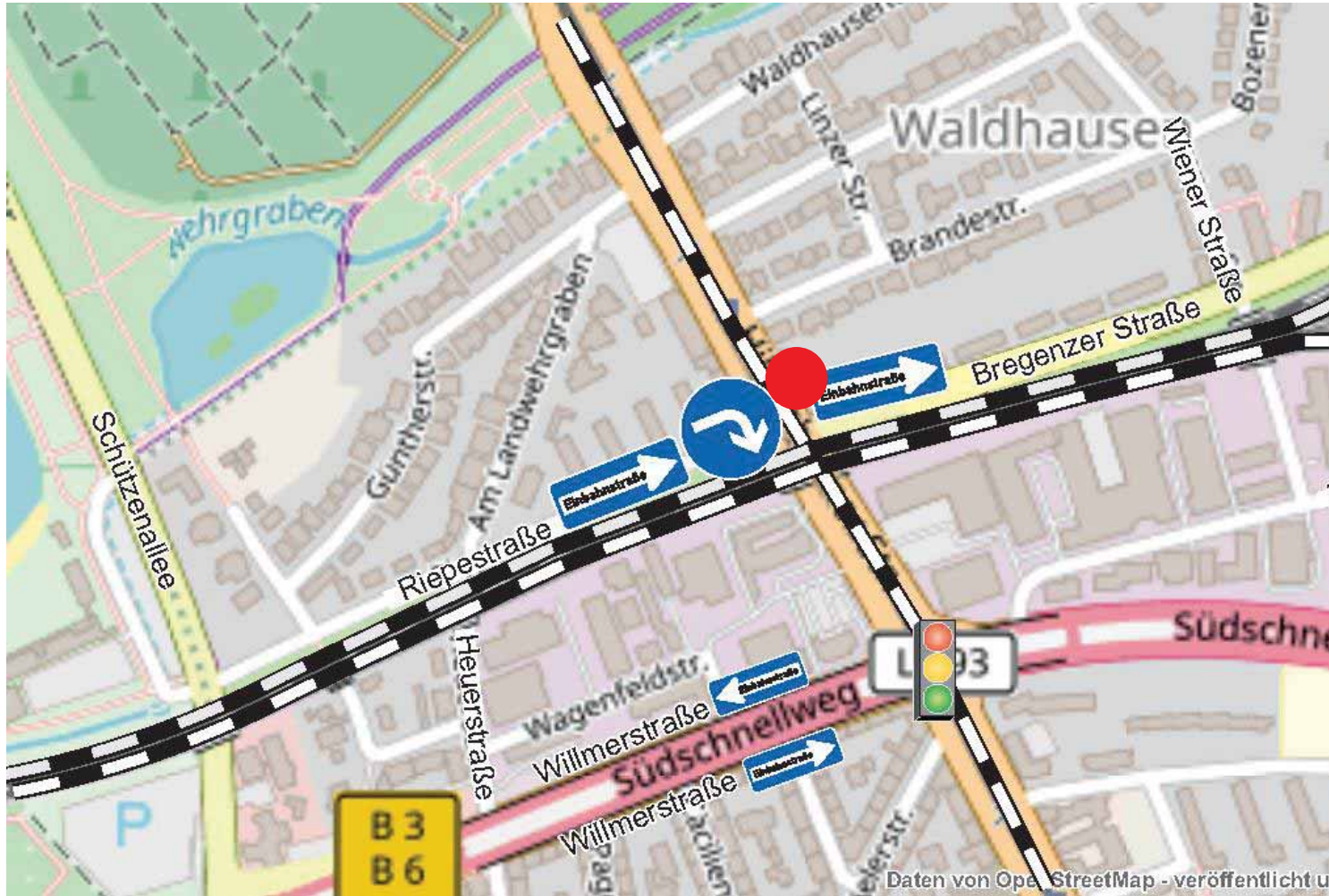
Bregenzer Straße

- geringe Einschränkung des Straßenrandparkens



(Fotos: Ralf Losert, PGT Umwelt und Verkehr GmbH)

Maßnahmenkonzept – Vermeidung von Lkw-Unfällen



Daten von Open StreetMap - veröffentlicht unter

(Ralf Losert, PGT Umwelt und Verkehr GmbH)

Verkehrsverlagerungen

Riepestraße

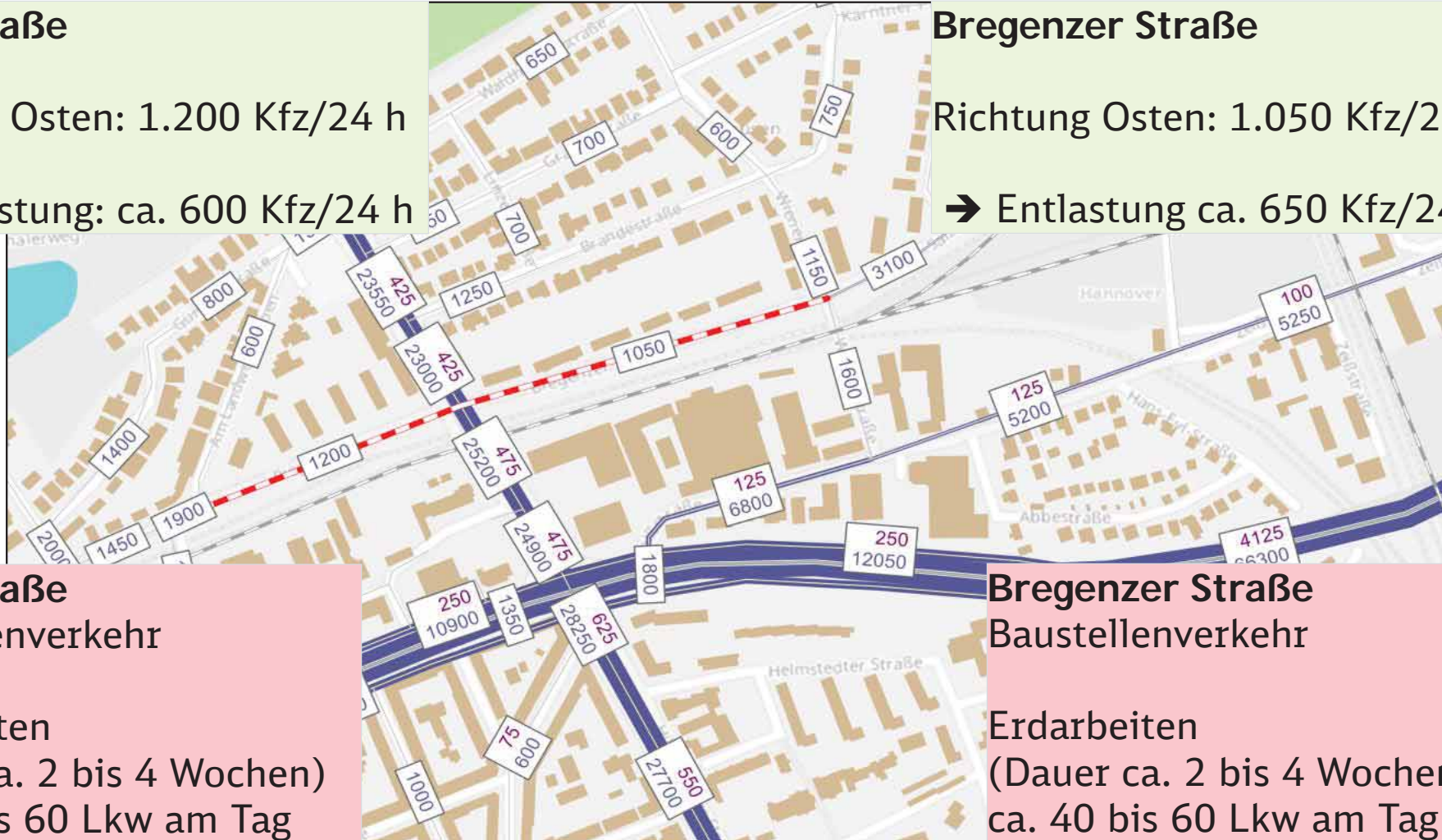
Richtung Osten: 1.200 Kfz/24 h

→ Entlastung: ca. 600 Kfz/24 h

Bregenzer Straße

Richtung Osten: 1.050 Kfz/24 h

→ Entlastung ca. 650 Kfz/24 h



Riepestraße

Baustellenverkehr

Erdarbeiten

(Dauer ca. 2 bis 4 Wochen)

ca. 40 bis 60 Lkw am Tag

Bregenzer Straße

Baustellenverkehr

Erdarbeiten

(Dauer ca. 2 bis 4 Wochen)

ca. 40 bis 60 Lkw am Tag

- | | |
|---|--|
| 1. Einleitung und Allgemeines zum Vorhaben | Frau Bock, Region Hannover |
| 2. Vorstellung des Projektstandes | Herr Tomm, DB Netz AG |
| 3. Vorstellung der Planung bzgl. der DB-Anlagen | Herr Ast, DB E&C GmbH |
| 4. Vorstellung der Planung bzgl. der Stadtbahn und seitlichen Verkehrsräume | Herr Bakker, Infra GmbH |
| 5. Vorstellung der Umwelt- und Schallbelange | Herr Harste, DB Netz AG +
Herr Friedemann, Büro cdf |
| 6. Vorstellung der Verkehrskonzeption | Herr Losert, Büro PGT |
| 7. Ausblick und weiterer Ablauf | Frau Bock + Herr Tomm |
| 8. Fragen und Diskussion | |

Abstimmungen, Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung in 2022

- ✓ Abstimmung des Vorhabens mit der **Landeshauptstadt** und deren Fachabteilungen
- ✓ Vorstellung beim **Eisenbahn-Bundesamt (EBA)** Hannover
- ✓ Vorstellung des Projekts im **Verkehrsausschuss** der Region Hannover und im **Stadtbezirksrat** Döhren-Wülfel am 12.05.
- **Onlineveranstaltung** zur Bürgerinformation am 17.05.
- Aktuelle Informationen, News, Hintergründe, Visualisierungen, Downloads und Beantwortung von Fragen sowie Newsletter-Funktion im **BauInfoPortal** der **DB**

The screenshot shows the 'BauInfoPortal' interface for the 'Hannover-Waldhausen' project. The page is titled 'Hannover-Waldhausen' and includes a navigation menu with options like 'Projektbeschreibung', 'Zeitplan', and 'Infos zu Bauarbeiten'. A search bar is visible in the top right corner. The main content area features a 3D architectural rendering of the station and surrounding urban environment. Below the rendering, there is a text block describing the project and its goals. On the right side, there is a sidebar with a 'Status: In Planung' indicator, a list of actions (e.g., 'zurück zur Kartenansicht', 'Infomail zum Projekt bestellen'), and contact information for project partners, including DB Netz AG and DB Station&Service AG.

<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hannover-waldhausen>




Umsteigeanlage-Hannover-Waldhausen@deutschebahn.com



- | | |
|---|--|
| 1. Einleitung und Allgemeines zum Vorhaben | Frau Bock, Region Hannover |
| 2. Vorstellung des Projektstandes | Herr Tomm, DB Netz AG |
| 3. Vorstellung der Planung bzgl. der DB-Anlagen | Herr Ast, DB E&C GmbH |
| 4. Vorstellung der Planung bzgl. der Stadtbahn und seitlichen Verkehrsräume | Herr Bakker, Infra GmbH |
| 5. Vorstellung der Umwelt- und Schallbelange | Herr Harste, DB Netz AG +
Herr Friedemann, Büro cdf |
| 6. Vorstellung der Verkehrskonzeption | Herr Losert, Büro PGT |
| 7. Ausblick und weiterer Ablauf | Frau Bock + Herr Tomm |
| 8. Fragen und Diskussion | |

Vielen Dank!



Sie interessieren sich für das Projekt? Dann besuchen Sie das BauInfoPortal und abonnieren Sie dort unseren InfoMail-Service:

<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hannover-waldhausen>

Schreiben Sie uns gern bei Hinweisen und Fragen:

Umsteigeanlage-Hannover-Waldhausen@deutschebahn.com