

17. Dialogforum: ABS / NBS HWF

Ausbaustrecke / Neubaustrecke Hanau – Würzburg / Fulda

DB Netz AG | 13. Mai 2019

Ablauf | Top (Tagesordnungspunkte)

- 1. Begrüßung** (Herr Eggert, ifok)
- 2. Protokoll** (Herr Eggert, ifok)
- 3. ABS:** Aktueller Stand (Herr Bohlmann, DB Netz AG)
- 4. Nahverkehrskonzept** Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) (Herr Busch, RMV)
- 5. NBS:** Zugzahlen 2030 und Schalluntersuchung (Herr Schütz, DB Netz AG)
- 6. NBS:** Ergebnis AG ROV (Herr Dr. Domke, DB Netz AG)
- 7. NBS:** Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Erkenntnisse für Bronnzell (Herr Bückle, DB Netz AG)
- 8. NBS:** Ausgleichmaßnahmen für Umwelteingriffe (Herr Stolzenburg, Planungsgemeinschaft Umwelt)
- 9. Feedback und weitere Zusammenarbeit**

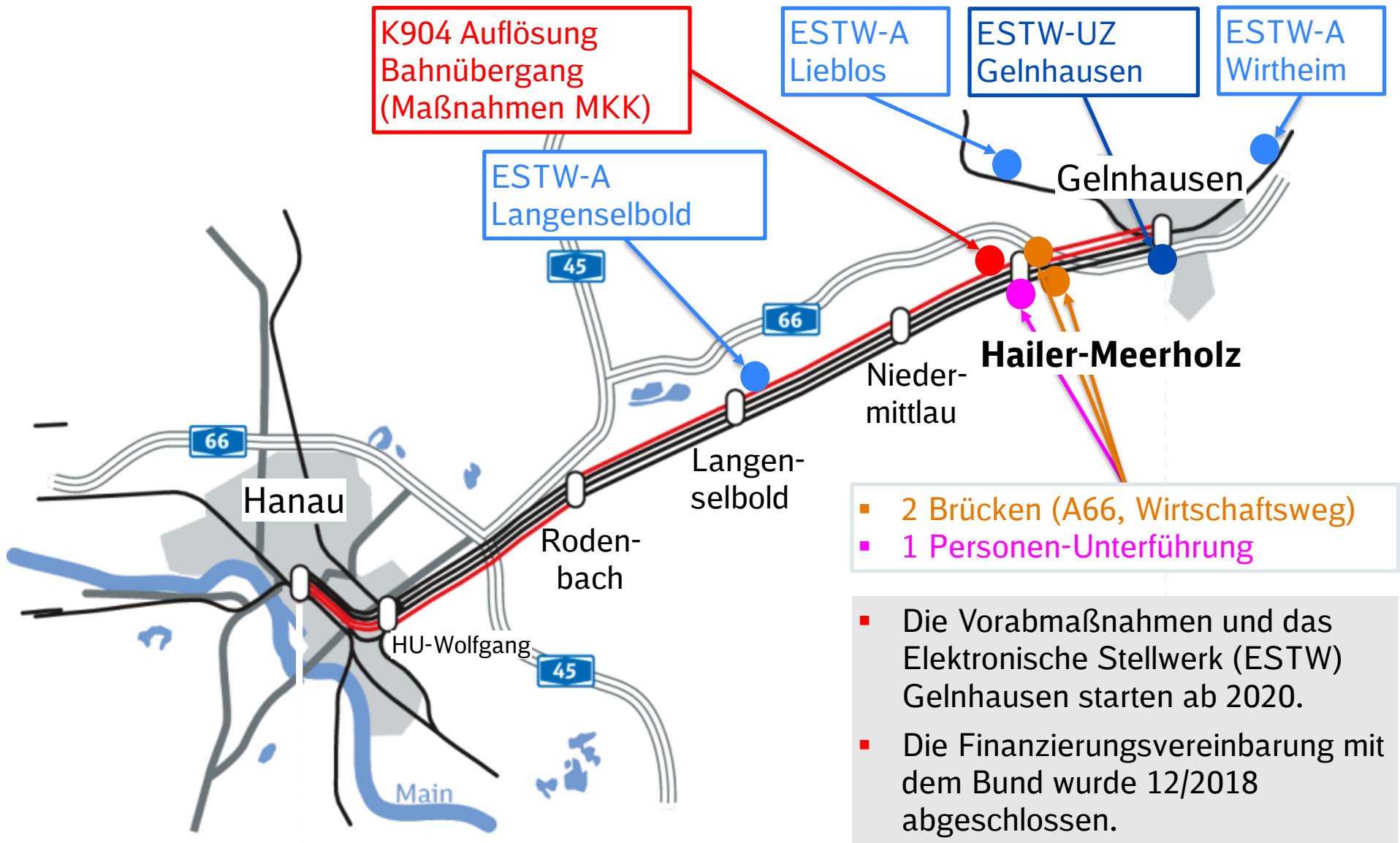
TOP 3 ABS: Aktueller Stand

Herr Bohlmann, DB Netz AG

ABS Hanau-Gelnhausen 2019 bis 2023

- 2019**
 - **Bohrungen für Baugrunduntersuchungen (ab Mitte Mai)**
 - Errichtung der Ersatz-Trinkwasserbrunnen in Hailerer Aue
 - Grünschnitt zur Baufeldfreimachung
 - Abschluss der parlamentarischen Befassung
 - **Umsiedlung Storchennest am Bahnhof Hailer-Meerholz (Winter)**
- 2020**
 - Verlegung von zwei Gasleitungen bei Brücke für Wirtschaftsweg
 - **Baubeginn Brücken (A 66, Wirtschaftsweg), Unterführung (Hailer-Meerholz)**
 - **Baubeginn Kabeltiefbau Elektronisches Stellwerk (ESTW) Gelnhausen**
- 2021**
 - Errichtung drei Modulgebäude ESTW (Langenselbold, Wirtheim, Gelnhausen)
- 2022**
 - ESTW: Aufstellung Signale, Errichtung Modulgebäude (Lieblos)
- 2023**
 - Bahnübergänge Bleichstraße sowie K904 schließen
 - ESTW Gelnhausen in Betrieb nehmen
 - Fertigstellung der beiden Brücken und der Unterführung

ABS: Vorabmaßnahmen und ESTW



- 2 Brücken (A66, Wirtschaftsweg)
- 1 Personen-Unterführung

- Die Vorabmaßnahmen und das Elektronische Stellwerk (ESTW) Gelnhausen starten ab 2020.
- Die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund wurde 12/2018 abgeschlossen.

ABS: Storchennetz umsiedeln in Hailer-Meerholz



**TOP 4 Nahverkehrskonzept Rhein-
Main-Verkehrsverbund (RMV)
(Herr Busch, RMV)**



Nahverkehrskonzept des RMV für das Kinzigtal

DIALOGFORUM ABS/NBS HANAU-WÜRZBURG/FULDA

SCHLÜCHTERN, 13. MAI 2019

DIPL.-ING. THOMAS BUSCH

GESCHÄFTSBEREICHSLIETER VERKEHRS- UND MOBILITÄTSPLANUNG

Die Region kann vom Infrastrukturausbau profitieren

ZIELSETZUNGEN UND VERBESSERUNGEN DES RMV FÜR DEN NAHVERKEHR IM KINZIGTAL

- ⇒ mehr Pünktlichkeit
- ⇒ größeres und besser verteiltes Platzangebot in den Zügen
- ⇒ mehr Takt und bessere Anschlüsse
„Deutschland-Takt“
- ⇒ kürzere Fahrzeiten
- ⇒ durchgehende Barrierefreiheit

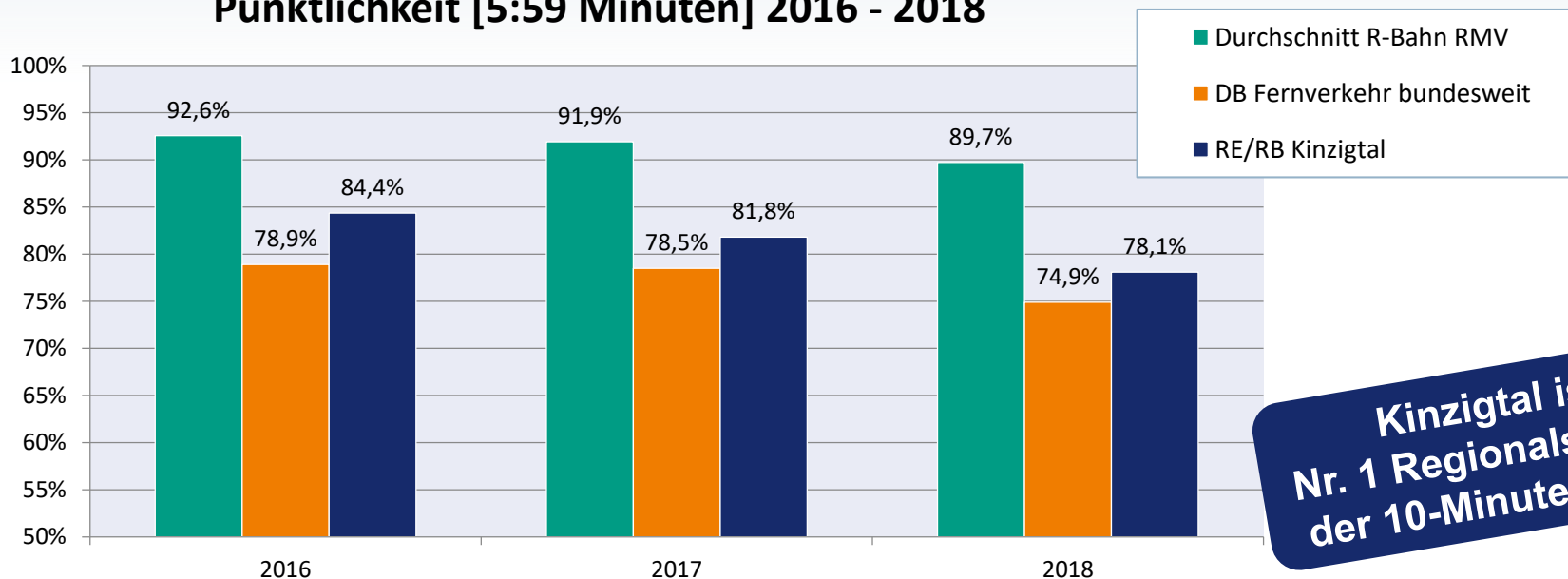


Doppelstocktriebwagen Typ Twindexx

Die Pünktlichkeit ist durch die hohe Gesamtbelastung der Strecke und gegenseitige Abhängigkeiten unbefriedigend

MISCHVERKEHR AUS FERNVERKEHR, GÜTERVERKEHR UND REGIONALVERKEHR AUF DEM ÜBERLASTETEN KORRIDOR

Pünktlichkeit [5:59 Minuten] 2016 - 2018



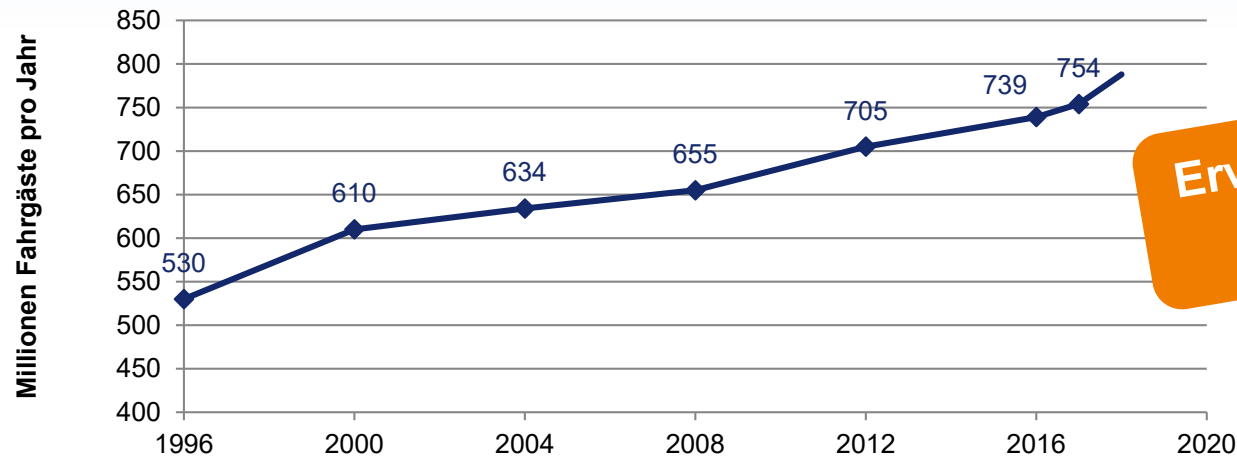
Kinzigtal ist die Nr. 1 Regionalstrecke bei der 10-Minuten-Garantie

- Verspätungsübertragungen zwischen Fern- und Regionalverkehr
- Notwendigkeit außerplanmäßiger Überholungen
- Engpass auch im Knoten Frankfurt mit Süd- und Hauptbahnhof

Steigender Fahrgastnachfrage kann nur begrenzt mit neuen Fahrtenangeboten entsprochen werden

VORHANDENE INFRASTRUKTUR BESCHRÄNKT DIE MÖGLICHKEITEN ZUR AUSWEITUNG DES LEISTUNGSANGEBOTES

Entwicklung Fahrgastzahlen im RMV

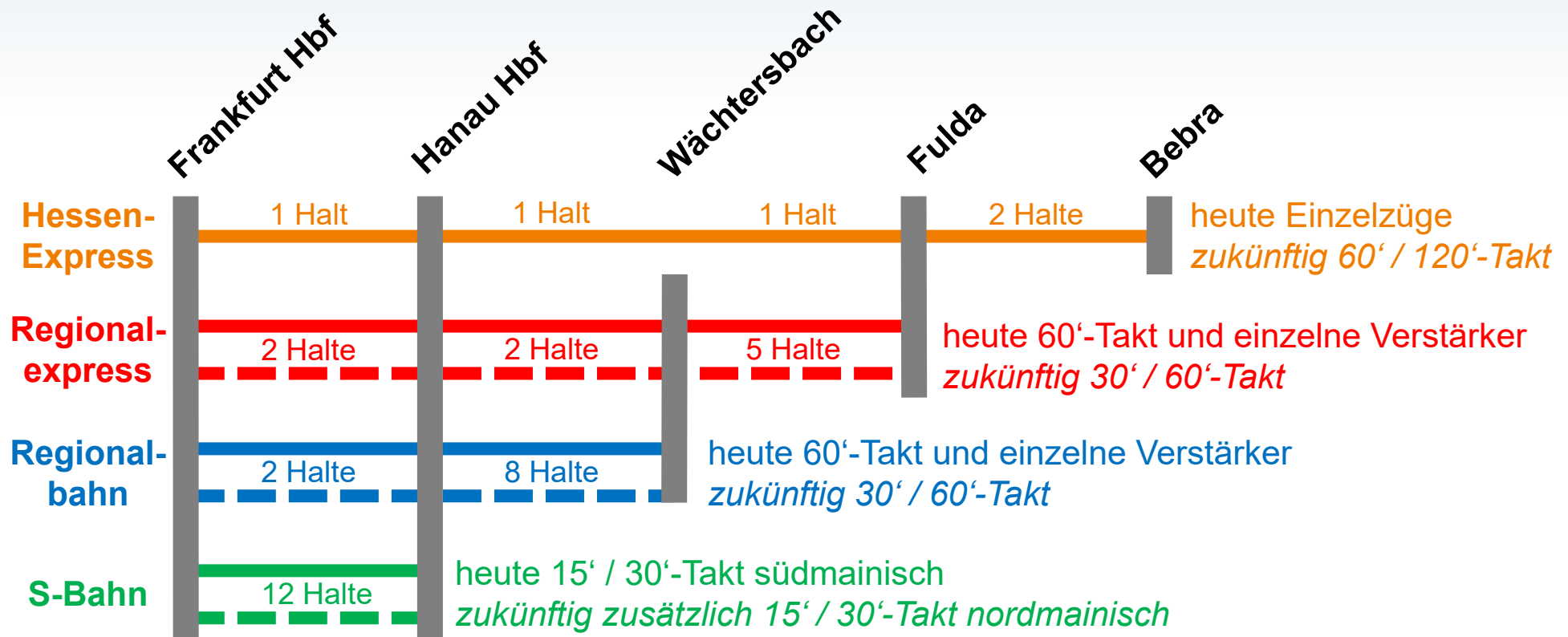


Erwartung bis 2030
+30%

Insbesondere zu den Zeiten des **Berufsverkehrs morgens und abends** sind fast **keine Trassen mehr frei** für zusätzliche Pendlerzüge.

SPNV-Angebot im Korridor zwischen Frankfurt und Fulda

SAMMELFUNKTION UND SCHNELLE DIREKTVERBINDUNGEN INS RHEIN-MAIN-GEBIET

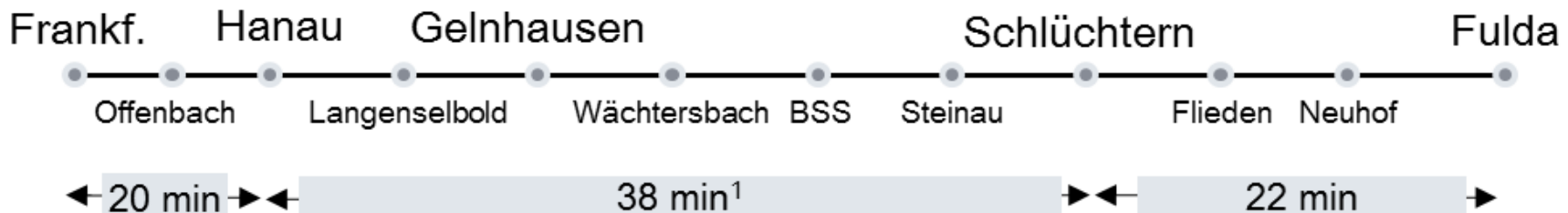


Fahrzeitverkürzungen zwischen Osthessen und dem Rhein-Main-Gebiet

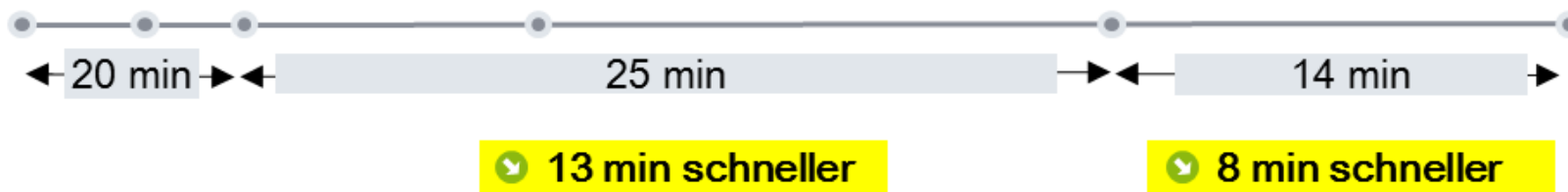


Mit der Neubaustrecke kann der Nahverkehr zwischen Fulda - Hanau 21 Min. schneller werden

Heute: Nahverkehr via überlasteter Kinzigtalbahn



Zukünftig: Schneller und zusätzlicher Nahverkehr mit Hessen-Express möglich



1 Bisherige Expresszüge: 6:22 Uhr Schlüchtern - Wächtersbach - Hanau 31 Min.; 7:14 Uhr Schlüchtern – Bad Soden-Salmünster – Hanau 32 Min.; von Hanau nach Schlüchtern gibt es aktuell keine Expresszüge

Nahverkehrskonzept des RMV für das Kinzigtal

Geschäftsbereich Verkehrs- und Mobilitätsplanung

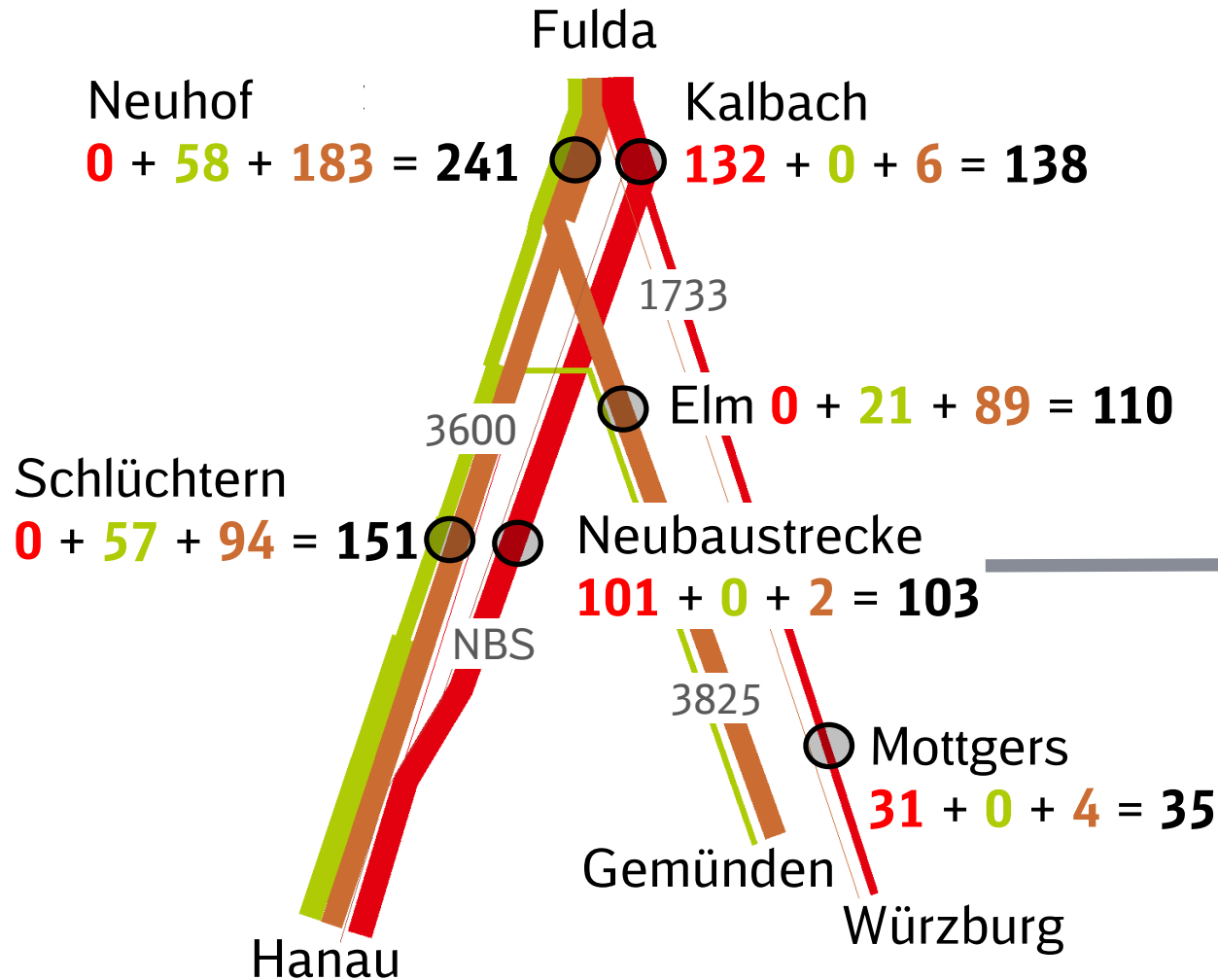
Dipl.-Ing. Thomas Busch

Top 5 NBS: Zugzahlen 2030 und Ergebnis Schalluntersuchung

(Herr Schütz, DB Netz AG)

Zugzahlen 2030 | Tag 6 bis 22 Uhr

Fern + Nah + Güter* = **gesamt**

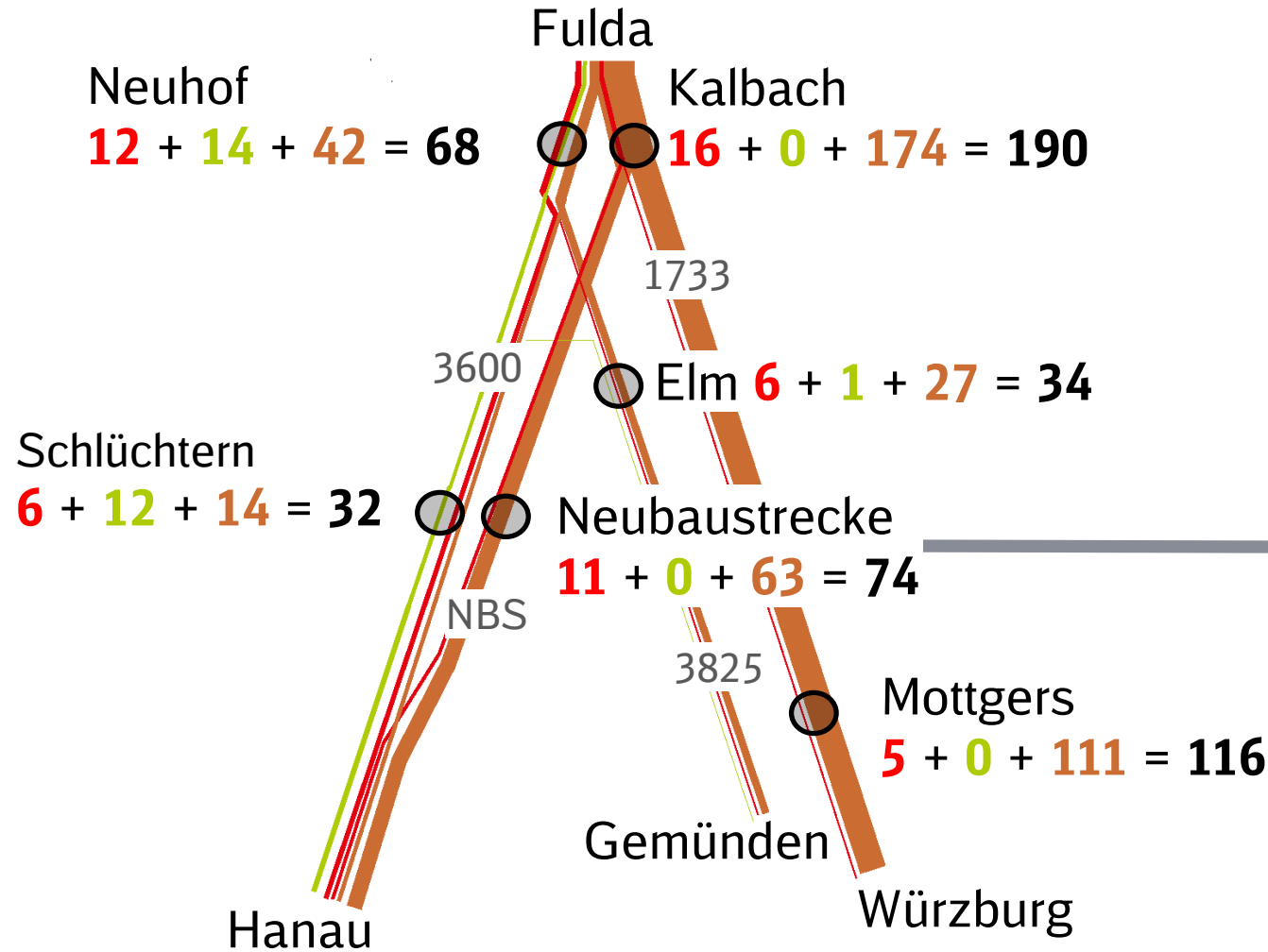


Ergebnis:

■ 101 Fernzüge werden auf die Neubaustrecke verlagert. Das schafft Platz für mehr Nah- und Güterzüge.

Zugzahlen 2030 | Nacht 22 bis 6 Uhr

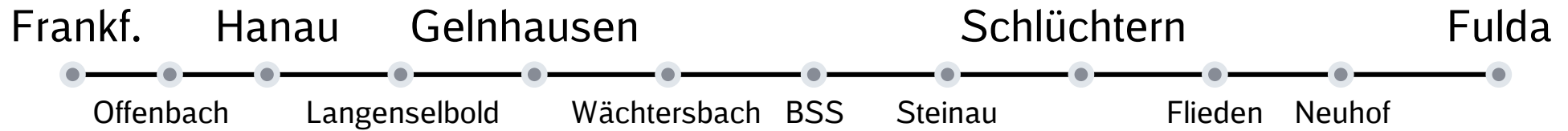
Fern + **Nah** + **Güter*** = **gesamt**



Ergebnis:

■ 63 Güterzüge werden auf die **Neubaustrecke** verlagert. Dadurch wird es in der Region deutlich **leiser**.

Mit der NBS wird die Pünktlichkeit verbessert und es können mehr Nahverkehrszüge fahren (Kapazität)



Heute: Überlastete Kinzigtalbahn (Mischverkehr)



- Viele **langsame** und **schnelle** Züge teilen sich die **Strecke**
- **Hohe Unpünktlichkeit**
- **kein Platz für neue Angebote**

Zukünftig: Zusätzliche Nahverkehrszüge via entlasteter Kinzigtalbahn

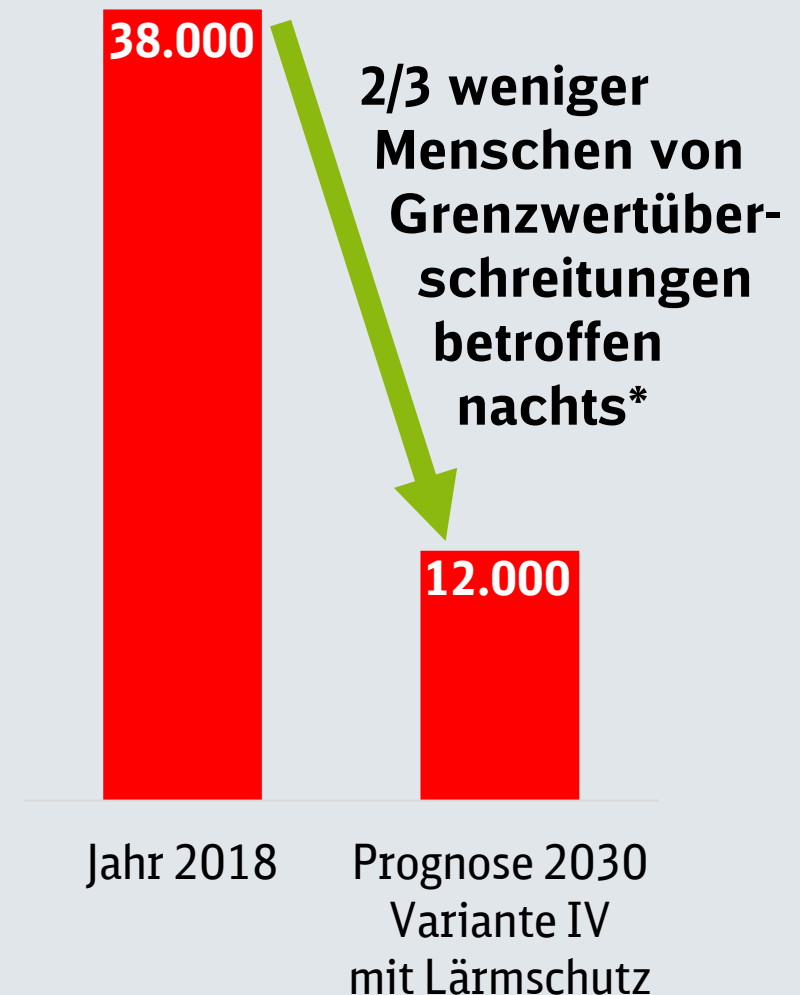


- gleichschnelle Züge teilen sich die Strecke
- **Höhere Pünktlichkeit**
- **Platz für neue Angebote**

Vorteile der neuen Bahnstrecke für die Region: weniger Menschen von Lärm betroffen

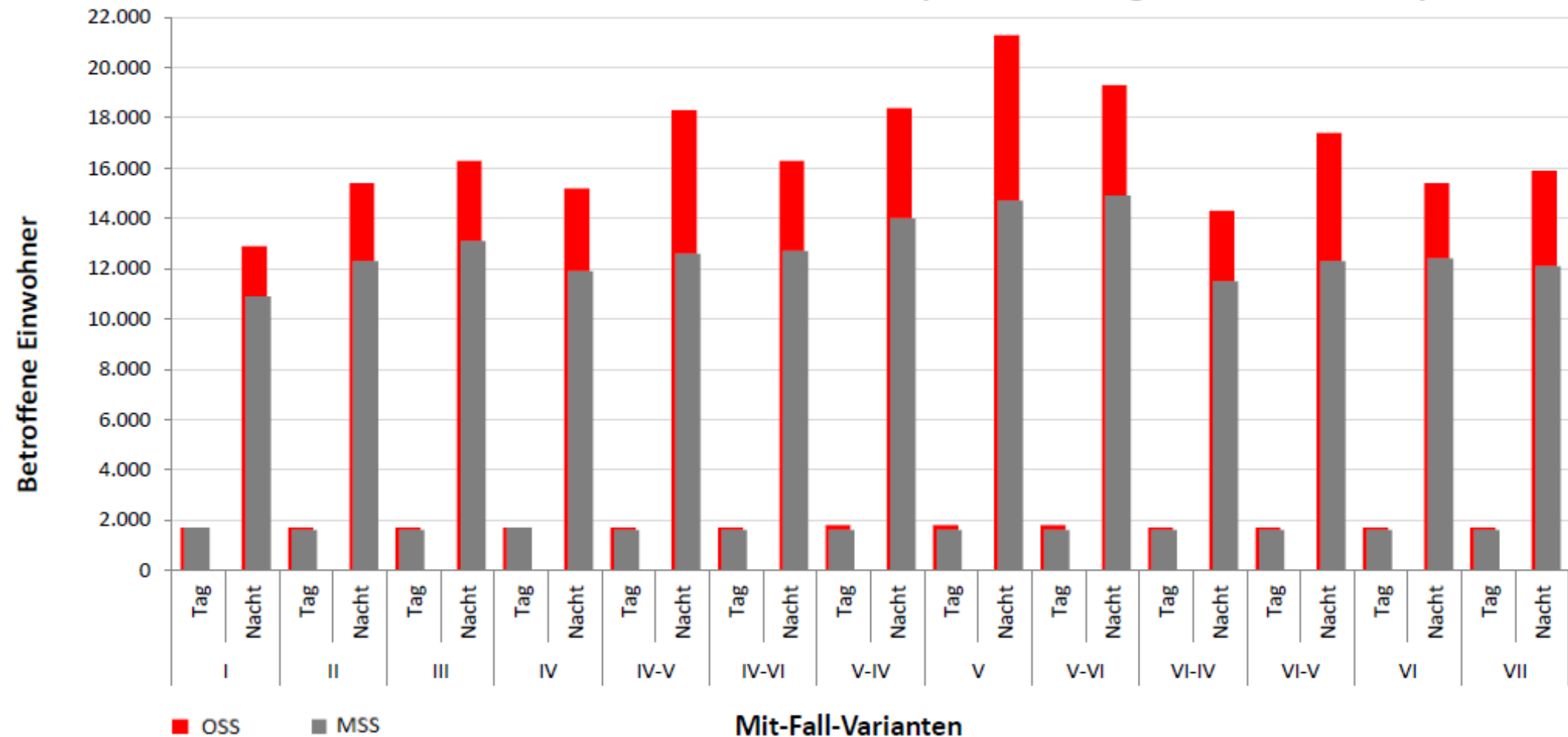
- Es wird **spürbar leiser**, weil nachts fast alle Güterzüge über die Neubaustrecke fahren und **Flüsterbremsen** haben
- Die **Neubaustrecke** ist **weiter** von Siedlungen **entfernt** als die Bestandsstrecke.
- Die **Neubaustrecke** ist mit gesetzlichem **Lärmschutz** ausgestattet

Daher sind besonders nachts **weniger Menschen** von **Lärm** betroffen.

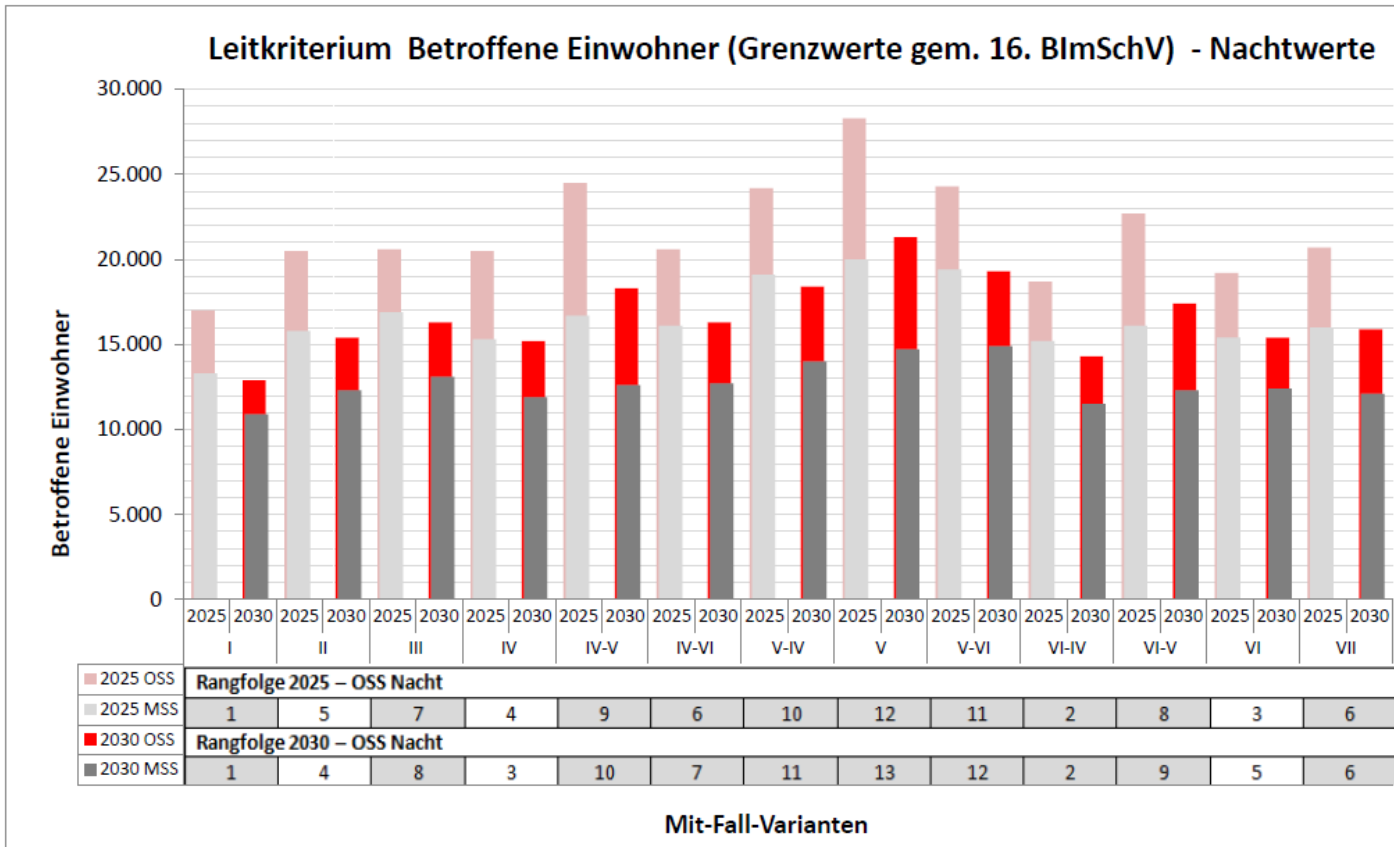


* Grenzwerte und Bremsumrüstung gemäß 16. BImSchV (Schall 03)

Vergleich der von Lärm betroffenen Einwohner neuen 2030 Zugzahlen (Tag, Nacht)



Vergleich der von Lärm betroffenen Einwohner mit bisherigen 2025 und neuen 2030 Zugzahlen (Nacht)



Auswirkungen der Zugzahlen 2030

- Verbesserung der Variante IV-V beim Schall
- leichte Verschlechterung der Variante VI beim Schall
- bei allen anderen Varianten gibt es keine Änderungen bei der Klassenzuordnung (++, +, 0, -, --)

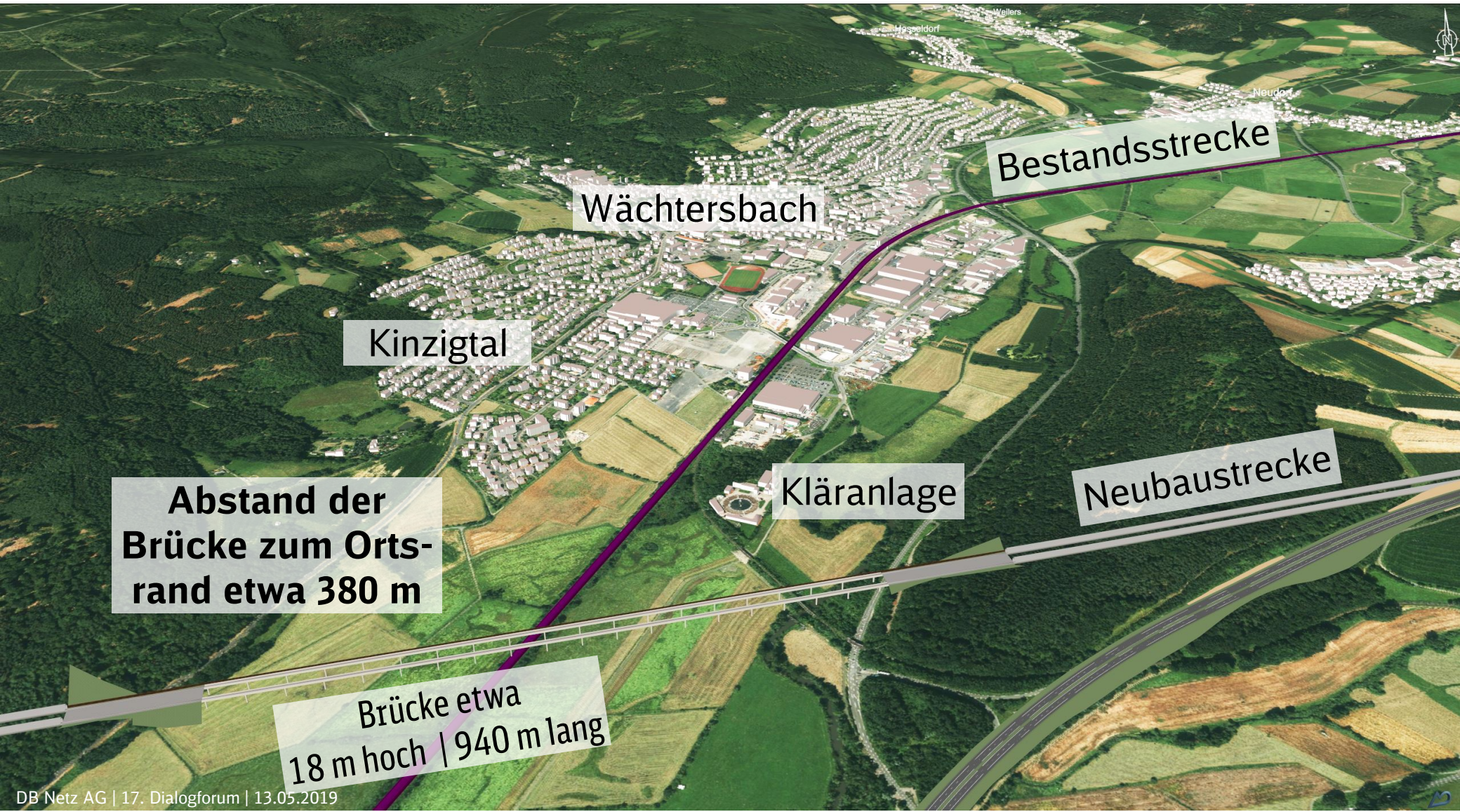
Berechnungsgrundlage

- Durch die gesetzliche Vorgabe der Schall 03 werden alle Güterzüge mit Flüsterbremsen berechnet.

I	II	III	IV-IV	IV-V	IV-VI	V-IV	V-V	V-VI	VI-IV	VI-V	VI-VI	VII
Klassifizierung Schall Gesamt – 2025												
++	+	+	+	-	+	-	--	-	++	0	++	+
Klassifizierung Schall Gesamt – 2030												
++	+	+	+	0	+	-	--	-	++	0	+	+

Beispiel Wächtersbach

Querung des Kinzigtals südlich Wächtersbach



Wächtersbach

Bestandsstrecke

Kinzigtal

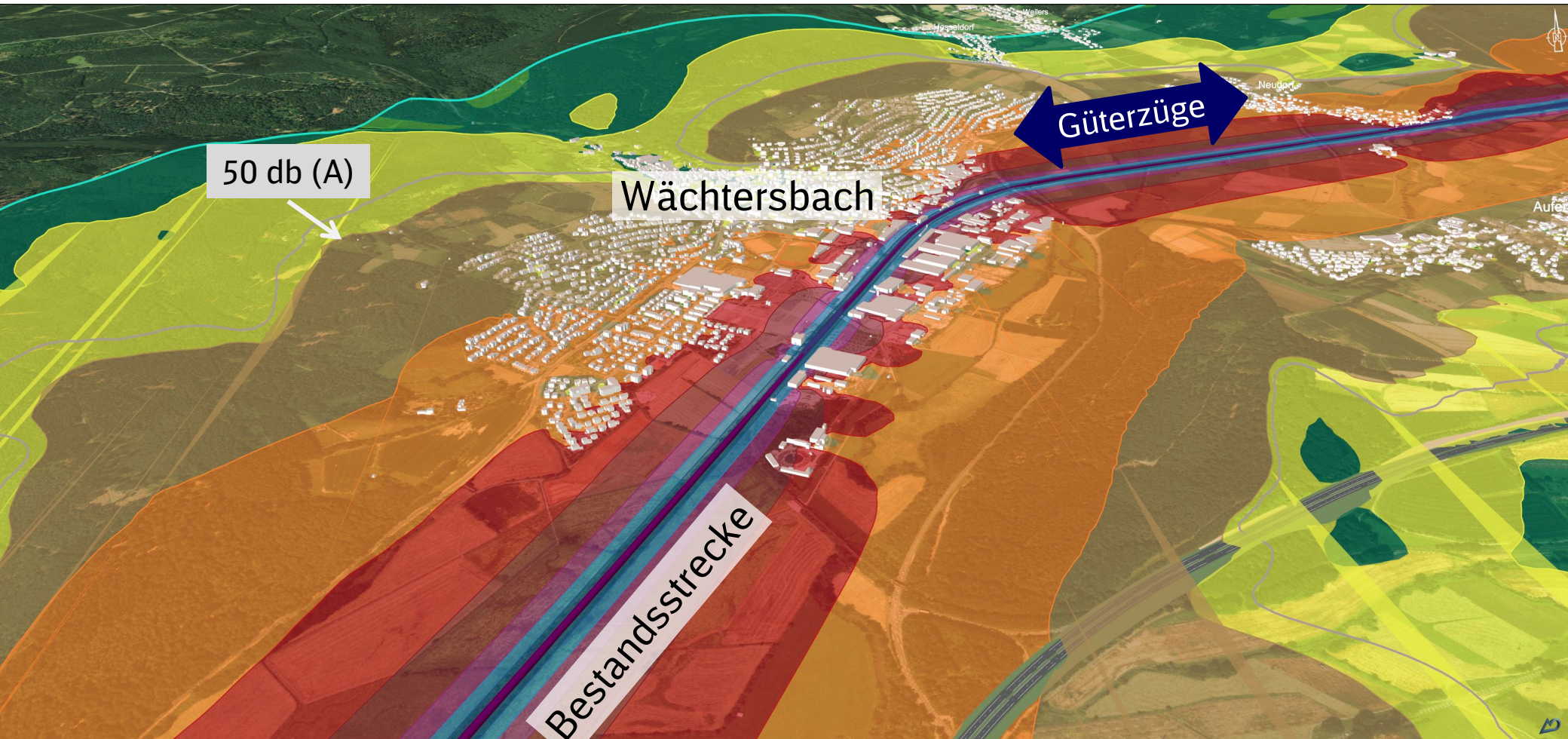
Abstand der
Brücke zum Orts-
rand etwa 380 m

Kläranlage

Neubaustrecke

Brücke etwa
18 m hoch | 940 m lang

Beispiel Wächtersbach Schall-Isophonen **Ist** ohne Neubaustrecke | nachts 22-6 Uhr (Bestandsstrecke mit heutigem Schallschutz)

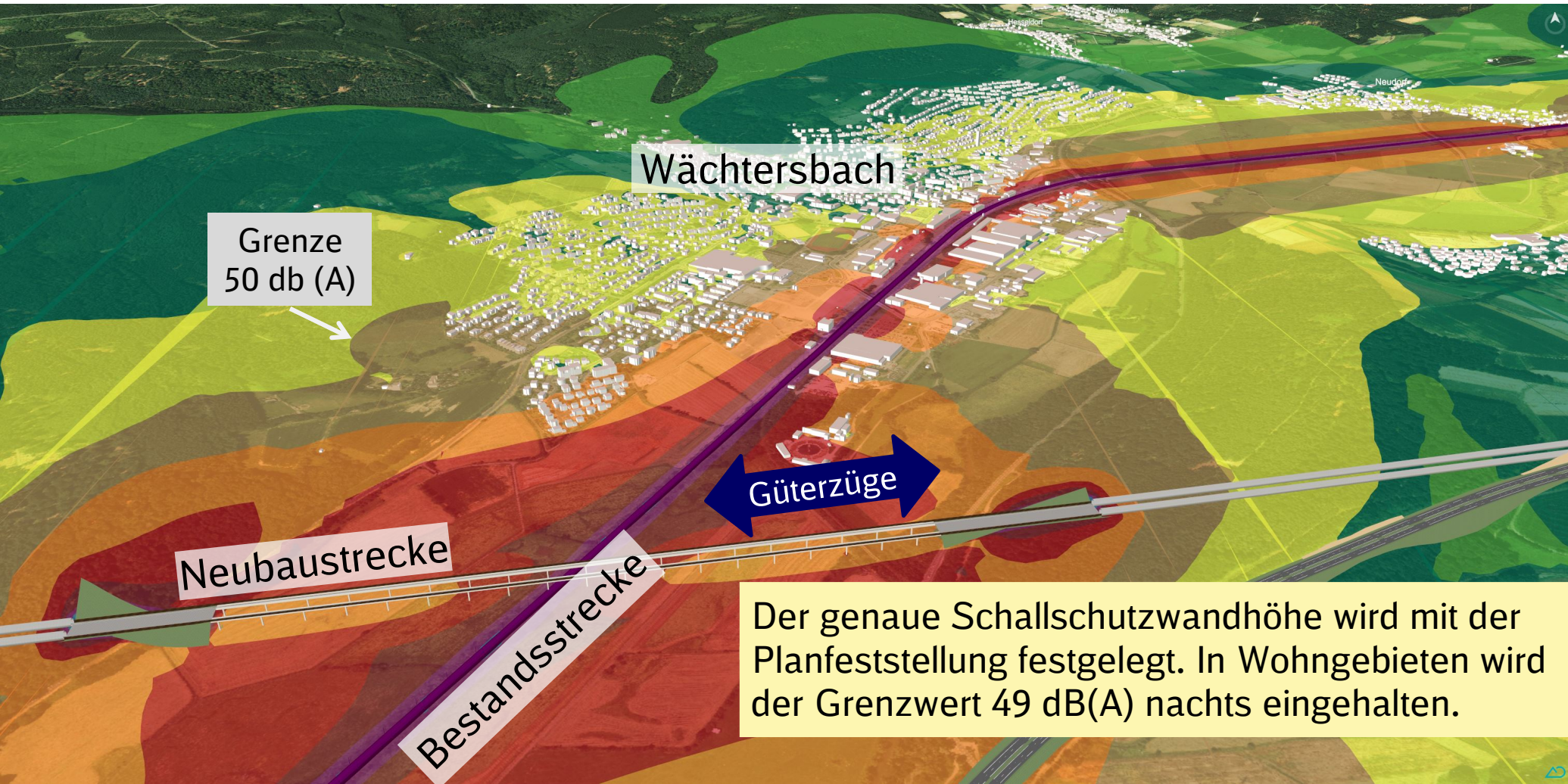


Beispiel Wächtersbach Schall-Isophonen

Prognose mit Neubaustrecke | nachts 22-6 Uhr

(Bestandsstrecke wie heute) (Neubaustrecke mit pauschal 3 m Schallschutzwänden)

Arbeitsstand



Der genaue Schallschutzwandhöhe wird mit der Planfeststellung festgelegt. In Wohngebieten wird der Grenzwert 49 dB(A) nachts eingehalten.

Lärm-Überschreitung Siedlungsflächen Unterschied 2016 – 2030

- leiser
- unverändert
- lauter (nicht vorhanden)
- Tunnel (NBS)
- Böschung (NBS)
- Brücke (NBS)
- Bestandsstrecke

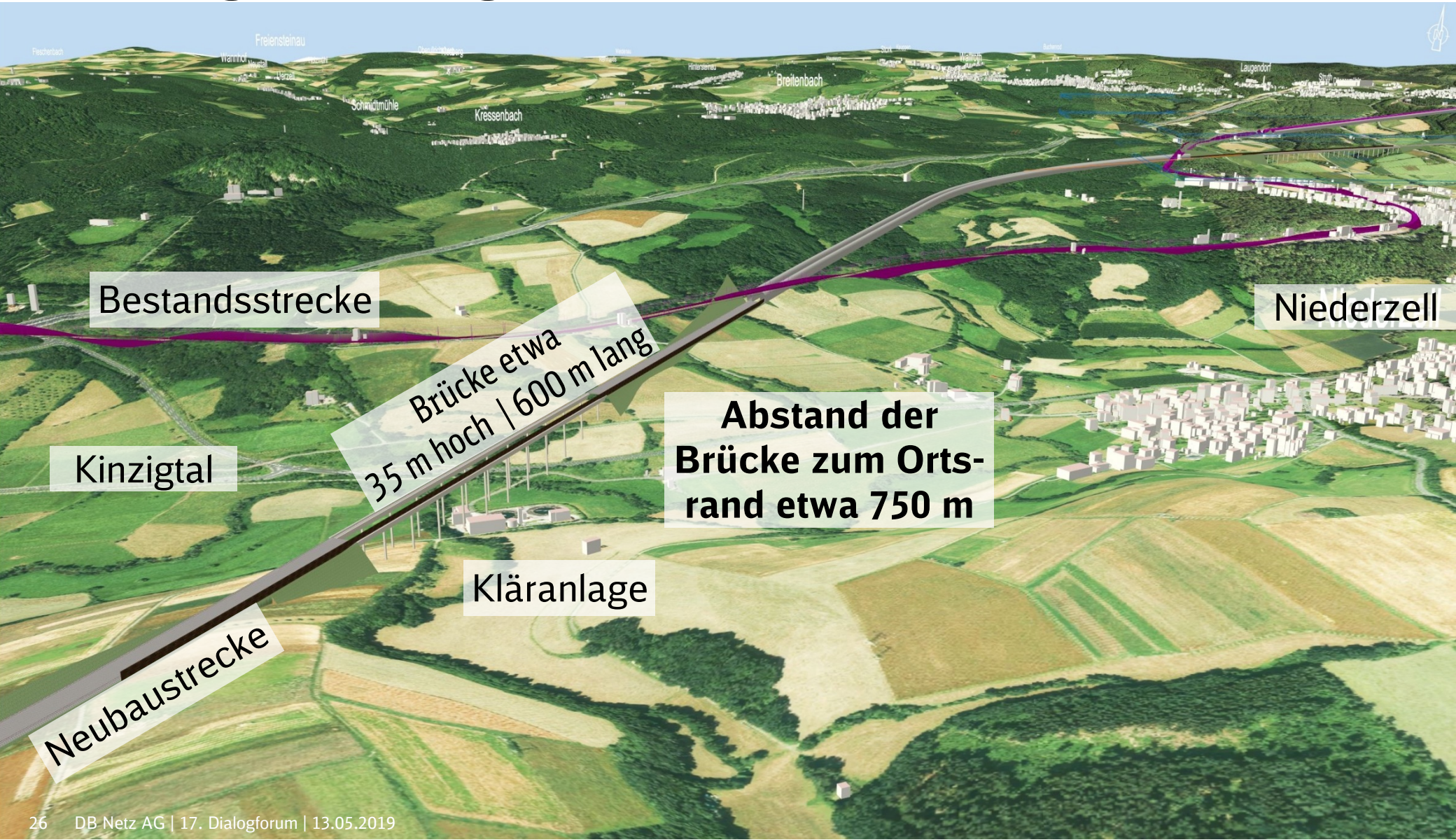
Neubaustrecke (NBS)

Bestandsstrecke

Gegenüberstellung der Betroffenheit des Ist-Falls 2016 mit dem Prognose-Mit-Fall der Variante IV, Nacht, mit pauschalem Schallschutz 3 m an der NBS

Beispiel Schlüchtern-Niederzell

Querung des Kinzigtals bei Niederzell



Bestandsstrecke

Niederzell

Kinzigtal

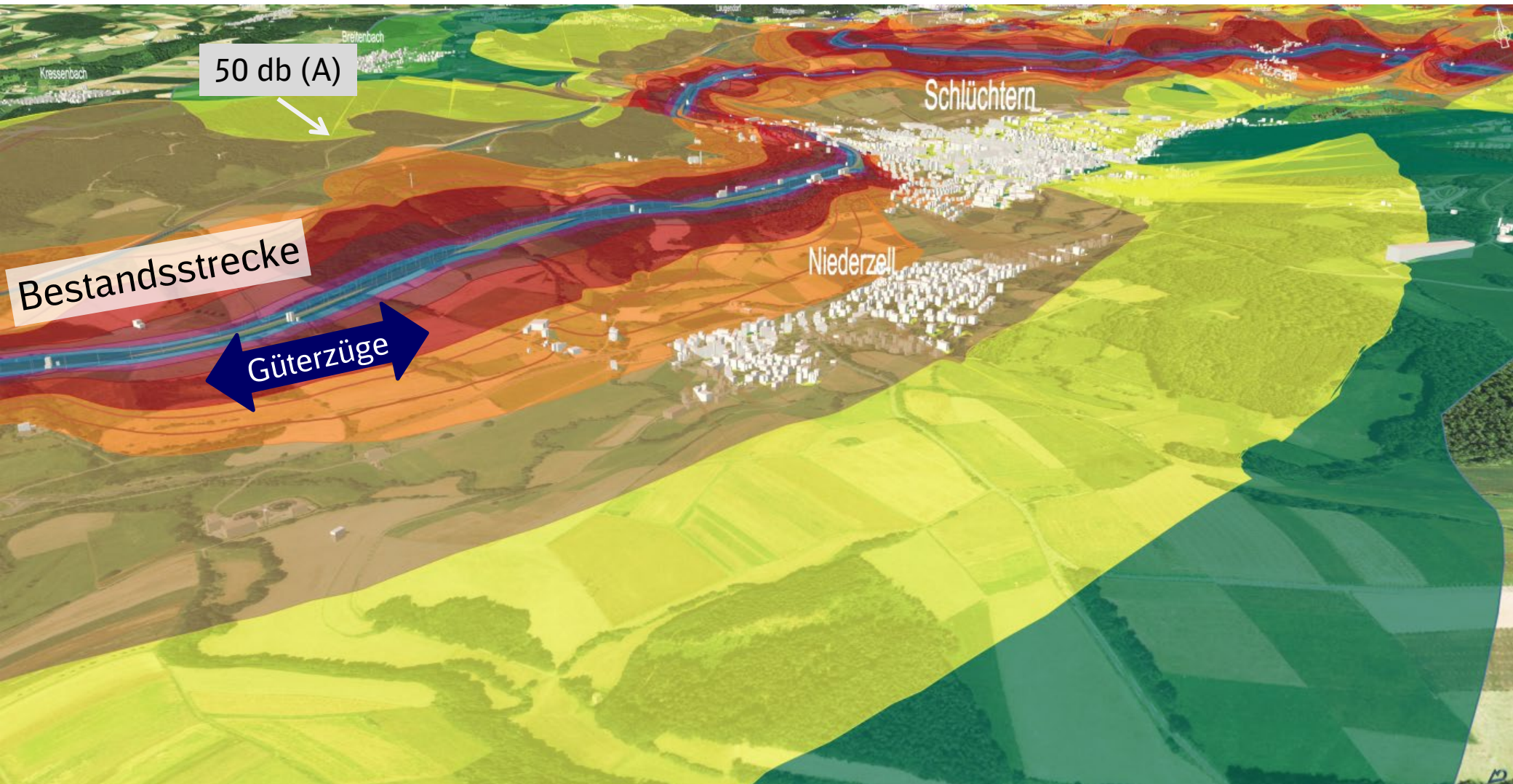
Brücke etwa
35 m hoch | 600 m lang

Abstand der
Brücke zum Orts-
rand etwa 750 m

Kläranlage

Neubaustrecke

Beispiel Schlüchtern Schall-Isophonen **Ist** ohne Neubaustrecke | nachts 22-6 Uhr (Bestandsstrecke mit heutigem Schallschutz)

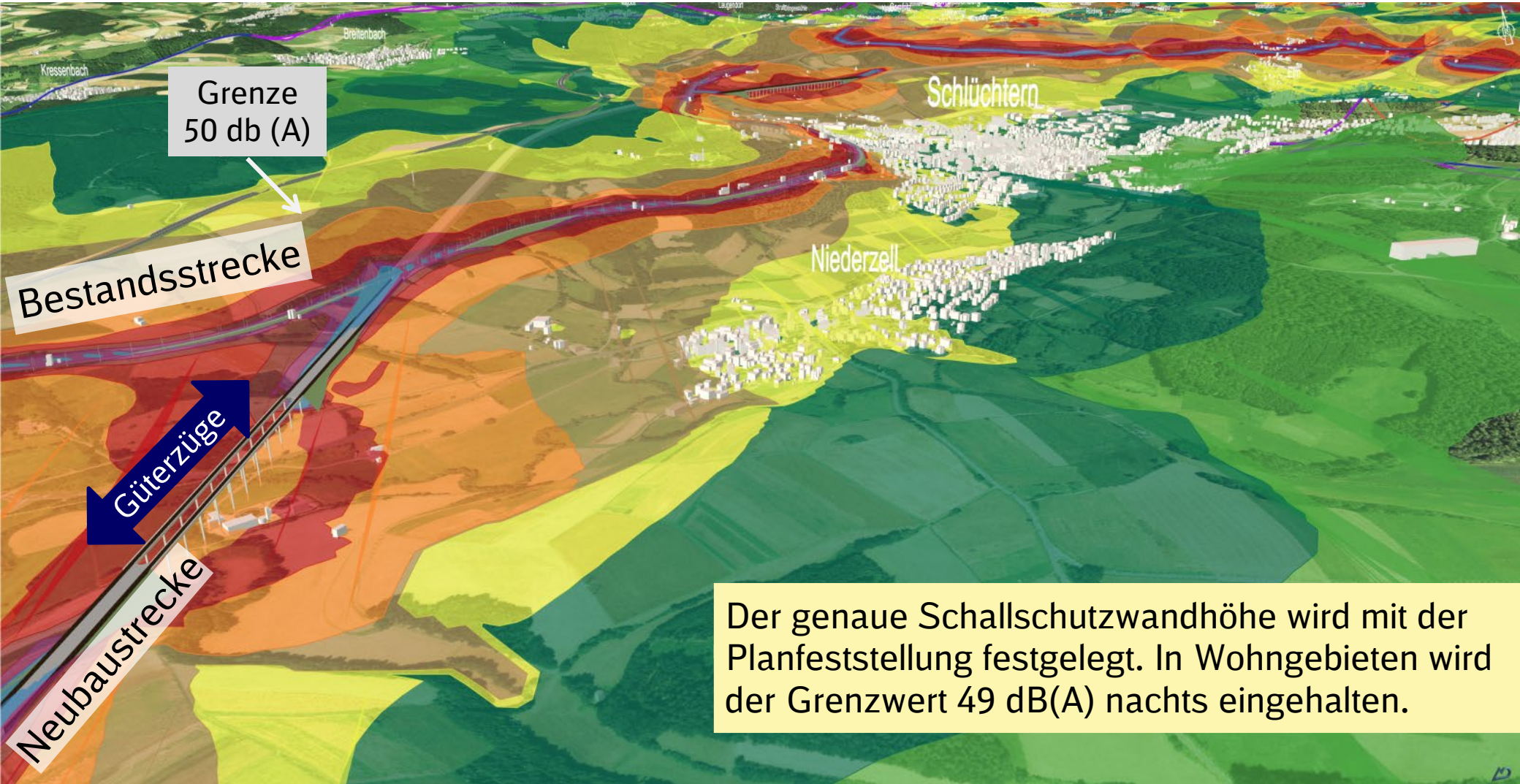


Beispiel Schlüchtern Schall-Isophonen

Prognose mit Neubaustrecke | nachts 22-6 Uhr

(Bestandsstrecke wie heute) (Neubaustrecke mit pauschal 3 m Schallschutzwänden)

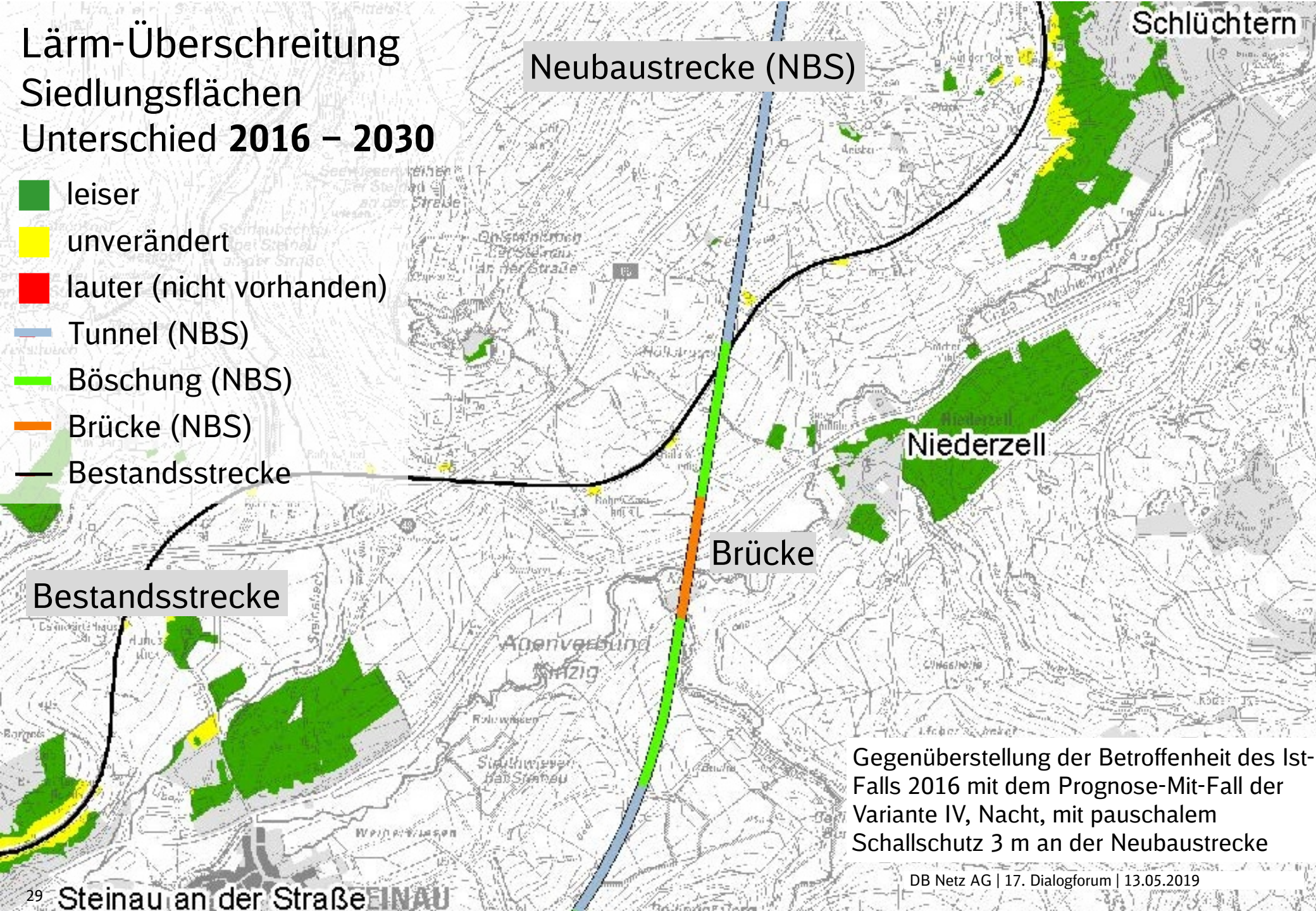
Arbeitsstand



Der genaue Schallschutzwandhöhe wird mit der Planfeststellung festgelegt. In Wohngebieten wird der Grenzwert 49 dB(A) nachts eingehalten.

Lärm-Überschreitung Siedlungsflächen Unterschied 2016 – 2030

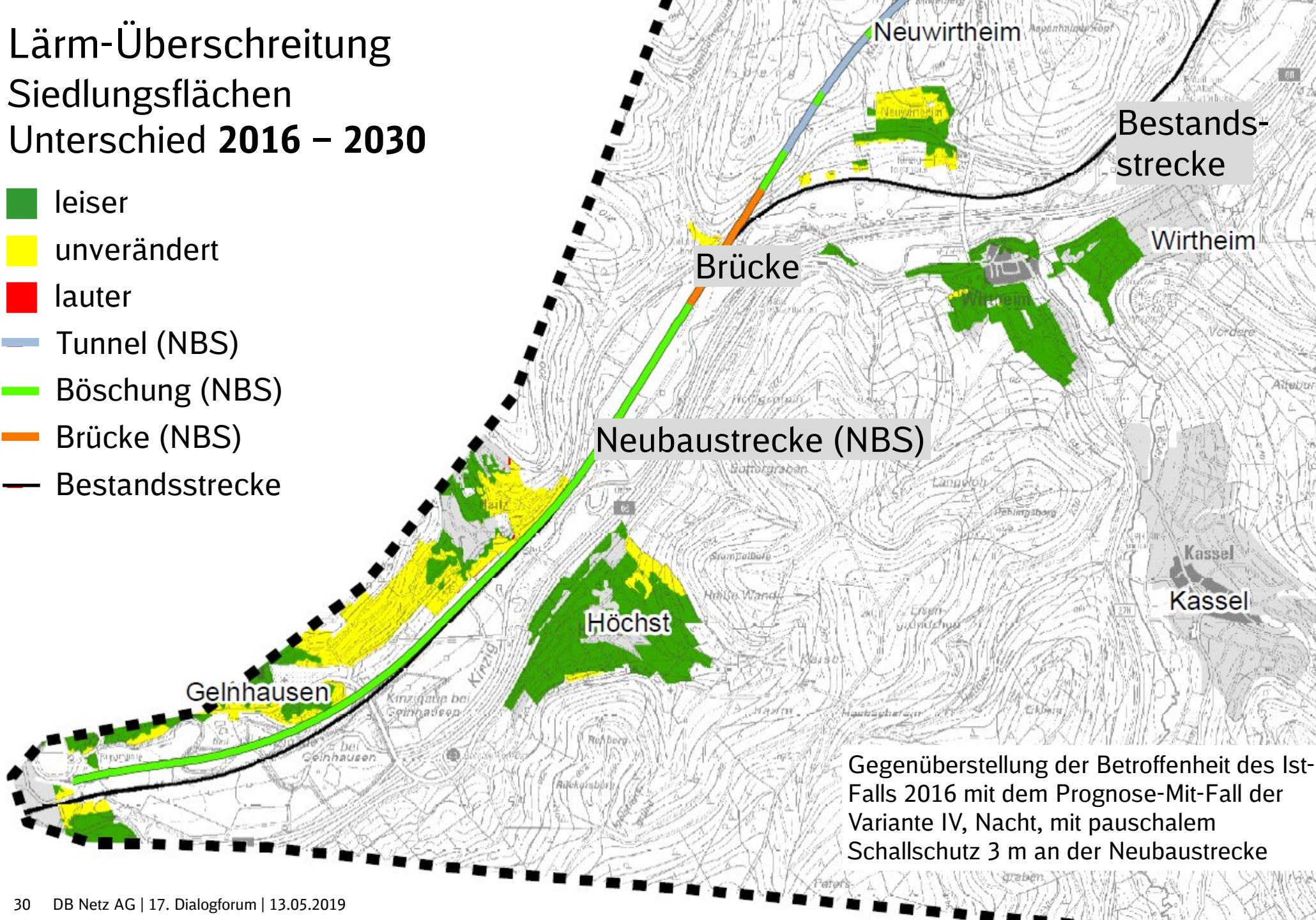
- leiser
- unverändert
- lauter (nicht vorhanden)
- Tunnel (NBS)
- Böschung (NBS)
- Brücke (NBS)
- Bestandsstrecke



Gegenüberstellung der Betroffenheit des Ist-Falls 2016 mit dem Prognose-Mit-Fall der Variante IV, Nacht, mit pauschalem Schallschutz 3 m an der Neubaustrecke

Lärm-Überschreitung Siedlungsflächen Unterschied 2016 – 2030

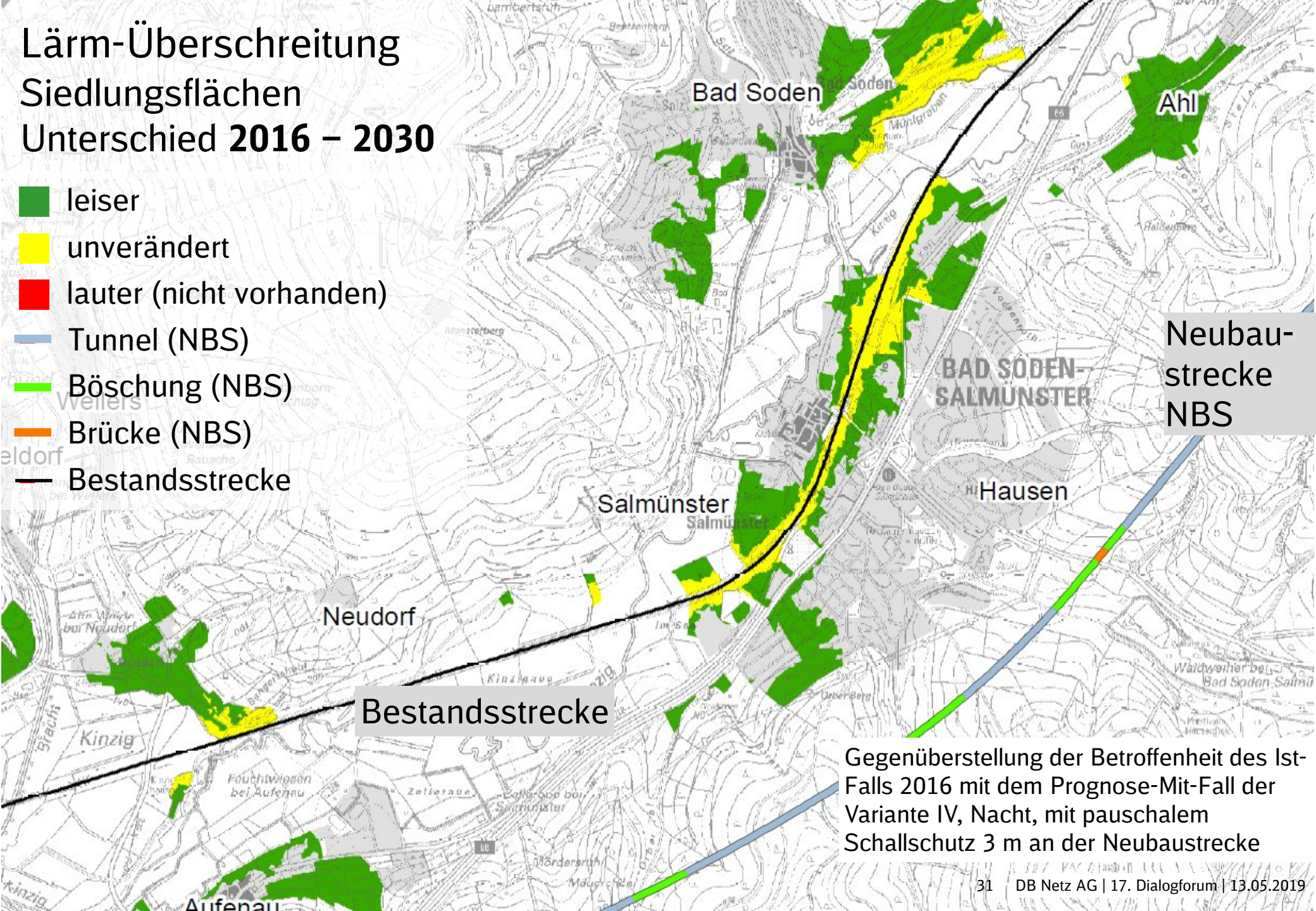
- leiser
- unverändert
- lauter
- Tunnel (NBS)
- Böschung (NBS)
- Brücke (NBS)
- Bestandsstrecke



Gegenüberstellung der Betroffenheit des Ist-Falls 2016 mit dem Prognose-Mit-Fall der Variante IV, Nacht, mit pauschalem Schallschutz 3 m an der Neubaustrecke

Lärm-Überschreitung Siedlungsflächen Unterschied 2016 – 2030

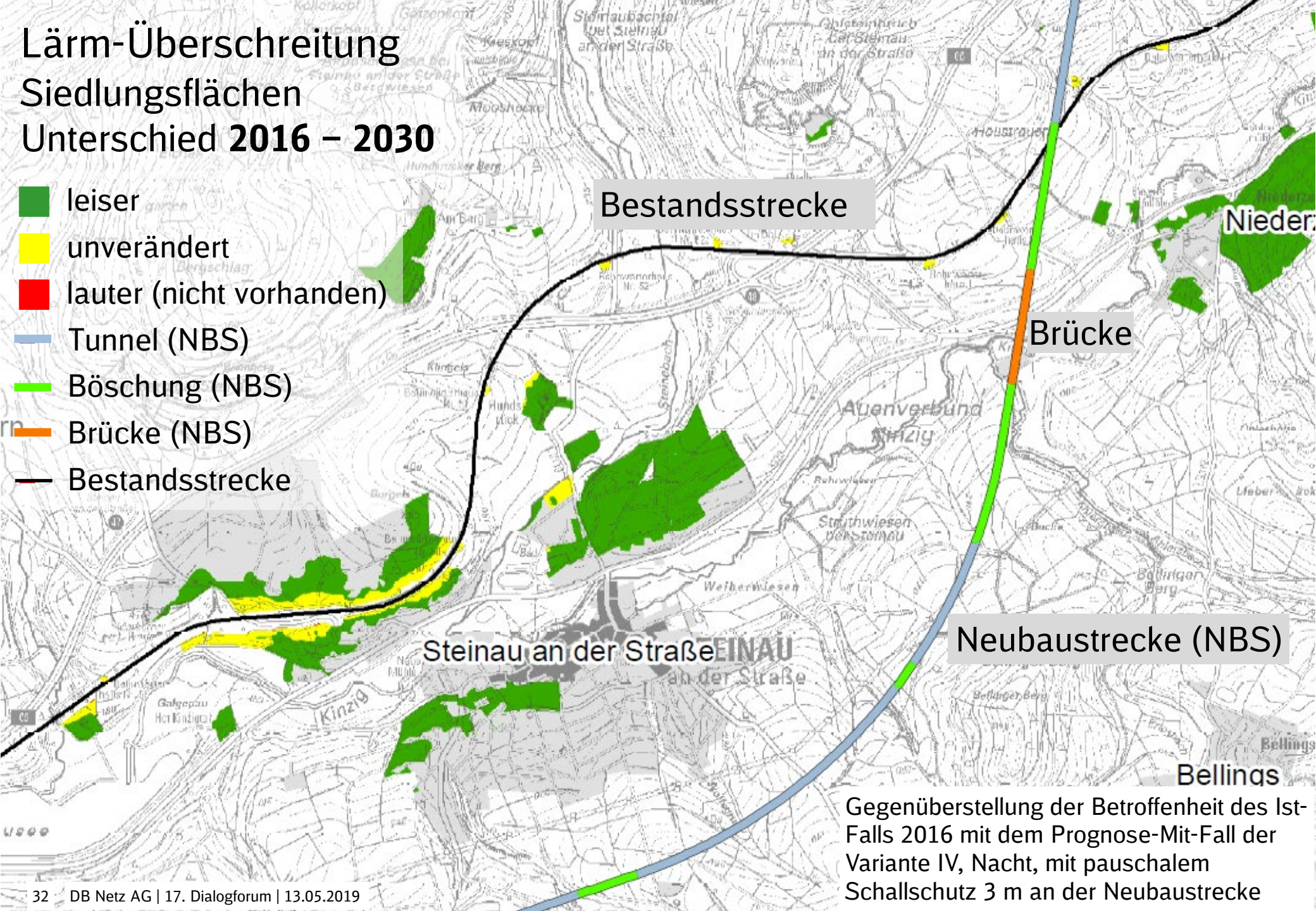
- leiser
- unverändert
- lauter (nicht vorhanden)
- Tunnel (NBS)
- Böschung (NBS)
- Brücke (NBS)
- Bestandsstrecke



Gegenüberstellung der Betroffenheit des Ist-Falls 2016 mit dem Prognose-Mit-Fall der Variante IV, Nacht, mit pauschalem Schallschutz 3 m an der Neubaustrecke

Lärm-Überschreitung Siedlungsflächen Unterschied 2016 – 2030

- leiser
- unverändert
- lauter (nicht vorhanden)
- Tunnel (NBS)
- Böschung (NBS)
- Brücke (NBS)
- Bestandsstrecke



Bestandsstrecke

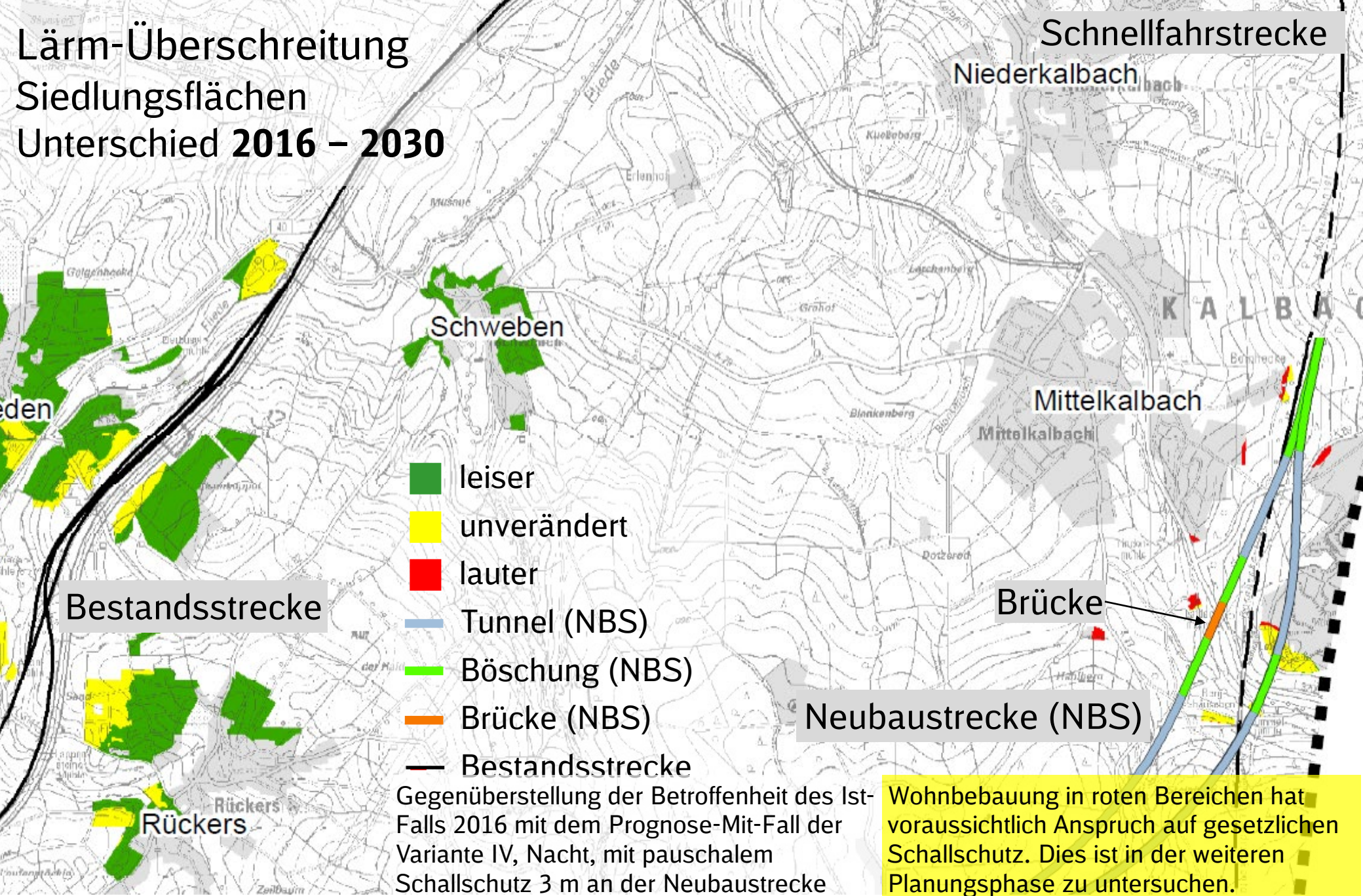
Brücke

Neubaustrecke (NBS)

Steinau an der Straße
EINAU
an der Straße

Gegenüberstellung der Betroffenheit des Ist-Falls 2016 mit dem Prognose-Mit-Fall der Variante IV, Nacht, mit pauschalem Schallschutz 3 m an der Neubaustrecke

Lärm-Überschreitung Siedlungsflächen Unterschied 2016 – 2030



- leiser
- unverändert
- lauter
- Tunnel (NBS)
- Böschung (NBS)
- Brücke (NBS)
- Bestandsstrecke

Gegenüberstellung der Betroffenheit des Ist-Falls 2016 mit dem Prognose-Mit-Fall der Variante IV, Nacht, mit pauschalem Schallschutz 3 m an der Neubaustrecke

Wohnbebauung in roten Bereichen hat voraussichtlich Anspruch auf gesetzlichen Schallschutz. Dies ist in der weiteren Planungsphase zu untersuchen.

Top 6 NBS: Kurzbericht AG

Raumordnung


(Herr Dr. Domke
DB Netz AG)

Zentrale Ergebnisse 14. AG Raumordnungsverfahren (vom 22.11.2018)

Vorschlag der ARGE Bahndreieck Spessart im Bereich Wirtheim - Wächtersbach

 In der Summe ist **Variante IV** gegenüber diesem Vorschlag **zu bevorzugen**.

Ost-Umfahrung Kinzigstausee

 Die Ost-Umfahrung Kinzigstausee (Variante IVb) ist insgesamt besser und wird ab sofort Bestandteil der Variante IV

Der Vergleich der 13 Varianten befindet sich in der Qualitätssicherung.

**TOP 7 Eisenbahnbetriebswissen-
schaftliche Erkenntnisse für
Bronnzell
(Herr Bückle, DB Netz AG)**

Anlass und Aufgabe

Wie wirken sich die Zugzahlen in 2030 und die Neubaustrecke auf Bronnzell aus?

Wie wird der Zug-Verkehr zwischen Bestandsstrecke 3600 und Neubaustrecke (NBS) bzw. Strecke 1733 (SFS Fulda - Würzburg) verteilt?

Grundlagen:

- Infrastruktur:
 - Ist-Spurplan mit Anpassungen
- Betriebsprogramm:
 - Personenzüge: Langfristfahrplan 203x (trassenscharfe Konstruktion)
 - Güterzüge: BVWP-Prognose 2030
- Betriebsqualität:
 - Richtlinie 405, Fahrwegkapazität, Verspätungen

**Derzeit
geplant**

**Zukünftig
geplant**

Fulda

Fulda

**Vorhandene
Brücke**

Bronnzell

Bronnzell

**Lösung:
zusätzliche
Weichen-
verbindung**

**zeitgleiche
Einfahrt von
3600 (Neuhof)
und 3824
(Rhönbahn)
nicht möglich**

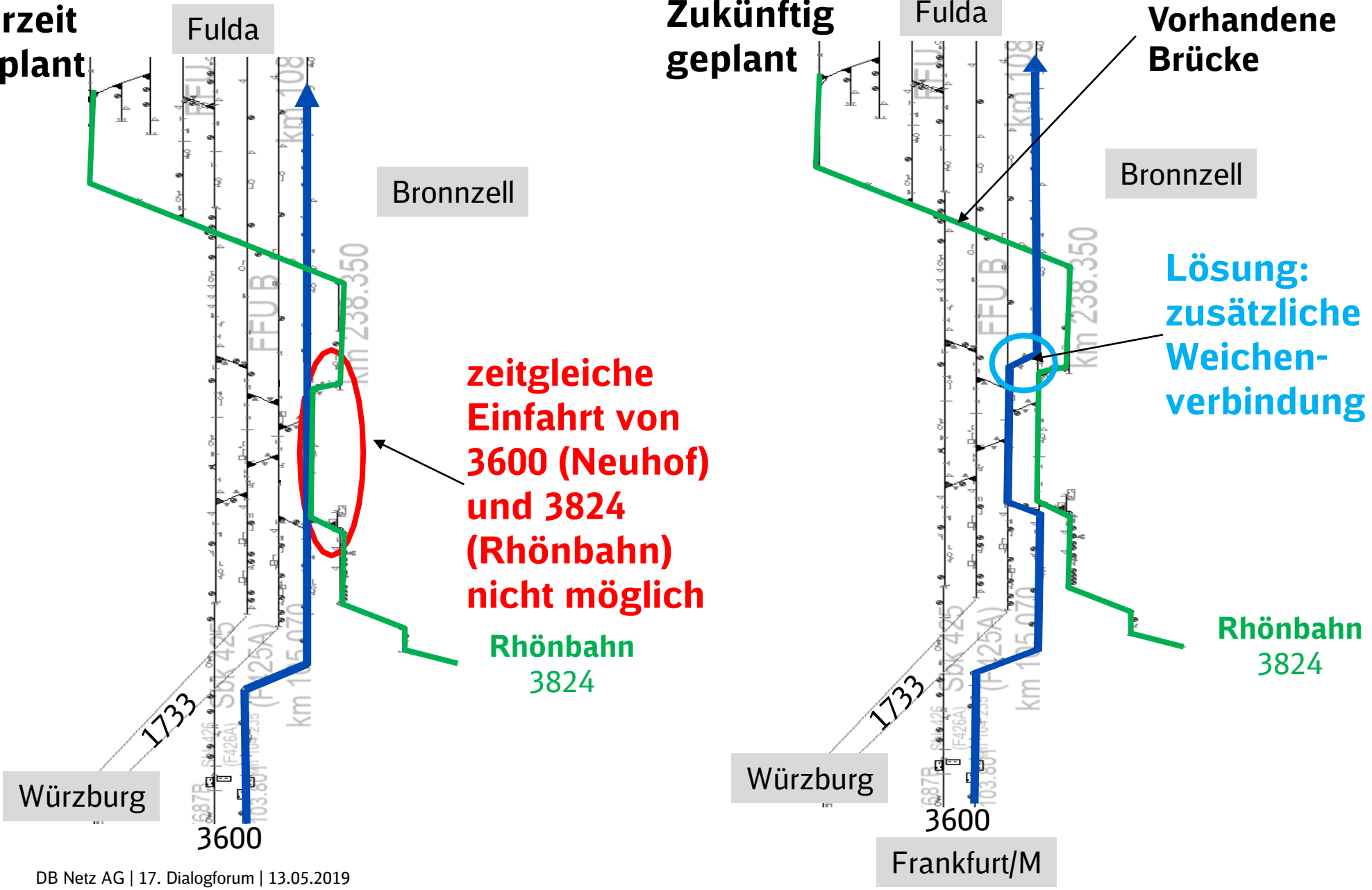
Rhönbahn
3824

Rhönbahn
3824

Würzburg

Würzburg

Frankfurt/M



Ergebnis

Das Prognosebetriebsprogramm 2030 kann im Bereich Bronnzell optimal betrieben werden, wenn **eine zusätzliche Weichenverbindung** eingebaut wird. (Ein zusätzliche 5. Gleis ist nicht nötig.)

Damit kann die Rhönbahn in Fulda-Bronnzell umfahren werden.

Zukünftig

Fulda

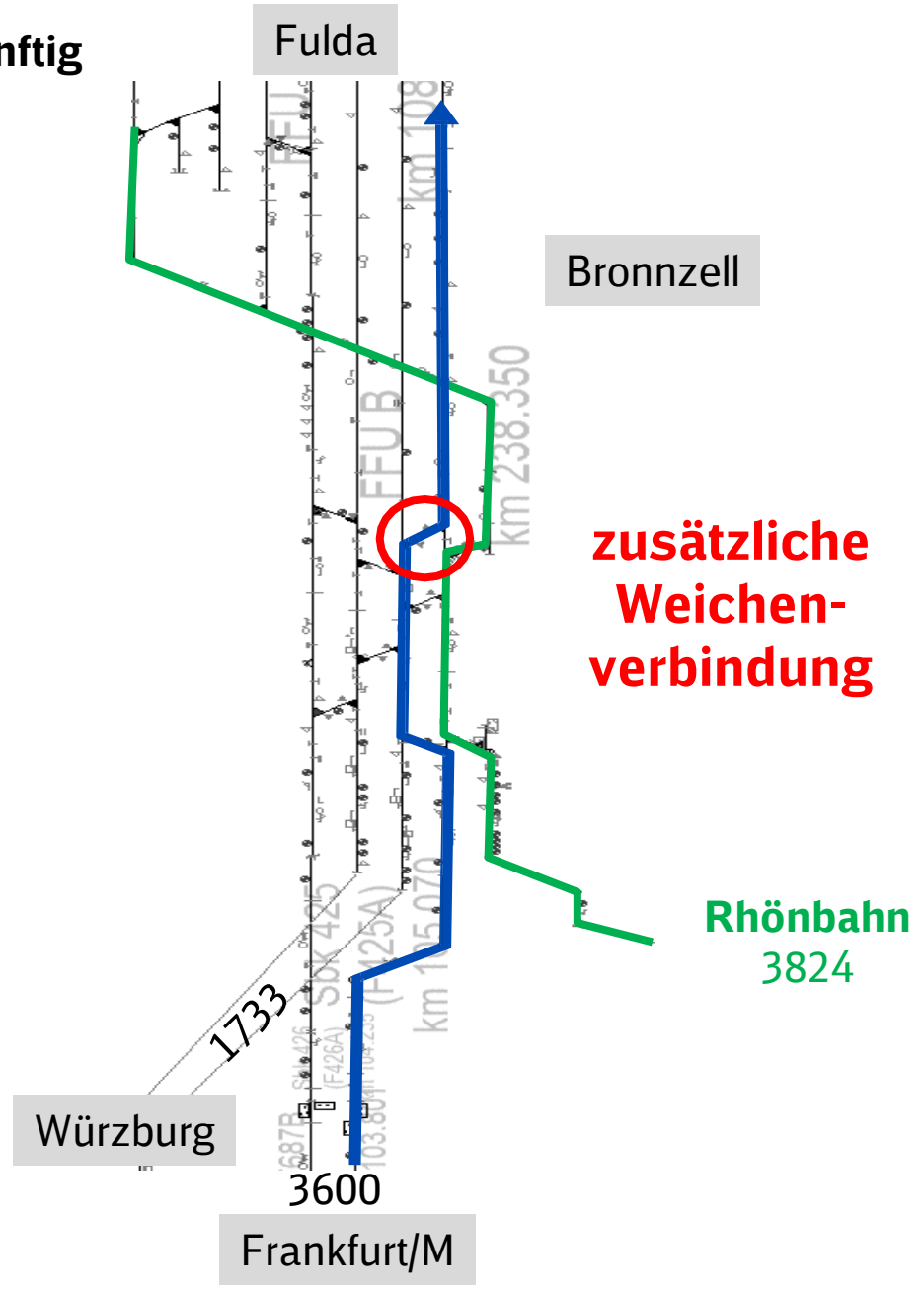
Bronnzell

zusätzliche Weichenverbindung

Rhönbahn 3824

Würzburg

Frankfurt/M



TOP 8 Ausgleichsmaßnahmen für Umweltingriffe



BÜRO DRECKER
Bottrop · Halle/S. · Hannover

Planungsgemeinschaft Umwelt ABS / NBS Hanau – Würzburg / Fulda
Büro Drecker – Froelich & Sporbeck GmbH & Co KG



FROELICH & SPORBECK
UMWELTPLANUNG UND BERATUNG

Raumordnungsverfahren ABS / NBS Hanau – Würzburg / Fulda

Vorüberlegungen Kompensationskonzept

Fachliche Vorabstimmung Main-Kinzig-Kreis
18.02.2019 - Gelnhausen
(- Auszug -)





Neubaustrecke – Erforderliche Kompensation:

- Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung:
 - ⇒ Verlust von Biotoptypen gem. Hess. Kompensationsverordnung
- Forstrechtlicher Ausgleich (§ 12 Hess. Waldgesetz):
 - ⇒ Ersatzaufforstungen für den Verlust von Waldflächen
- Vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen):
 - ⇒ Maßnahmen zum Erhalt der kontinuierlichen Funktionsfähigkeit von beeinträchtigten Fortpflanzungs- oder Ruhestätten
- Natura 2000:
 - ⇒ Kohärenzsicherungsmaßnahmen
- Ausgleich für Retentionsraumverlust:
 - ⇒ Raumgleicher Ausgleich für verloren gehenden Retentionsraum



Naturschutzrechtliche Kompensation:

- Flächeninanspruchnahmen NBS (gerundete Werte):
ca. 50 ha durch oberirdische Abschnitte der NBS

- Kompensation überschlägige Abschätzung:
rd. 130 - 150 ha Ausgleichsflächenbedarf

- Hauptsächlich beeinträchtigte Biotop- und Landschaftsstrukturen:
 - Auenbiotope
 - Waldbiotope
 - strukturreiche Landwirtschaftsflächen mit Kleingehölzen



Multifunktionale Kompensation:

- Forstrechtlicher Ausgleich
 - CEF-Maßnahmen
 - Kohärenzsicherungsmaßnahmen
 - Retentionsraumausgleich
- } i. d. R. multifunktional wirksam
für Eingriffsregelung
(hessische Kompensationsverordnung)
-
- Retentionsraumausgleich ⇒ Erweiterung Auenbereich evtl. auch wirksam als Kohärenzsicherungsmaßnahme und im günstigen Fall auch als CEF-Maßnahme für Eingriffe in der Aue
 - Forstrechtlicher Ausgleich ⇒ Waldaufwertende Maßnahmen als CEF-Maßnahmen für Waldvogelarten und Fledermäuse planen
-
- ➔ Mindestfläche wird vor allem bestimmt durch Ausgleich des Retentionsraums sowie zusätzlich auch durch CEF-Maßnahmen (heute noch nicht prognostizierbar)



CEF-Maßnahmen:

- betroffene Arten / mögliche Maßnahmen:
 - gewässergebundene Arten: Schaffung von Ersatzgewässern in der Kinzigaue
 - Waldvogelarten, Fledermäuse: Altholzsisicherung, Strukturanreicherung Wald
 - Nahrungshabitat Schwarzstorch (Klingbachtal): Schaffung von Ersatz-Nahrungshabitaten
 - weitere Arten: noch zu ermitteln



Ausgleich für Retentionsraumverlust:

- Verlust von Retentionsraum in der Kinzigau bei Gelnhausen und Wächtersbach: ca. 5 - 8 ha Ausgleich erforderlich
- mögliche Maßnahmen: Vergrößerung des Retentionsvolumens durch
 - Erweiterung des Auenbereichs durch Öffnung bisher abgetrennter Bereiche oder durch Massenabtrag am Rand der Aue (Ausweitung der Überflutungsfläche im Hochwasserfall)
 - Neuanlage von Gewässern im Auenbereich, Reaktivierung von Altgewässern und Altarmen
 - Bestandsstrecke im Zuge der Anpassung abschnittsweise aufständern (Pfeilerbauweise statt Auftragsdämme)

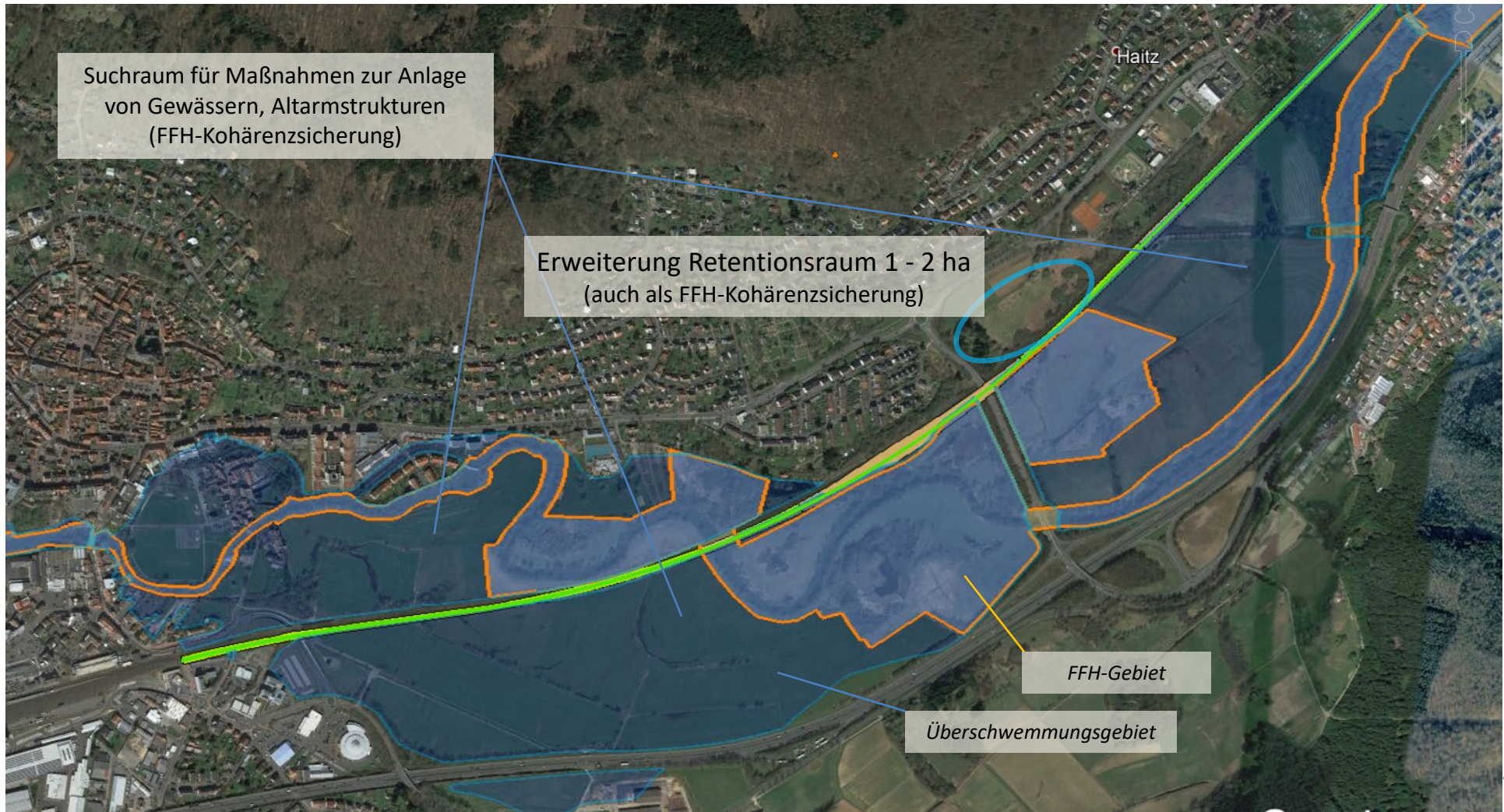


Räumliche Lage der Kompensationsmaßnahmen:

- Ausgleich für Retentionsraumverlust, CEF-Maßnahme Auenlebensräume und FFH-Kohärenzsicherung:
 - ⇒ in der Kinzigaue zwischen Gelnhausen und Wirtheim
 - ⇒ in der Kinzigaue bei Wächtersbach
- CEF-Maßnahmen Biber, Ameisenbläuling und Schwarzspecht:
 - ⇒ im Klingbachtal
- CEF-Maßnahmen Waldvogelarten und Fledermäuse:
 - ⇒ im Umfeld des Klingbachtals bzw. im Raum Aufenau / Salmünster
- Forstrechtlicher und naturschutzrechtlicher Ausgleich:
 - ⇒ im Kreisgebiet (bevorzugt im Raum Steinau/Niederzell, Schlüchtern und Kalbach)
- ➔ **Kompensationsschwerpunkte:**
 - **Kinzigaue zwischen Gelnhausen und Wächtersbach**
 - **Waldgebiet im Umfeld des Klingbachtals bei Salmünster**
 - + lokale Maßnahmen bei Steinau, Schlüchtern und Kalbach



Potenzielle Suchräume für Maßnahmen Retentionsausgleich und FFH:



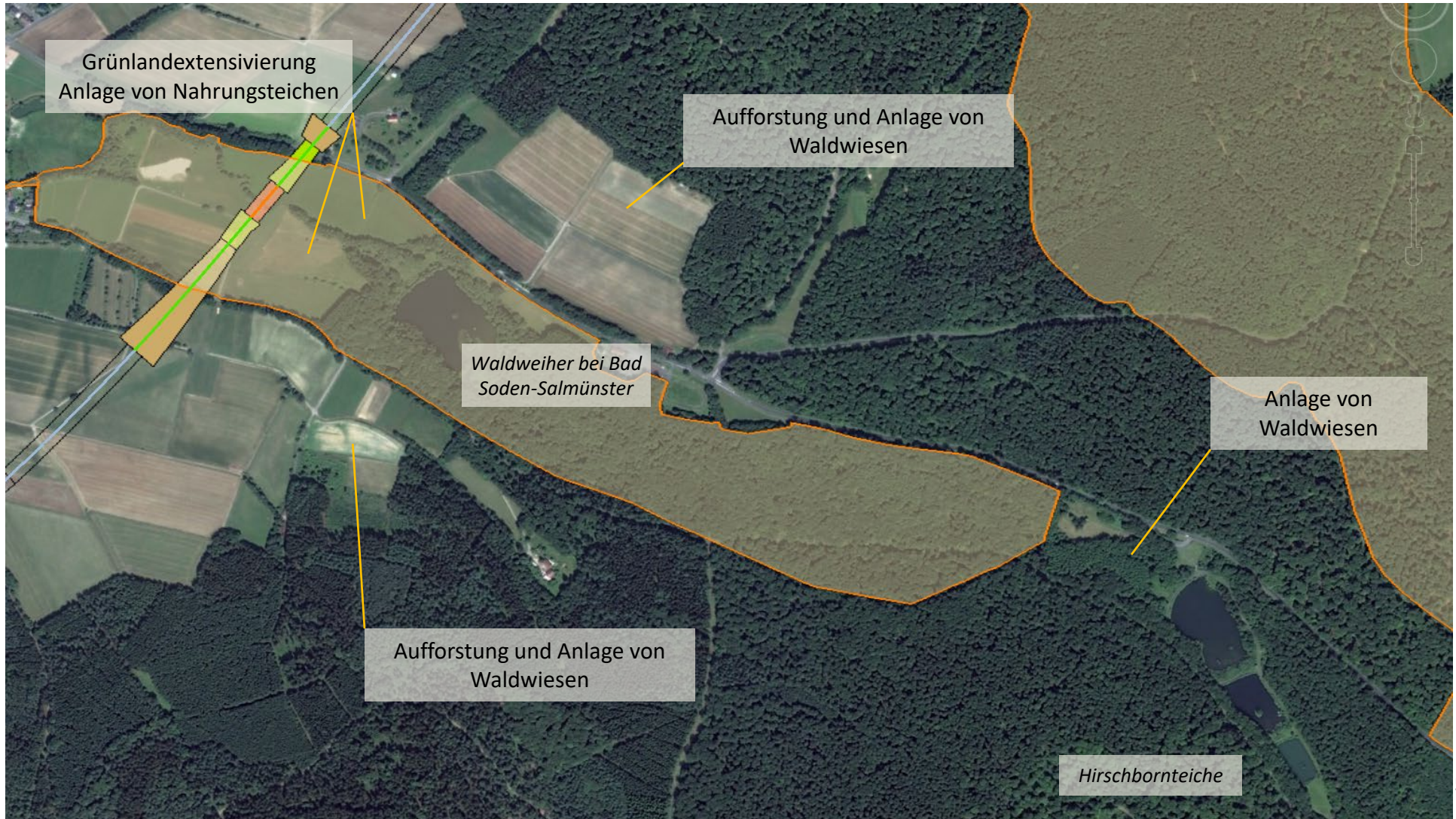


Potenzielle Suchräume für Maßnahmen Retentionsausgleich:



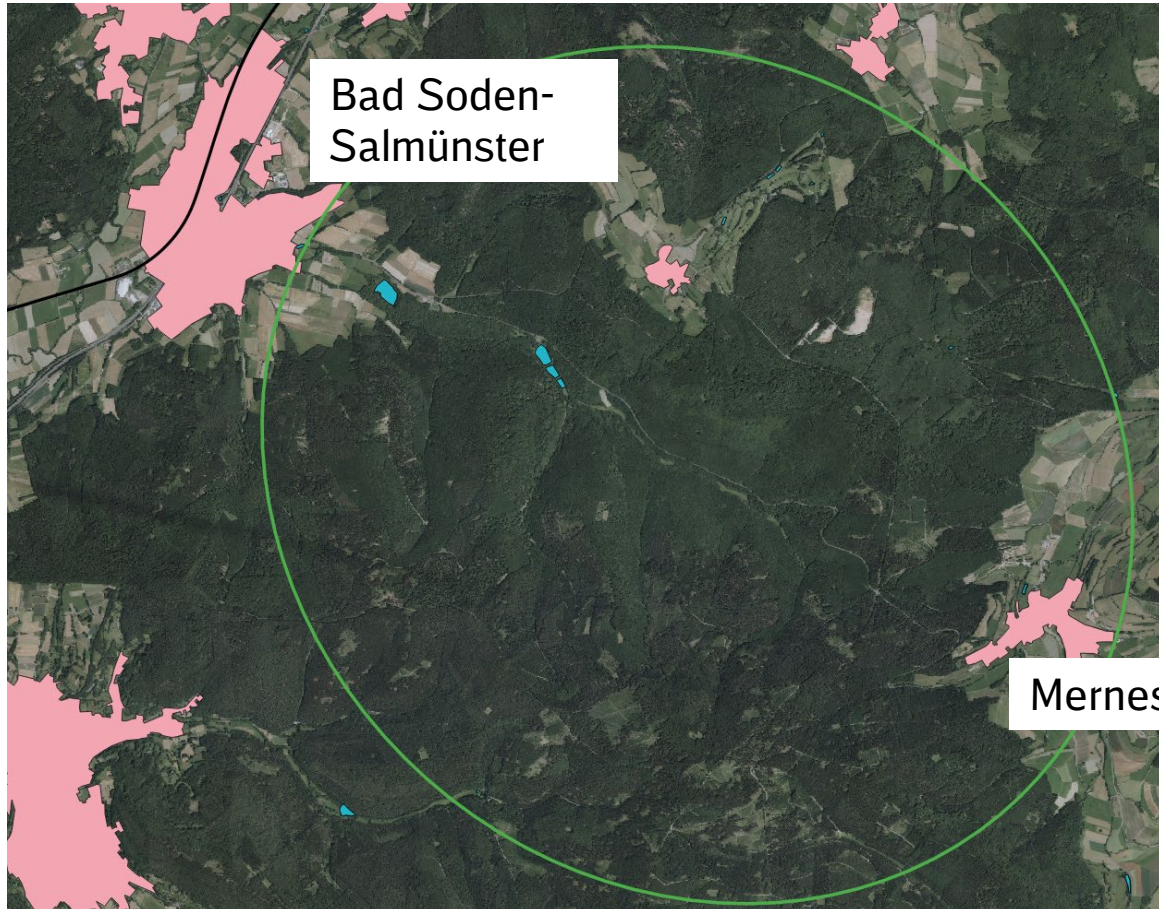


Mögliche CEF-Maßnahmen im Klingbachtal:





Potenzielle Suchräume für forstrechtliche und CEF-Maßnahmen Wald:



Vorschlag der Naturschutzverbände
zur Entwicklung von Naturwäldern:
Staatswald Alsberg bei
Salmünster auf 1.350 ha Fläche



Suchräume für Deponierungsflächen:

Anforderungen:

- Möglichst große zusammenhängende, höchstens leicht geneigte Flächen
- Möglichst räumliche Nähe zu BE-Flächen
- Möglichst großer Abstand zu Wohnsiedlungen
- Vornehmlich Landwirtschaftsflächen
- Günstige Erschließbarkeit
- Keine wesentlichen Schutzgut-Restriktionen
- Keine besondere Bedeutung für Erholungsnutzungen
- Landschaftlich gut einzubinden



Bilanz Deponiefläche:

- Deponiebedarf Variante IV: ca. 150 ha (sehr konservative Betrachtung, ein Teil davon kann voraussichtlich in der Tübbingauskleidung wiedereingebaut werden, ist aber noch nicht quantifizierbar)
- Summe erste Vorschlagflächen: 75 - 80 ha, davon nach weiterer Prüfung voraussichtlich nur ein Teil realisierbar
- ➔ Ein Großteil des Tunnelausbruch muss weiterhin außerhalb des Suchraumes verbracht werden:
Prüfung von anderweitigen Verwertungs- oder Wiedereinbaumöglichkeiten (z. B. bei anderen Großbaustellen, Verfüllung von Braunkohletagebauten usw.: derzeit noch nicht absehbar)

TOP 9 Feedback und weitere Zusammenarbeit

- **Raumordnungsverfahren der NBS:**
 - 28.6. Abgabe Unterlagen zur Vollständigkeitsprüfung beim RP

- **Angebot Workshops zu Ausgleichsmaßnahmen**
 - Ausgleichsmaßnahmen ABS/NBS

- **Nächste Termine:**
 - 1. Workshop Ausgleichsmaßnahmen ABS/NBS (voraussichtlich nach den Sommerferien)
 - 18. Dialogforum: Vorstellung Antragsunterlage ROV, Schallschutz Bestandsstrecke (nach Vollständigkeitsprüfung ROV)

Danke für Ihr Interesse! |
Fragen?

Mehr Infos:
www.hanau-wuerzburg-fulda.de

h-wf@deutschebahn.com