



# Inhaltsverzeichnis

<b>Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>2</b>
<b>1 Einleitung .....</b>	<b>4</b>
<b>2 Variantenuntersuchung.....</b>	<b>6</b>
2.1 Allgemeines.....	6
2.2 Variantenbeschreibung.....	6
2.2.1 Variante I – Mittellage.....	6
2.2.2 Variante II – Ostlage.....	7
2.2.3 Variante III – Westlage .....	8
<b>3 Technische Ergebnisse der Variantenuntersuchung.....</b>	<b>9</b>
3.1 Verkehrsanlagen .....	9
3.1.1 Gleisanlagen/ Trassierung.....	9
3.1.2 Straßen und Wege .....	9
3.1.3 Verkehrsstation „Claudiusstraße“ .....	9
3.2 Ingenieurbauwerke.....	10
3.3 Anlagen der technischen Ausrüstung .....	10
3.3.1 Oberleitungsanlagen/ Elektrifizierung .....	10
3.3.2 Signaltechnische Anlagen .....	10
3.3.3 Beleuchtung .....	10
3.3.4 Leitungen Dritter.....	10
<b>4 Umweltauswirkungen.....</b>	<b>11</b>
4.1 Umweltverträglichkeit .....	11
4.2 Immissionsschutz .....	11
<b>5 Baudurchführung und Bauzeit .....</b>	<b>12</b>
<b>6 Kostengegenüberstellung.....</b>	<b>13</b>
<b>7 Rechtsangelegenheiten.....</b>	<b>14</b>
7.1 Grunderwerb .....	14
7.1.1 Durchsetzbarkeit .....	14
7.1.2 Allgemeines.....	14
<b>8 Bewertung der Varianten/ Synoptische Gegenüberstellung .....</b>	<b>15</b>
8.1 Bewertungskriterien.....	15
8.2 Synoptische Gegenüberstellung.....	17
<b>9 Zusammenfassung und Empfehlung .....</b>	<b>18</b>



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtskarte Bereich Claudiusstraße .....	4
Abbildung 2: Mittellage .....	7
Abbildung 3: Ostlage .....	7
Abbildung 4: Westlage.....	8

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zielfelder .....	16
-----------------------------	----



## Abkürzungsverzeichnis

AG	Auftraggeber
Bf	Bahnhof
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
dB (A)	bewerteter Schalldruckpegel
EÜ	Eisenbahnüberführung
FFH	Fauna Flora Habitat
HH	Hansestadt Hamburg
HL	Lichte Höhe
HP	Haltepunkt
HmbBNatSchAG	Hamburgisches Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes
km	Kilometer
LSW	Lärmschutzwand
LW	Lichte Weite
Mio	Million
OK	Oberkante
OL	Oberleitung
Ril	Richtlinie der DB AG
StrÜ	Straßenüberführung
SW	Stützweite
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie



## 1 Einleitung

Die Untersuchung von verschiedenen Lösungsmöglichkeiten mit Ihren Einflüssen auf bauliche und konstruktive Gestaltung, Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit unter Beachtung der Umweltverträglichkeit ist ein wesentlicher Bestandteil der Vorentwurfsplanung. Dabei sind sogenannte Zielfelder zu definieren, die eine Beurteilung der verschiedenen Lösungsmöglichkeiten ermöglicht. In die Variantenuntersuchung sind die planungsbegleitenden Fachplanungen, wie z. B. Umweltschutz und Immissionsschutz, zu integrieren bzw. zu berücksichtigen.

Gemeinsam mit den fachlich zu beteiligenden Stellen wurde im Rahmen der Vorplanung zum zweigleisigen S-Bahnausbau auf Hamburger Stadtgebiet festgelegt, für einzelne Trassenabschnitte, Bahnübergangs-beseitigungsmaßnahmen und Verkehrsstationen vertiefenden Variantenuntersuchungen einschließlich synoptischer Gegenüberstellung durchzuführen. Hiermit soll eine möglichst hohe Transparenz und Nachvollziehbarkeit bei der Auswahl der jeweiligen Vorzugsvarianten dokumentiert werden.

Im Rahmen dieses Programms soll an der heutigen Straßenüberführung Claudiusstraße eine neue, barrierefrei erreichbare Verkehrsstation entstehen.

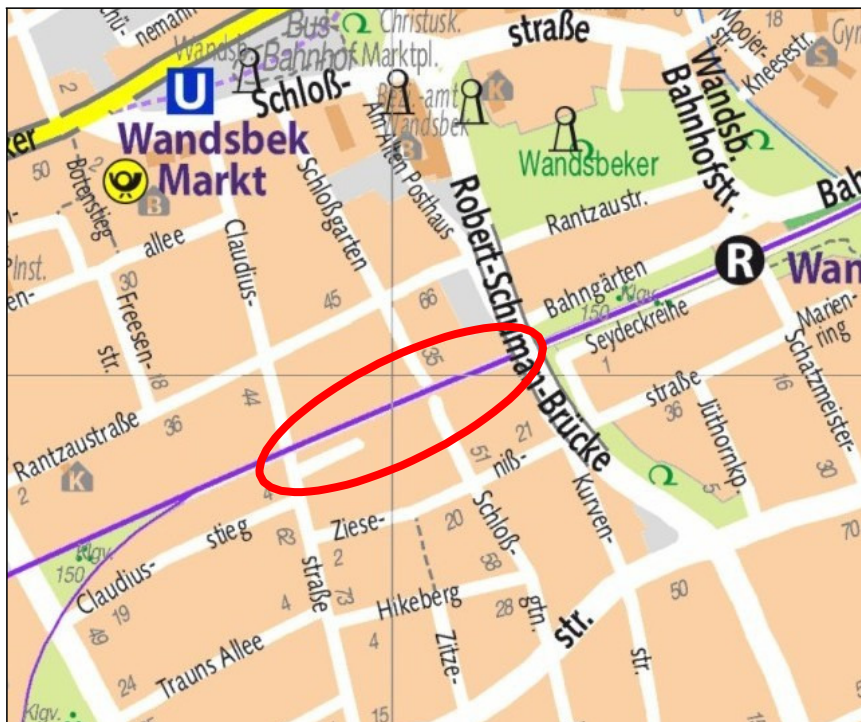


Abbildung 1: Übersichtskarte Bereich Claudiusstraße



Aufgrund der dichten Besiedlung entlang der Bahntrasse innerhalb des Siedlungsbereiches wird vorgesehen, die Verkehrsstation Claudiusstraße aufgrund geringerer Flächeneinnahme mit Mittelbahnsteig auszustatten um eine (Teil)Inanspruchnahme privater Grundstücke und teilweise auch ein Verlust von Gebäuden in beiden Varianten zu minimieren.

Bei allen Varianten ist vorgesehen den Bahnsteig bereits mit einer Nutzlänge von 210 m auszuführen. Damit wird mit Anschluss des Bahnsteiges an die neue Personenunterführung Schloßgarten eine optimale Zugänglichkeit der Verkehrsstation erreicht.



## 2 Variantenuntersuchung

### 2.1 Allgemeines

Im Rahmen der Vorentwurfsplanung wurden drei Varianten für den Neubau einer Verkehrsstation entwickelt. Diese sollen auf ihre Realisierbarkeit hin geprüft und in einer synoptischen Gegenüberstellung betrachtet und bewertet werden. Im Folgenden werden die drei Varianten vorgestellt:

- Variante I: Mittellage
- Variante II: Ostlage
- Variante III: Westlage

Die Varianten werden unter Abwägung aller Ansprüche und ihrer jeweiligen Bedeutung bewertet. Die dabei angestrebten Ziele lassen sich in vier Kategorien einteilen:

- Verkehr
- Technische Umsetzung/Kosten
- Recht
- Umwelt und Öffentlichkeit

Um eine detailliertere Betrachtung zu ermöglichen werden den Zielfeldern Bewertungskriterien zugeordnet. Weiterhin werden die einzelnen Bewertungskriterien entsprechend ihrer Wertigkeit gewichtet. Diese werden anschließend für die jeweilige Variante anhand von Schulnoten bewertet. Das Produkt aus der Wertung und der Benotung (absolut) ergibt die Gesamtgewichtung des einzelnen Kriteriums für die jeweilige Variante. Die Vorzugsvariante ergibt sich dann aus der niedrigsten Summe der gewichteten Einzelkriterien.

### 2.2 Variantenbeschreibung

#### 2.2.1 Variante I – Mittellage

In der Variante I ist eine Verkehrsstation ausgehend vom heutigen Bahnübergang zwischen Bau-km 5,042 und Bau-km 5,187 der Strecke 1249 auf einer Länge von 145 m in der ersten Ausbaustufe bzw. 210 m im Endzustand in nord-östlicher Richtung vorgesehen. Die Breite des Bahnsteigs weist eine Breite von ca. 7,48m auf.

Der barrierefreie Zugang zur Verkehrsstation erfolgt ausgehend von der geplanten Umfahrmöglichkeit (3,50 m), die Schloßgarten und Claudiusstraße miteinander verbindet, über eine Personenunterführung mit einer auf der südlich der Bahnanlagen gelegenen Rampe sowie einen auf der Nordseite gelegenen Aufzug. Aufgrund der Lage des Bahnsteiges wird mit der Erstellung der Verkehrsstation ein Rückbau der Bahnübergänge Claudiusstraße und Schloßgarten vollzogen. Hieraus ergeben sich längere Querungszei-



ten für Fußgänger, die als zumutbar angesehen werden.

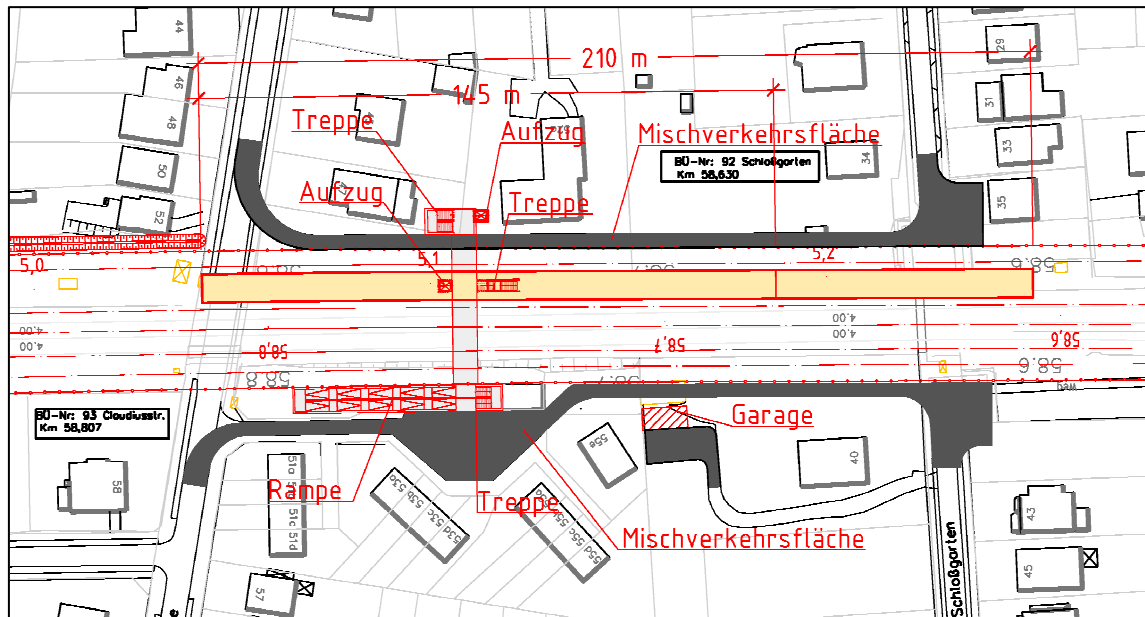


Abbildung 2: Mittellage

### 2.2.2 Variante II – Ostlage

Die Variante 2 sieht eine Verkehrsstation zwischen dem heutigen Bahnübergang Schloßgarten und der Robert-Schumann-Brücke zwischen Bau-km 5,224 und Bau-km 5,434 der Strecke 1249 vor. Die geplante Bahnsteiglänge beträgt 145 m (Vollzug) mit der Option einer Verlängerung auf 210 m (Langzug) in nord-westlicher Richtung. Die Breite des Bahnsteigs weist eine Breite von ca. 7,48m auf.

Die barrierefreie Zuwegung zum Bahnsteig erfolgt durch die bestehende Personenunterführung an-Robert Schuman-Brücke sowie über eine Personenüberführung am Schloßgarten.

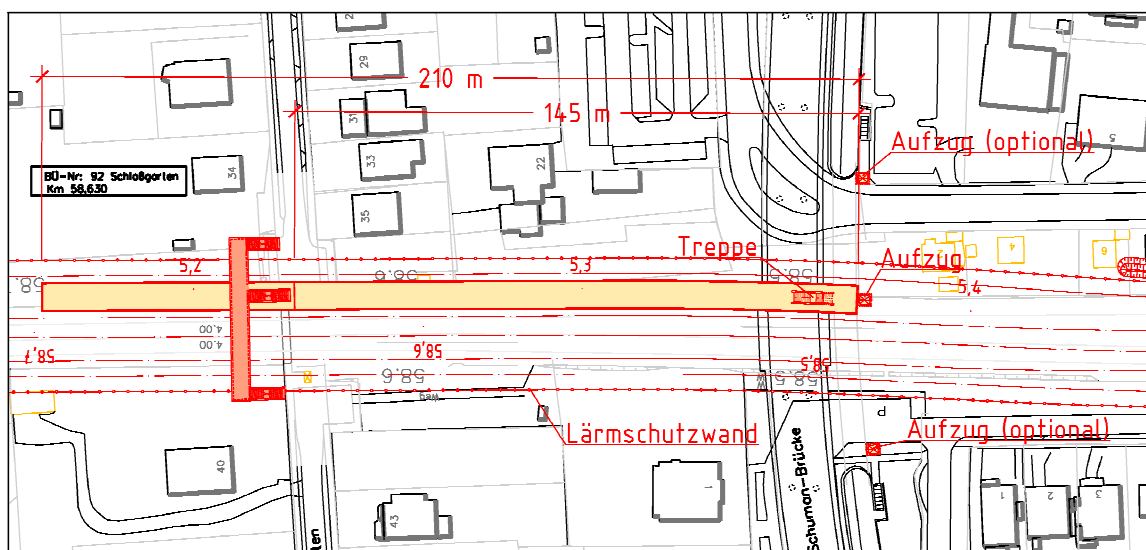


Abbildung 3: Ostlage



### 2.2.3 Variante III – Westlage

Die Variante III sieht eine Verkehrsstation auf Höhe des heutigen Bahnübergangs Claudiusstraße zwischen Bau-km 4,952 und Bau-km 5,092 der Strecke 1249 vor. Die geplante Bahnsteiglänge beträgt 140 m (Vollzug) mit der Option einer Verlängerung auf 210 m (Langzug) in süd-westlicher Richtung. Aufgrund der Lage weist die Breite des Bahnsteigs an den äußeren Kanten eine Breite von ca. 7,57 m bzw. 7,15 m und in der Mitte von ca. 8,11m auf.

Wie schon in Variante I beschrieben, ist auch hier eine Umfahrmöglichkeit vom Schloßgarten zur Claudiusstraße gewährleistet.

Für die BÜ-Beseitigung Claudiusstraße wurde die bereits planfestgestellte Lösung der Stadt Hamburg übernommen, die zusätzlich als barrierefreie Zuwegung zum Bahnsteig dient.

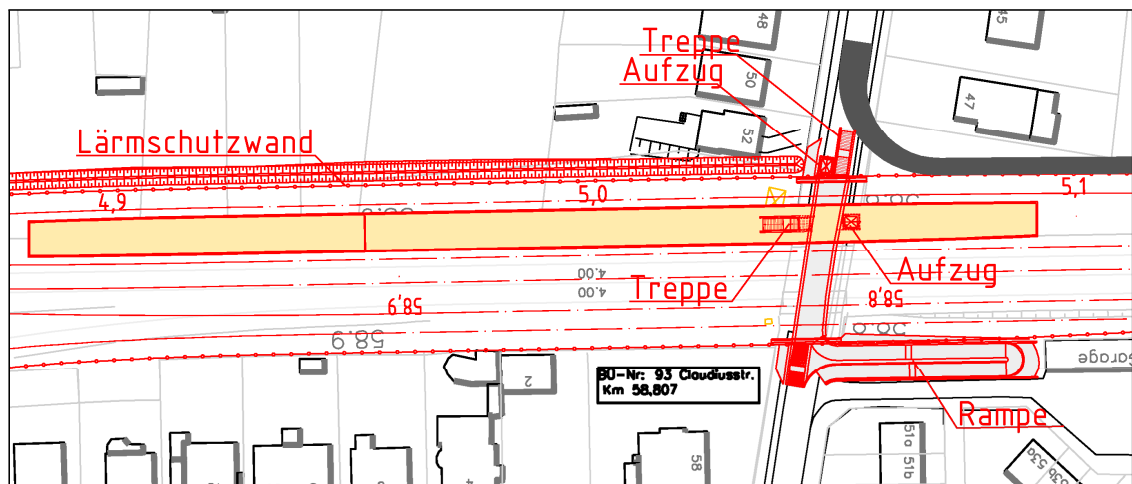


Abbildung 4: Westlage





### 3 Technische Ergebnisse der Variantenuntersuchung

#### 3.1 Verkehrsanlagen

##### 3.1.1 Gleisanlagen/ Trassierung

Bei beiden Varianten können die neuen Gleisabschnitte mit der vorgegebenen Entwurfsgeschwindigkeit ausgeführt werden. Für den Bau der Mittelbahnsteige müssen die S-Bahngleise entsprechend aufgeweitet werden. Je nach Lage des Bahnsteiges ergeben sich unterschiedliche Auswirkungen auf die vorhandene Infrastruktur.

##### 3.1.2 Straßen und Wege

In den Varianten I und III ist auf der Nordseite der Gleisanlage eine Wegeverbindung für Fahrzeuge der Stadtreinigung zwischen Claudiusstraße und der Straße Schloßgarten geplant, die eine Ausfahrt aus der Claudiusstraße oder der Straße Schloßgarten ermöglicht. Die Achse des Verbindungsweges verläuft weitestgehend parallel zur Bahnanlage.

Der Verbindungsweg hat eine Breite von 3,50 m. An der vorgesehenen Ausweichbucht und im Einmündungsbereich in die Straße Schloßgarten beträgt die Breite 5,75 m. Der Aufbau der Fahrbahn wird gemäß Entwurfsrichtlinie 1, 03/09, Anlage 1 in Bauklasse IV hergestellt.

Die hier geplante Wegeverbindung zwischen Schloßgarten und Claudiusstraße ist bereits Bestandteil des aktuell gültigen Bebauungsplanes. Die Anpassung der Straßen und Wege ist in der Variante II (Ostlage) geringer als in den beiden anderen Varianten, da in Variante II auf eine Umfahrmöglichkeit verzichtet wird.

##### 3.1.3 Verkehrsstation „Claudiusstraße“

Die neue Verkehrsstation Claudiusstraße, die in allen drei Varianten als Mittelbahnsteig geplant ist, wird mit taktilen Leiteinrichtungen (Blindenleitsystem) ausgestattet.

Auf dem Mittelbahnsteigen ist keine Überdachung geplant. Durch die bestehende Robert-Schumann-Brücke steht jedoch für die Variante II eine Art „natürlicher“ Wetterschutz zur Verfügung.

Die Ausstattung des Bahnsteiges erfolgt für alle Varianten nach HVV-Standard und beinhaltet neben Sitzgelegenheiten und Wetterschutzhäuschen auch Streugutboxen, Infotafeln, und Abfallbehälter in ausreichender Zahl.

Die Verkehrsstation wird mit einem Informations- und Wegeleitsystem nach DB und HVV-



Standard ausgestattet. Hierzu gehören neben der Beschilderung auch die entsprechenden taktilen Leiteinrichtungen wie Bodenindikatoren oder Handlaufbeschriftungen.

## **3.2 Ingenieurbauwerke**

Die geplante Verkehrsstation Claudiusstraße wird über eine neu zu errichtende Personenunterführung erschlossen. Mit einer lichten Weite von 4 m und einer lichten Höhe von 2,50 m soll die Unterführung die Stadtteile Wandsbek und Marienthal verbinden und erschließt somit großräumig die angrenzenden Wohngebiete.

Im Westen schließt der Bahnsteig über eine Treppenanlage an, die über die Bahnübergangs beseitigungsmaßnahme Schloßgarten geplante Personenunterführung an. Das ca. 40 m lange Rahmenbauwerk wird mit einer lichten Weite von 4,00 m und einer lichten Höhe von 2,50 m ausgeführt.

## **3.3 Anlagen der technischen Ausrüstung**

### *3.3.1 Oberleitungsanlagen/ Elektrifizierung*

Die Lage der neu zu planenden Verkehrsstation Claudiusstraße hat keine Relevanz in Bezug auf Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik.

### *3.3.2 Signaltechnische Anlagen*

Die Lage der neu zu planenden Verkehrsstation Claudiusstraße hat keine Relevanz in Bezug auf Signaltechnische Anlagen.

### *3.3.3 Beleuchtung*

Hierbei ergeben sich für alle Varianten keine wesentlichen Unterschiede.

### *3.3.4 Leitungen Dritter*

Durch Neubau der Verkehrsstation Claudiusstraße werden mehrere vorhandene Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Fernmeldeleitungen gekreuzt oder berührt. Soweit dadurch Sicherungen, Änderungen oder Verlegungen erforderlich sind, werden diese mit den betroffenen Leitungsträgern abgestimmt und durchgeführt. Dies gilt insbesondere für Leitungen der Fernmeldetechnik, der Wasserver- und -entsorgungsleitung sowie Stromkabel. Hierbei ergeben sich für alle Varianten keine wesentlichen Unterschiede.



## **4 Umweltauswirkungen**

### **4.1 Umweltverträglichkeit**

Die Flächeninanspruchnahme sowie das Konfliktpotenzial privater betroffener sind bei der Variante II (Ostlage) aufgrund der Anbindung an die bestehende Robert-Schuman-Brücke und des damit verbundenen reduzierten Eingriffsumfangs deutlich geringer als bei den Varianten I (Mittellage) und III (Westlage). Mit der Anlage von „Mischverkehrsflächen“ ist bei den Varianten I und II auch der Abriss einer Garage verbunden. Dieser kann bei Variante II vermieden werden.

Aus umweltplanerischer Sicht ist der Variante II (Ostlage) der Vorzug zu geben.

### **4.2 Immissionsschutz**

Da Bahnsteige nicht Bestandteil der Berechnungsrichtlinie „Schall 03“ sind, besitzen sie keine schalltechnische Relevanz.



## 5 Baudurchführung und Bauzeit

Grundsätzlich ist während der Bauzeit ein zweigleisiger Bahnbetrieb sicher zu stellen. In kürzeren Abschnitten ist ggf. eine eingleisige Betriebsführung möglich. Weiterhin sollen durch Nutzung der bereits neu erstellten Betriebsgleise die erforderlichen Bauzwischenzustände minimiert werden. Die derzeitige Bauphasenkonzeption sieht vor, dass die komplette Verkehrsstation abseits des laufenden Eisenbahnbetriebes erstellt werden kann. Es wird davon ausgegangen, dass über die Dauer der Baumaßnahme beide Bahnübergänge geschlossen bleiben.

Grundsätzlich ergeben sich in Hinblick auf die Bauzeit keine wesentlichen Unterschiede bei den vorliegenden Varianten. Nach derzeitigem Planungsstand ist für den Neubau des Bahnsteiges einschließlich Personenunterführung mit einer Gesamtbauzeit von 12 Monaten zu rechnen. Durch die zusätzliche Anbindung des Bahnsteiges an die Personenunterführung Schloßgarten ergibt sich für die Varianten II eine verlängerte Bauzeit von 4 Monaten.



## 6 Kostengegenüberstellung

Auf Basis einer groben Kostenschätzung (Basis Kostenrichtwertekatalog der DB AG) ist für die jeweiligen Varianten für die neue Bahnsteiganlage ohne Gleisbau von annähernd identischen Baukosten auszugehen. Wobei in allen Fällen davon ausgegangen wird, dass eine Nutzlänge von 210 m realisiert wird.

Bezüglich der durch die Bahnübergangsbeseitigungen zu schaffenden Ersatzbauwerke sind die Variante I und II in Bezug auf die Baukosten gleich einzuschätzen. Hierbei ist zu beachten, dass bei der Variante I für eine barrierefreie Erschließung zwei Aufzugsanlagen benötigt werden.

Bei der optimierten Vorzugsvariante II entstehen gegenüber den anderen Varianten durch die zusätzliche Personenunterführung am östlichen Bahnsteigende zusätzliche Baukosten in Höhe von ca. 1,44 Mio. €.



## 7 Rechtsangelegenheiten

### 7.1 Grunderwerb

Im der beschriebenen Verkehrsstation sind von der Maßnahme sowohl Fremdgrundstücke als auch bahneigene Grundstücke betroffen. Es ist davon auszugehen, dass während der Bauzeit weitere Grundstücksflächen vorübergehend in Anspruch genommen werden. Hierbei handelt es sich um Flächen, die als Zufahrten, Lagerflächen, Baustelleneinrichtung oder Arbeitsstreifen u. ä. in Anspruch zu nehmen sind.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme werden diese Flächen den Eigentümern/ Nutzungsberechtigten zurückgegeben. Da bei Variante I und III mehr Flächen neu erworben werden müssen, ist in Punkto Grunderwerb die Variante II zu bevorzugen.

#### 7.1.1 Durchsetzbarkeit

Unter dem o. a. Aspekt ist die Variante II in einem späteren Planfeststellungsverfahren besser durchsetzbar.

#### 7.1.2 Allgemeines

In Bezug auf die richtlinienkonforme Ausführung aller Varianten, sowohl auf Ebenen des nationalen als auch internationalen Regelwerkes, bestehen bei allen Varianten keine Einschränkungen. Ausnahmegenehmigungen sind nicht erforderlich.



## 8 Bewertung der Varianten/ Synoptische Gegenüberstellung

### 8.1 Bewertungskriterien

Die angestrebten Ziele lassen sich auf die vier Zielfelder Verkehr, Technische Umsetzung/ Kosten, Recht sowie Umwelt und Öffentlichkeit aufteilen.

Zielfeld	Bewertungskriterien	angestrebtes Ziel	Bemerkungen
<b>Verkehr</b>	Zugänglichkeit der angrenzenden Grundstücke		
	Auswirkungen auf die Infrastruktur Straße	Minimierung der Folgewirkungen um nötige Anpassungen zu reduzieren	Herstellung des vorhandenen Zustandes
	ÖPNV Erschließung	optimale Verknüpfung zu den Buslinien, Einhaltung der Anforderungen HVV	
	barrierefreie Erschließung	kurze Wege für PRM	
	MIV Erschließung	Ausreichende P+R-Plätze inkl. Anbindung an das Straßennetz	
	NMIV-Erschließung	Berücksichtigung ausreichender B+R Flächen, Fahrradboxen und Bügel	
	Soziale Kontrolle		
	Zugänglichkeit der Verkehrsstationen		
<b>Technische Umsetzung/ Kosten</b>	Bauzeit	Kurze Bauzeit	
	Baukosten	Minimieren	
	Herstellen der Bauwerke / Erforderliche Verfahren	Vermeiden aufwendiger Verfahren um Risikopotential während der Ausführung zu minimieren	
	Anzahl Bauzustände	Minimieren um einfache Lösungen zu erreichen	
	Bauzeitlicher Eingriff in den Betriebsablauf der Strecke	Minimieren um Auswirkungen auf den Betriebsablauf zu reduzieren	Reduzierung der Bauzustände
	Bauzeitlicher Eingriff in den Betriebsablauf der Straßen/Bauwerke	Minimieren um Auswirkungen auf die Verfügbarkeit zu reduzieren	
	Betriebskosten	Instandhaltungs- und Energiekosten minimieren.	
	Flächeninanspruchnahme	Dauerhafte Flächeninanspruchnahme reduzieren um Grunderwerb zu reduzieren	
	Bauliche Eingriffe in sonstigen Bestand	Minimieren von aufwendigen Hilfs- und Sonderkonstruktionen	Eingriffe an den vorhandenen Ingenieurbauwerken der Autobahn und der Kreisstraße



Zielfeld	Bewertungskriterien	angestrebtes Ziel	Bemerkungen
	Straßenanpassungen	Minimieren um Auswirkungen auf Nutzungsablauf zu reduzieren	
	Leitungen	Eingriffe in bestehende Leitungen gering halten (Hochdruckpipeline, Freileitung etc)	
<b>Recht</b>	Durchsetzbarkeit	Hohe Akzeptanz bei den Privatbetroffenen	
	Konformität	Erfüllung der Vorgaben aus nationalen und internationalen Recht	
	Betroffene Rechtsgebiete	Eingriffe minimieren	
	Anerkannte Regeln der Technik	Ausnahmeregelungen vermeiden.	
<b>Umwelt und Öffentlichkeit</b>	Konfliktpotential privater Betroffener	Anzahl der privat Betroffenen und Umfang der Eingriffe minimieren um hohe Akzeptanz zu erreichen	
	Zugänglichkeit der angrenzenden Grundstücke		
	Flächeninanspruchnahme, Neuversiegelung	Flächeninanspruchnahme reduzieren um Schädigungen zu vermeiden	
	Stadt-/Landschaftsbild	geringfügige Änderung des Stadt-/Landschaftsbildes	
	FFH-Verträglichkeit	geringe Eingriffe zum Schutz des FFH-Gebiets	
	UVS-Verträglichkeit	Minimierung der Eingriffe, Reduzierung von Ausgleichsmaßnahmen	
	Schutzgut Mensch	Eingriffe minimieren	
	Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter	Eingriffe minimieren	
	Schutzgüter Boden, Wasser/Gewässer	Eingriffe minimieren	
	Schutzgut Klima/Luft	Eingriffe minimieren	
	Schutzgut Flora/Fauna	Eingriffe minimieren	
	Schallimmissionen	Reduzierung zum Schutz von Mensch und Umwelt	

**Tabelle 1: Zielfelder**





## 8.2 Synoptische Gegenüberstellung

Die vorgestellten Varianten werden mittels einer synoptischen Gegenüberstellung bewertet.

In dieser Gegenüberstellung wird den einzelnen Bewertungskriterien entsprechend ihrer Wertigkeit eine Gewichtung zugeordnet. Weiterhin werden in jeder Variante Schulnoten (1 bis 5) für die einzelnen Bewertungskriterien vergeben. Das Produkt aus der Gewichtung und der Benotung ergibt die Gesamtbewertung des einzelnen Kriteriums für die jeweilige Variante. Die Vorzugsvariante ergibt sich aus der niedrigsten Summe der gewichteten Einzelkriterien.



## 9 Zusammenfassung und Empfehlung

Im Rahmen der Vorentwurfsplanung wurden in der vorliegenden synoptischen Gegenüberstellung drei Varianten für die Verkehrsstation Claudiusstraße bewertet:

- Variante I: Mittellage
- Variante II: Ostlage
- Variante III: Westlage.

Unter Berücksichtigung der festgelegten Zielfelder und deren Bewertungskriterien ist die Variante II als Lösungsvariante zu empfehlen. Folgende wesentlichen Kriterien sind hierfür entscheidend.

- Die neue Lage der Verkehrsstation verspricht eine optimale Anbindung an das übergeordnete Wegenetz und nutzt bestehende Parkanlagen unterhalb der Robert-Schuman-Brücke. So wird eine Verlagerung von parkenden Autos in das Wohngebiet reduziert.
- Auch die Eingriffe in benachbarte Grundstücke werden weitestgehend auf Grundstücke mit geringerem Einfluss auf bestehende Wohnbebauung verlagert.
- Durch Anbindung an die neue Personenunterführung Schloßgarten erfolgt auf der Westseite zusätzlich eine Erschließung der neuen Verkehrsstation.
- Das Konfliktpotenzial privater betroffener ist bei der Variante II (Ostlage) aufgrund der Anbindung an die bestehende Robert-Schuman-Brücke und des damit verbundenen reduzierten Eingriffsumfangs deutlich geringer.

aufgestellt im Auftrag

der LVS Schleswig-Holstein - Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH

Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH

Frankenstraße 18c

20097 Hamburg

Hamburg, 15.Oktober 2013