

Betreff:

**Stadtbahnausbau nach Volkmarode-Nord**  
**Ortsdurchfahrt Volkmarode und Wendeanlage Gliesmarode**

Organisationseinheit:

Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

27.09.2022

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 111 Hondelage-Volkmarode (Anhörung)	06.10.2022	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Anhörung)	06.10.2022	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Entscheidung)	11.10.2022	Ö

**Beschluss:**

- 1.) Der vorgelegten Planung (siehe Anlage 1) des Teilprojektes 1 – Volkmarode-Nord (beinhaltet die Wendeanlage in Gliesmarode und die Ortsdurchfahrt Volkmarode) des Stadtbahnausbauvorhabens Stadt.Bahn.Plus. wird zugestimmt.
- 2.) Verwaltung und BSVG werden beauftragt, die Planfeststellung für das Teilprojekt nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vorzubereiten.
- 3.) Verwaltung und BSVG werden beauftragt, die Förderung des Teilprojektes 1 durch Zuwendungen beim Land Niedersachsen und beim Bund nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu beantragen.
- 4.) Verwaltung und BSVG werden beauftragt, nach erfolgten Planfeststellungsbeschlüssen, Bestätigung der Mitfinanzierung durch Bund und Land und der Bereitstellung der erforderlichen Mittel das Teilprojekt 1 umzusetzen.
- 5.) Die Vertreter der Stadt in der Gesellschafterversammlung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH werden angewiesen, die Geschäftsführung der Stadt Braunschweig Beteiligungs-Gesellschaft mbH zu veranlassen, in der Gesellschafterversammlung der BSVG folgenden Beschluss zu fassen:

„Auf Grundlage der vorgelegten Planung zur Ausbaustrecke nach Volkmarode-Nord (inkl. des notwendigen Neubaus der Wendeanlage in Gliesmarode und des Rückbaus der Bestandswendeschleife am Grenzweg) wird die entsprechende Verkehrsstrasse für die Stadtbahn der BSVG festgelegt. Vorbehaltlich notwendiger Planfeststellungsbeschlüsse, der Mitfinanzierung durch Bund und Land und der Bereitstellung der Eigenmittel durch die BSVG wird die bauliche Umsetzung und Einrichtung eines Stadtbahnbetriebes durch die BSVG beschlossen.“

## **Sachverhalt:**

### Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des AMTA ergibt sich für die Punkte 1.) bis 4.) des Beschlussvorschlages aus § 76 (3) Satz 1 NKomVG in Verbindung mit § 6, Nr. 2 lit. j) der Hauptsatzung der Stadt Braunschweig. Im Sinne dieser Zuständigkeitsnorm handelt es sich um einen Beschluss über die Planung einer Maßnahme des Stadtbahnausbaus. Aufgrund des Gesamtzusammenhanges des Anweisungsbeschlusses zur Entwurfs- und Ausführungsplanung im Rahmen des Stadtbahnausbaus fällt auch der Beschluss über den Punkt 5.) in die Zuständigkeit des AMTA.

### Anlass

Der Rat der Stadt Braunschweig hat in seiner Sitzung am 21.02.2017 die Planung für das Zielnetz Stadtbahn 2030 einschließlich der dafür notwendigen Zwischenschritte beschlossen (17-03594-01). Die Verwaltung und die BSVG wurden beauftragt, die Planung der Stadtbahnverlängerung nach Volkmarode-Nord und der Wendeschleife Gliesmarode bis zur Entwurfsplanung fortzuführen (18-09146-01). Durch das vorgesehene Betriebskonzept sind beide Maßnahmen miteinander verknüpft und bilden zusammen das Teilprojekt 1 - Volkmarode-Nord.

Nicht entwurfsprägende Änderungen an Details der Verkehrsanlagen sind bis zur Beantragung der Planfeststellung noch möglich und werden als beschlussunabhängig beurteilt.

Die Planfeststellung wird durch die BSVG als Vorhabenträgerin beantragt werden. Eine mit einer Planfeststellung in Beziehung stehende Festlegung von (neuen) Verkehrsstrassen obliegt gemäß Gesellschaftsvertrag der BSVG ihrer Gesellschafterversammlung.

### Planung/Besonderheiten der Planung

#### Teilprojekt 1.1 – Strecke nach Volkmarode-Nord (Ortsdurchfahrt)

Die Stadtbahnstrecke der Linie 3 endet heute an der Wendeschleife Grenzweg, die sich nördlich der Berliner Straße und östlich des Moorhüttenwegs im Osten Braunschweigs im Stadtteil Volkmarode befindet. Zur besseren Anbindung des Stadtteils Volkmarode an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist die Verlängerung dieser bestehenden Linie geplant. Mit der Stadtbahnverlängerung verbessert sich auch die Anbindung der Sally-Perel-Gesamtschule im Südosten Volkmarodes.

Die geplante Trasse schließt im Bereich Moorhüttenweg an den Bestand an und folgt der Berliner Heerstraße bis zur Einmündung Unterdorf. Dort verschwenkt die Stadtbahn nach Norden in Richtung des Wohngebiets Volkmarode-Nord (Freihaltetrasse) und endet westlich der Straße Ziegelwiese in einer Wendeschleife. Die Strecke beinhaltet drei Haltestellen („Moorhüttenweg“, „Unterdorf“ und „Ziegelwiese“). Die vorhandene Wendeschleife Grenzweg wird zurückgebaut.

Die Planungen berücksichtigen die Möglichkeit, die Neubaustrecken auch mit Stadtbahnfahrzeugen mit einer Breite von 2,65 m auf 1.100 mm Spurweite ohne Umbauten zu befahren.

Um den Eingriff in Privatgrundstücke möglichst gering zu halten, gleichzeitig aber eine leistungsfähige Stadtbahnanbindung des Stadtteils Volkmarode zu gewährleisten, wird die Stadtbahn in der Berliner Heerstraße im Linksverkehr (sog. „X-Trasse“) geführt. Dabei fährt die stadteinwärtige Stadtbahn auf besonderem Bahnkörper (in Grüngleis) auf der Südseite der Berliner Heerstraße und die stadtauswärtige Stadtbahn straßenbündig im stadtauswärtigen MIV-Fahrestreifen mit. Die dafür erforderlichen Gleiskreuzungen befinden sich östlich des Knotens Moorhüttenweg/Hordorfer Straße/Berliner Straße und im Bereich des Abzweigs der Stadtbahn in die Freihaltetrasse in Richtung Nordosten.

Die Anordnung von 2,30 m breiten Radwegen gemäß dem Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“ entlang der Berliner Heerstraße erfolgt überall dort, wo daraus keine zusätzlichen Grunderwerbsfälle resultieren. Westlich und östlich des Knotens Berliner Heerstraße/Unterdorf wird in kurzen Abschnitten auf der Südseite der Berliner Heerstraße ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorgesehen, der von den Anliegerinnen und Anliegern auch mit Kfz befahren werden kann („Zufahrt zu den Grundstücken frei“), um die Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anliegerinnen und Anlieger zu gewährleisten.

Um Störungen der Stadtbahn im straßenbündigen Abschnitt durch abbiegende Kfz möglichst gering zu halten, sind für die stadtauswärtige Fahrtrichtung - soweit möglich - Abbiegestreifen für den motorisierten Individualverkehr vorgesehen. Durch das beschriebene Anlagenkonzept und entsprechende Signalprogramme (koordinierte Ampelschaltungen mit ÖPNV-Bevorrechtigung) kann im Regelfall eine nahezu störungsfreie und zügige Fahrt der Stadtbahn in stadtauswärtiger Richtung auf dem straßenbündigen Bahnkörper erreicht werden.

Der besondere Gleiskörper der Stadtbahn wird mit Ausnahme der Überfahrten, Überwege, Weichen, Gleiskreuzen und der Abstellpositionen in der Wendeschleife als Rasengleis ausgeführt. Die Signalprogramme gewährleisten eine nahezu störungsfreie Fahrt an den Knotenpunkten auch in stadteinwärtiger Richtung.

Abweichend zum in der Bürgerinformationsveranstaltung veröffentlichten Planungsstand vom 30.06.2022 sind am Knotenpunkt Moorhüttenweg/Hordorfer Straße/Berliner Straße voraussichtlich noch Bestands-Anpassungen im nördlichen Straßenbereich vorzunehmen. Die genaue Ausgestaltung ist in Prüfung. Notwendige Deckensanierungsmaßnahmen in diesem Knotenpunkt werden als zusätzlich ergänzende Maßnahme (C-Kosten) im Zuge des Projektes mit umgesetzt.

#### Teilprojekt 1.2 – Wendeschleife Gliesmarode

Das Gleis der geplanten Wendeschleife in Gliesmarode schwenkt östlich des Knotenpunktes Berliner Straße/Querumer Straße/An der Wabe aus dem bestehenden stadtauswärtigen Gleis in nördliche Richtung aus und führt in einem Gleisbogen von 25 m Radius bis zur Querumer Straße, wo sie dann über den Geradeaus- und Linksabbiegestreifen der Querumer Straße und einen anschließenden Rechtsbogen vor der Haltestelle Querumer Straße in einem kurzen straßenbündigen Abschnitt in das bestehende stadteinwärtige Gleis auf besonderem Bahnkörper einmündet. Kurz nach der Einfädelung über eine neue Weichenverbindung ist die Bestandshaltestelle Querumer Straße angeordnet. Das Wendegleis gewährleistet neben der Wendemöglichkeit eine konfliktfreie Aufstellung eines Stadtbahnfahrzeuges.

Die knotenpunktsnahe Integration des Wendegleises erfordert eine Neugestaltung des gesamten Knotenpunktes und des südlichen Abschnitts der Querumer Straße inkl. der vorhandenen Grünstrukturen und des entsprechenden Geländes. In Zuge der Umgestaltung werden die Geh- und Radwege erweitert und sicher über die Fahrbahnen geführt. Die Querumer Straße wird im Bereich zwischen der Berliner Straße und der Paul-Jonas-Meier-Straße durch den Entfall der Mittelinsel und die Reduzierung der stadtauswärtigen Fahrbahn deutlich zurückgebaut. Wegen der Anordnung eines Linksabbiegestreifens nördlich der Einmündung Paul-Jonas-Meier-Straße wird die derzeit dort vorhandene Querungshilfe auf die Südseite der Einmündung verschoben.

Der nicht mehr für den Straßenverkehr benötigte Bereich nördlich der Wendeanlage wird freiraumplanerisch umgestaltet, wodurch die Umnutzung dieser bisherigen Verkehrsflächen möglich wird. Durch die Planung entsteht eine zusammenhängende Grünfläche mit einer größeren Anzahl an Einzelbäumen. Weitere Elemente dieser Fläche sind notwendige Feuerwehraufstellbereiche, Sitzgelegenheiten, Fahrradabstellanlagen, Wiese sowie Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung (Spiel- und Aufenthaltsflächen).

Im Zuge der Umgestaltung des Knotenpunktes wird der Weg an der Bugenhagenkirche verbreitert und barrierefrei ausgebaut. Für die notwendige Versetzung des Gedenkstein im nordöstlichen Bereich des Knotenpunktes (in vorhandener Grünstruktur auf einer Anhöhe) wird nach Bestimmung eines möglichen neuen Standortes eine separate Beschlussvorlage für den Stadtbezirksrat 112 Wabe-Schunter-Beberbach vorbereitet.

Durch die Wendeanlage Gliesmarode wird die Einrichtung einer zusätzlichen Stadtbahnlinie ermöglicht, mit der dem erhöhten Beförderungsbedarf im Innenstadtbereich bis einschließlich der Haltestelle Querumer Straße durch den dann entstehenden 7,5-Min-Takt Rechnung getragen werden kann.

Im Bereich der Bestandshaltestelle werden Fahrradabstellanlagen geschaffen, um die Verknüpfungsmöglichkeiten an den erhöhten Takt der Stadtbahn in diesem Bereich bedarfsgerecht anzupassen.

Der Bau der Wendeschleife verhindert nicht die Möglichkeit, den Ortsteil Querum mit einer Stadtbahn über die Querumer Straße an das Stadtbahnnetz anzuschließen (siehe dazu DS 21-16096-02).

#### Grunderwerb

Für die Realisierung der Stadtbahnstrecke in Volkmarode ist Grunderwerb in größerem Umfang erforderlich. Alle betroffenen Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer wurden im Projektverlauf mehrfach kontaktiert und informiert, um die grundsätzliche Bereitschaft zum Verkauf von Teilen des jeweiligen Grundstückes zu erkunden. Die Reaktionen waren überwiegend konstruktiv. Nach dem Beschluss über diese Vorlage werden die Verwaltung und die BSVG versuchen, alle benötigten Grundstücke im Einvernehmen mit den Eigentümerinnen und Eigentümern zu erwerben.

Für die Wendeschleife in Gliesmarode ist zur Herstellung regelkonformer Geh- und Radwege Grunderwerb in sehr geringem Maße (ca. 10 m<sup>2</sup>) erforderlich. Der Kontakt mit den Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümern wurde bereits aufgenommen. Auch hier ist das Stadtbahnprojekt bestrebt, die Fläche im Einvernehmen zu erwerben. Für die Anordnung der eigentlichen Wendeanlage der Stadtbahn ist kein Grunderwerb von Dritten erforderlich.

#### Öffentlichkeitsbeteiligung

Nach den vorlaufenden Beteiligungsformaten im Zuge der Voruntersuchungen und der ersten Planungsphasen in den Jahren 2017 bis 2020 wurden die direkten Anliegerinnen und Anlieger zuletzt im April und Mai 2022 über den aktuellen Planungsstand zur Wendeschleife Gliesmarode und zur Strecke Volkmarode informiert. Die im Zuge dieser Sprechstunden aufgetretenen Anmerkungen wurden aufgenommen und im Zuge der Planung geprüft, bewertet und nach Möglichkeit in der Planung berücksichtigt.

Weiterhin fand am 30.06.2022 eine Informationsveranstaltung für Bürgerinnen und Bürger zur Wendeschleife Gliesmarode und zur Strecke Volkmarode statt. Die Resonanz auf die vorgestellte Planung wird als grundsätzlich positiv bewertet.

Im Vorfeld und während der Bauphasen sind weitere Beteiligungsformate vorgesehen.

## Kostenermittlung

	Wendeschleife Gliesmarode	Strecke Volkmarode	Teilprojekt Volkmarode-Nord gesamt	
Preisstand	11/2021	11/2021	11/2021	11/2021
Kostenermittlungsstufe	Schätzung	Berechnung		
	(netto)	(netto)	(netto)	(brutto)
Bezeichnung				
<b>Baukosten (inkl. Grunderwerb)</b>	5.400.000 €	26.530.000 €	31.930.000 €	-
<b>Baunebenkosten</b>	1.240.000 €	5.620.000 €	6.860.000 €	-
<b>Risiko und Unvorhergesehenes</b>	400.000 €	1.220.000 €	1.620.000 €	-
<b>Prognose A+B- Maßnahmen</b>	<b>7.040.000 €</b>	<b>33.370.000 €</b>	<b>40.410.000 €</b>	-
<b>Prognostizierte Fördermittel (A+B)</b>	4.710.000 €	22.890.000 €	27.600.000 €	-
<b>Prognostizierte Eigenmittel (A+B)</b>	2.330.000 €	10.480.000 €	12.810.000 €	-
<b>Prognose B- Maßnahmen</b>	321.000 €	789.000	1.110.000	1.321.000 €
<b>Prognose C- Maßnahmen</b>	<b>190.000 €</b>	<b>580.000 €</b>	<b>770.000 €</b>	<b>916.000 €</b>

*A-Maßnahmen: stadtbahnbedingte Maßnahmen*

*B-Maßnahmen: flankierende Maßnahmen*

*C-Maßnahmen: ergänzende Maßnahmen (gleichbedeutend mit zusätzlich begleitenden Straßenbau)*

Die Gesamtkosten betragen somit nach aktueller Prognose 41.180.000 € (netto). Davon entfallen netto 1.810.000 € (brutto 2.237.000 €) auf die Stadt Braunschweig. Hierin sind mögliche Baupreissteigerungen nicht inbegriffen. Es wird mit einer Förderung i. H. v. 27.600.000 € netto gerechnet. Weiterhin werden Straßenausbaubeiträge i. H. v. rd. 400.000 € erwartet.

Verwaltung und BSVG werden regelmäßig in den jeweiligen Gremien über den Stand der Kostenermittlungen berichten (u.a. im halbjährlichen Kompaktbericht im AMTA).

### Finanzierung

Die Kosten für das Projekt werden zwischen der BSVG und der Stadt aufgeteilt. Eine zusätzliche Beteiligung Dritter an den Kosten für Maßnahmen an Leitungen und Kanälen ist in Bezug auf die Höhe noch in der Prüfung. Bisher erfolgte kein konzessionsrechtlicher Abzug.

Es wurden seit Projektbeginn Mittel im Wirtschaftsplan der BSVG bzw. im Haushalt/IP der Stadt Braunschweig auf aktuellem Erkenntnisstand eingeplant. Nach formalem Abschluss der Entwurfsplanungsphasen für beide Projektteile werden die Kostenansätze für die Haushalts- und Wirtschaftsplanungen nochmals überprüft und ggf. aktualisiert. Die Kostenteilung erfolgt gemäß entsprechenden Vereinbarungen zwischen Stadt und BSVG.

Der weit überwiegende Teil der prognostizierten Eigenmittel wird durch die BSVG getragen (ca. 11,7 Mio. € (netto)). Hierzu zählen auch die Kosten für die Ausführung als Rasengleis.

Die BSVG wird ihrerseits die Förderung durch Bund und Land auf Grundlage des bereits für das Gesamtprojekt eingereichten Rahmenantrags als Projektträger beantragen. Ob darüber hinausgehend weitere Fördermöglichkeiten bestehen, wird fortlaufend geprüft.

Die Förderfähigkeit des Vorhabens wurde auf Grundlage der vorliegenden Berechnungen zur standardisierten Bewertung im Vorabzug von Zuwendungsgebern mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von 1,4 vorläufig bestätigt. Auf dieser Basis kann für dieses Teilprojekt ein Förderantrag vorbereitet und eingereicht werden.

Im Projekt entstehende, nicht stadtbahnbedingte Kosten für flankierende Maßnahmen (B-Maßnahmen) werden von der Stadt getragen. Der Anteil, der nicht stadtbahnbedingten Kosten wird mit ca. 1,1 Mio. € (netto) und ca. 1,3 Mio. € (brutto) voraussichtlich deutlich geringer ausfallen als zu Projektbeginn geschätzt.

Zusätzlich ergänzende Baumaßnahmen (C-Maßnahmen), die als ergänzende städtische Maßnahmen im Projekt realisiert werden, aber für den Stadtbahnausbau nicht notwendig sind, werden voraussichtlich insgesamt ca. 0,8 Mio. € (netto) und ca. 0,9 Mio.€ (brutto) kosten und sind durch die Stadt zu tragen.

Baupreissteigerungen sind bis zur Endabrechnung der Bauleistungen möglich.

Im Haushaltsplan 2022 stehen auf dem Projekt Stadtbahnausbau Volkmarode (4E.660026) ausreichend Finanzmittel zur Verfügung. Zu den Ansatzveränderungen zum Haushaltsplan 2023/2024 werden die Finanzraten an diesen Beschluss angepasst.

Die von der Stadt zu tragenden Kosten sind anteilig straßenausbaubeitragspflichtig. Die Eigentümerinnen und Eigentümer der Strecke Volkmarode wurden über die voraussichtlich zu erwartenden Beiträge (insgesamt ca. 0,4 Mio. €) in einer Informationsveranstaltung am 07.07.2022 informiert.

Nicht stadtbahnbedingte Kosten im Bereich des Straßenausbaus an der Wendeschleife Gliesmarode sind ebenfalls beitragspflichtig. Diese Beiträge werden erst ermittelt und erhoben, wenn eine konkrete Ausbauplanung für die gesamte Querumer Straße vorliegt (siehe dazu DS 18-06475-01 „Konzept zur Neuordnung der Verkehrssituation Bevenroder Straße“). Kosten für einen späteren Ausbau der Querumer Straße sind in den Gesamtkosten nicht enthalten. Die Eigentümerinnen und Eigentümer werden zu gegebener Zeit ebenfalls über die zu erwartenden Beiträge informiert.

#### Bauablauf

Für den Ausbau der Strecke nach Volkmarode-Nord werden die Bauphasen voraussichtlich in fünf örtliche Abschnitte gegliedert. Prägend für den Bau und die Bauzeit ist der Umbau der Berliner Heerstraße (Abschnitt 1) und der darauffolgende Anschluss an den Knoten Moorhüttenweg/Hordorfer Straße/Berliner Straße (Abschnitt 2). In Anbetracht der geplanten Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen auf der Berliner Heerstraße und der Verkehrsbeziehungen im Knoten Moorhüttenweg/Hordorfer Straße/Berliner Straße während der Bauphasen sowie einer möglichst kurzen Zeit für den Schienenersatzverkehr (SEV) für die Stadtbahn erfolgt die Realisierung schrittweise und generiert eine Gesamt-Bauzeit von ca. 3 Jahren.

Der Umbau im Abschnitt 1 wird dabei ca. zwei Jahre in Anspruch nehmen. Der Betrieb der Stadtbahn kann nach Fertigstellung von Abschnitt 2 wieder aufgenommen werden. Parallel zu den beiden Bauabschnitten 1 und 2 werden die Abschnitte mit dem Ausbau der Freihaltetrasse, dem Bau der Wendeschleife einschließlich des Knotens Ziegelkamp/Ziegelwiese und der Rückbau der Wendeschleife Grenzweg folgen.

Der Neubau der Wendeschleife und alle Anpassungsmaßnahmen in Gliesmarode werden ca. ein Jahr in Anspruch nehmen und in drei örtliche Bauabschnitte (der Umbau Knotenpunkt Berliner Straße/Querumer Straße, die Integration der Wendeschleife östlich der Querumer

Straße sowie die Umgestaltung der Querumer Straße bis auf Höhe der Paul-Jonas-Meier-Straße) aufgeteilt werden. Zeitlich in den Bauablauf integriert wird voraussichtlich eine noch Maßnahme der SE|BS (Kanalsanierung „Querung der Berliner Straße“), um notwendige Zeiten für Schienenersatzverkehr und die Einschränkungen im MIV insgesamt zeitlich gering zu halten. Es ist vorgesehen, die Wendeschleife vor der Außerbetriebnahme der Stadtbahn auf dem betreffenden Abschnitt (Start Bauabschnitt 2 zur Strecke in Volkmarode, siehe oben) fertigzustellen, um den SEV-Verkehr in Umfang und Kosten zu optimieren.

#### Weiteres Vorgehen

Die vorliegende Entwurfsplanung zum Abschnitt der Ortsdurchfahrt Volkmarode wird für das Planfeststellungsverfahren vorbereitet (Genehmigungsplanung). Die vorliegende Vorplanung zur Wendeanlage wird in eine Entwurfsplanung überführt und direkt anschließend für das Planfeststellungsverfahren (Genehmigungsplanung) vorbereitet. Anschließend werden die Planfeststellungen beantragt.

Nach derzeitigem Stand ist vorgesehen, dass beide Planfeststellungsverfahren in 2023 starten und spätestens im Jahr 2025 abgeschlossen werden können. Nach Erstellung der Ausführungsplanung und der Auftragsvergabe soll dann im Jahr 2025 der Baubeginn erfolgen. Die Inbetriebnahme der Strecke nach Volkmarode-Nord ist für das Jahr 2028 vorgesehen.

Leuer

#### **Anlage/n:**

Anlage 1a: Lagepläne Strecke nach Volkmarode-Nord (Ortsdurchfahrt) – Stand 15.09.22

Anlage 1b: Querschnitte Strecke nach Volkmarode-Nord (Ortsdurchfahrt) – Stand 15.09.22

Anlage 2a: Lageplan Wendeanlage Gliesmarode – Stand 19.08.22

Anlage 2b: Querschnitte Wendeanlage Gliesmarode – Stand 19.08.22