

Geplanter Umbau der Wilhelm-Spaeth-Straße zwischen Schwanhardtstraße und Platz der Opfer des Faschismus

hier: Bürgergespräch am 11.02.2008 in der Berufsschule B1, Augustenstr. 30, Nürnberg

- I. Gemäß Beschluss des Stadtrates vom 18.07.1990 ist vor Beschlussfassung von Straßenplänen, die Straßenausbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz auslösen, eine Bürgerbeteiligung durchzuführen.

Das Tiefbauamt hat zu o.g. Bürgergespräch die Grundstückseigentümer schriftlich unter Angabe der voraussichtlich auf ihre Grundstücke entfallenden Straßenausbaubeiträge eingeladen. Die Anwohner wurden durch das Tiefbauamt per Postwurfsendung über den Veranstaltungstermin informiert.

Der Einladung folgten ca. 200 Anlieger sowie Frau Stadträtin Dr. Jauch (SPD) und Herr Stadtrat Höffkes (CSU).

Die Wilhelm-Spaeth-Straße im Abschnitt zwischen Schwanhardtstraße und Platz der Opfer des Faschismus befindet sich insgesamt in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Sie soll daher eine komplett neue Straßenbefestigung nach heutigem technischen Standard erhalten und dabei umgestaltet werden.

Der Umbau erfolgt in zwei Bauabschnitten:

Bauabschnitt 1: zwischen Schwanhardt- und Siegfriedstraße

Bauabschnitt 2: zwischen Siegfriedstraße und Platz der Opfer des Faschismus.

Die Arbeiten des ersten Bauabschnitts sind in der Zeit von Sommer bis Dezember 2008 geplant, für den zweiten Bauabschnitt ist als Bauzeit Frühjahr bis Sommer 2009 vorgesehen.

Bisher ist die Wilhelm-Spaeth-Straße mit einer zwischen 12 m und 16 m breiten Fahrbahn und beidseitigen, teilweise überbreiten Gehwegen ausgebaut, da sie ursprünglich (Anfang des 20. Jahrhunderts) als breite Durchgangsstraße zum Dutzendteich angelegt wurde. Es ist ein Baumbestand von 51 Straßenbäumen vorhanden.

Das Planungskonzept sieht nun vor, den Straßenquerschnitt auf gesamter Baulänge neu aufzuteilen und damit der Straße einen Ausbaustandard zu verleihen, der den heutigen verkehrlichen Anforderungen entspricht. Die Fahrbahn soll auf 5,50 m, die Gehwege auf durchschnittlich 2,20 m bis 3 m verschmälert werden. Hierdurch wird der Einbau von beidseitigen Längs- und Senkrechtparkbuchten ermöglicht und so die Ordnung des ruhenden Verkehrs erzielt. Es entstehen 237 öffentliche Stellplätze. Im ungeordneten Zustand konnten bisher etwa 252 Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden. Die Zahl der Parkmöglichkeiten wird daher durch den Umbau etwas abnehmen, bei der Straßenplanung wurde jedoch im Rahmen der Gesamtabwägung aller Belange versucht, eine größtmögliche Anzahl von Parkplätzen im Straßenraum unterzubringen und dennoch den Baumbestand zu erhalten sowie moderat zu ergänzen. Nach der vorliegenden Planung sollen 18 Bäume zusätzlich gepflanzt werden.

Um ein zu schnelles Durchfahren der Wilhelm-Spaeth-Straße in Zukunft zu verhindern, wird nicht nur die Fahrbahn insgesamt verschmälert, sondern es ist auch der Einbau von mehreren Engstellen geplant, die gleichzeitig eine Querungshilfe für Fußgänger darstellen. Durch die Platzierung der Engstellen wird die Straße optisch in mehrere, etwa gleich große Abschnitte unterteilt.

Der Einbau von Radwegen ist nicht vorgesehen, da es sich bei der Wilhelm-Spaeth-Straße im nun zum Umbau anstehenden Abschnitt um eine Tempo-30-Zone handelt. In Tempo-30-Zonen sind grundsätzlich keine separaten Radwege vorzusehen.

Am Platz der Opfer des Faschismus und in Höhe der Lichtenhofstraße entfallen die bisherigen Verkehrsinseln.

Die Gesamtkosten betragen voraussichtlich ca. 1.700.000,-- €.

In der anschließenden Diskussion wurden von den Anliegern folgende Fragen gestellt bzw. Anregungen vorgetragen:

Zum Thema Parkplätze:

- *Es wurde generell kritisiert, dass die zukünftige Anzahl an Parkplätzen zu gering ist; von einem Anwohner werden öffentliche Stellplätze in einer Tiefgarage unter der Straße gefordert.*

In der Wilhelm-Spaeth-Straße soll der ruhende Verkehr geordnet werden. Dies wird durch die bauliche Schaffung von Parkbuchten erreicht. Das Verkehrsplanungsamt hat bereits eine größtmögliche Anzahl von Stellplätzen im Straßenplan vorgesehen. Die Zahl der Stellplätze könnte nur durch den Verzicht auf das Straßenbegleitgrün erhöht werden. Dies entspricht jedoch nicht einer modernen Straßenplanung, die auch die Aufenthaltsqualität der Straße berücksichtigen muss.

Die Schaffung von unterirdischen öffentlichen Stellplätzen ist z. B. aus München bekannt, verursacht immense Kosten und ist daher in Nürnberg nicht finanzierbar.

- *Auf den hohen Parkdruck durch die vorhandene Gaststätte „Petzengarten“ mit angegliederter Hotel wurde hingewiesen und bemerkt, dass die Hotelgäste ihre Fahrzeuge nicht in die vorhandene Tiefgarage fahren, sondern aus Kostengründen im öffentlichen Straßenraum abstellen.*

Auch der „Petzengarten“ ist Anlieger der Wilhelm-Spaeth-Straße. Im übrigen hat jeder das Recht, sein Fahrzeug auf einem öffentlichen Stellplatz abzustellen, dies macht gerade den öffentlichen Charakter einer Straße aus. Die Stadt Nürnberg hat keine rechtliche Handhabe, den Gästen des „Petzengartens“ das StVO-gerechte Parken in der Straße zu verbieten.

- *Es wurde darauf hingewiesen, dass in der Wilhelm-Spaeth-Straße üblicherweise sehr viele lange Fahrzeuge parken, u. a. auch Wohnmobile, und die Frage gestellt, ob dies bei der Planung berücksichtigt wurde.*

Nach der vorliegenden Planung haben die Senkrechtparkbuchten fast alle eine Länge von 5 m. Zusätzlich ist noch im Bereich der Gehwege eine „Pufferzone“ von zwischen 50 und 70 cm für den Überstand des Fahrzeugs über den Randstein hinaus eingeplant, so dass hier Fahrzeuge von bis zu einer Länge von 5,70 m parken können.

Das dauerhafte Abstellen von Wohnwagen oder Wohnmobilen im Wohngebiet ist verkehrrechtlich nicht erlaubt. Für solche Fahrzeuge müssen daher im Straßenraum auch keine Parkflächen vorgesehen werden.

- *Es wurde die Frage nach der Parksituation während der Bauzeit gestellt.*

Da die Wilhelm-Spaeth-Straße in zwei Bauabschnitten ausgebaut werden soll, stehen auch während der Bauzeit eine große Zahl öffentlicher Stellplätze zur Verfügung. Gewisse Einschränkungen sind durch die Sperrung des jeweiligen Baufeldes allerdings unabdingbar. Die Stadt Nürnberg bittet die Anwohner hierfür um Verständnis.

- *Es bestand die Befürchtung, dass sich durch Einrichten von Bewohnerparkplätzen in der Schweiggerstraße der Parkdruck in der Wilhelm-Spaeth-Straße erhöhen könnte.*

In Gebieten, in denen Bewohnerparkplätze eingerichtet werden, werden lediglich etwa 20 – 30 % der Parkplätze für das Bewohnerparken zur Verfügung gestellt. Es verbleiben daher noch genügend „allgemeine“ Parkplätze, so dass sich üblicherweise der Parksuchverkehr nicht in andere Gebiete verlagert. Wann die Bewohnerparkregelung in der Schweiggerstraße eingeführt wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt.

- *Es wurde angeregt, die Stellplätze in den Senkrechtparkbuchten zu markieren.*

Eine Markierung der Stellplätze in den Senkrechtparkbuchten ist vorgesehen, um eine optimale Platzausnutzung sicherzustellen.

- *Die Inhaberin des Geschäfts in Hs. Nr. 15 erkundigte sich nach der Möglichkeit, vor ihrem Laden Kundenparkplätze ausweisen zu können bzw. für ihren Geschäftswagen einen Parkplatz auszuschildern.*

Im öffentlichen Raum können grundsätzlich keine Privatparkplätze ausgewiesen werden. Die Einrichtung einer Kurzzeitparkzone mit Parkscheinautomat vor dem Anwesen mit der Hs. Nr. 15 könnte auf schriftlichen Antrag hin geprüft werden. Hierbei sollte allerdings vor Antragstellung bedacht werden, dass durch diese Maßnahme ein längeres Parken in der dortigen Parkbucht auf Dauer unterbunden wird.

Zum Thema Einfahrten:

- *Ein Anwohner behauptete, die Einfahrt zu Haus Nr. 78 würde nicht mehr benötigt. Man könnte dort noch einen zusätzlichen Parkplatz schaffen und die bisher hier geplante Engstelle mit dem Standort des Baumes vor Hs. Nr. 80 verbinden.*

Die Stadt Nürnberg prüft die Anregung.

- *Die Tiefgaragenausfahrt von Hs. Nr. 50/52 liegt direkt neben einer im Plan enthaltenen Engstelle. Es wurden Sichtbehinderungen durch die Engstelle befürchtet.*

Das Gegenteil ist der Fall. Gerade weil die Parkbucht hier unterbrochen ist und keine parkenden Fahrzeuge die Sicht versperren, werden die Sichtbeziehungen verbessert.

- *Werden die Grundstückszufahrten während der Bauzeit gesperrt?*

Das Tiefbauamt versichert, dass die Erreichbarkeit der Grundstücke auch während der Bauzeit grundsätzlich gewährleistet sein wird. Für die Bauausführung notwendige Sperrungen vor Zufahrten werden mit den betroffenen Anwohnern abgestimmt.

- *Es wurde generell die Frage gestellt, ob im Bereich der Einfahrten Sperrmarkierungen vorgesehen sind. Außerdem wies die Anwohnerin von Hs. Nr. 69 darauf hin, dass vor der Einfahrt zu ihrem Anwesen bereits jetzt eine Sperrmarkierung besteht und diese auch nach dem Umbau wieder gewünscht wird.*

Grundsätzlich wird vor Einfahrten nicht standardmäßig eine Sperrmarkierung angebracht, da nach den Vorschriften der StVO vor abgesenkten Bordsteinen nicht geparkt werden darf. Im Fall der Einfahrt vor Hs. Nr. 69, vor der auch bisher bereits eine Markierung vorhanden ist, wurde eine Überprüfung zugesagt.

Zum Thema Verkehrsbelastung:

- *Die Anwohner wiesen darauf hin, dass die Wilhelm-Spaeth-Straße auch einen nicht unerheblichen Anteil an Durchgangsverkehr aufweist, es werde außerdem viel zu schnell gefahren. Sie verlangten Gegenmaßnahmen, möglichst sogar eine Sperrstelle.*

Gerade durch die geplante, im Vergleich zum jetzigen Zustand wesentlich geringere Fahr-

bahnbreite und die vorgesehenen Engstellen, an denen die Fahrbahn sogar auf 3,50 m verschmälert wird, soll in Zukunft ein schnelles Durchfahren der Straße verhindert werden. In einer Sperrstelle sieht das Verkehrsplanungsamt keine sinnvolle Lösung, da erstens der Anteil des Durchgangsverkehrs nicht als unverhältnismäßig hoch eingestuft wird und zweitens durch Sperrstellen in den Nachbarstraßen mehr Verkehr erzeugt wird. Der Verkehr wird lediglich verlagert, nicht verringert.

- *Die Verkehrsbelastung wurde insgesamt als zu hoch empfunden.*

Es wurde seitens der Stadt Nürnberg darauf hingewiesen, dass sich im geplanten Umbaubereich allein 528 Haushalte, einige Läden und eine Gaststätte mit Hotel befinden, die alle selbst Anlieger sind und entsprechenden Ziel- und Quellverkehr auslösen. Dies wird subjektiv sicherlich als hohes Verkehrsaufkommen empfunden, ist aber reiner Anliegerverkehr, der durchaus neben einem gewissen Durchgangsverkehr einen Großteil der Verkehrsbelastung der Straße ausmacht.

Zum Thema Liefer- und Ladebucht vor dem Anwesen mit der Hs. Nr. 50/52:

- *Es wurde die Planung vor den Anwesen mit den Hs. Nrn. 48 – 52 kritisiert. Die Anwohner aus Hs. Nr. 50/52 wehrten sich dagegen, dass vor ihrem Gebäude eine Liefer- und Ladezone vorgesehen ist, die aber nur dem Supermarkt in Hs. Nr. 48 dient. Es wurde angeregt, die Liefer- und Ladezone wenn, dann direkt vor dem Anwesen mit der Hs. Nr. 48 zu bauen und vor dem Gebäude Hs. Nr. 50/52 „normale“ Parkplätze vorzusehen. Ferner wurde gefragt, wie diese Liefer- und Ladezone beparkt werden darf und ob die Baukosten für die Liefer- und Ladebucht mit in die Beitragsberechnung einfließen. Es wurde außerdem bezweifelt, dass die zweite Einfahrt zum Anwesen mit der Hs. Nr. 50/52 für Kraftfahrzeuge noch benötigt wird. Die Anwohner regten an, statt dessen einen zusätzlichen Parkplatz auszuweisen.*

Die Straßenplanung sieht für den dortigen Supermarkt eine Liefer- und Ladezone vor. Diese Liefer- und Ladezone erhält aber den gleichen Aufbau wie alle anderen Parkbuchten. Es handelt sich somit um eine Längsparkbucht, die lediglich mit 3 m etwas breiter ausgebaut wird und daher flexibel genutzt werden kann. Da voraussichtlich der Bedarf an einer Liefer- und Ladezone vorliegt, muss sie auch planerisch einkalkuliert werden. Die Beschilderung dieser Parkbucht entscheidet sich jedoch erst nach dem Umbau. Sollte bis dahin kein Bedarf an einer Lade- und Lieferzone mehr gegeben sein, wird keine Beschilderung angebracht und die Anwohner können die Parkbucht ganz normal als Parkplatz nutzen. Rein baulich besteht hier kein Unterschied.

Im Übrigen gilt die Beschränkung als Liefer- und Ladezone grundsätzlich immer nur zu ganz bestimmten Tageszeiten, zu allen anderen Zeiten darf diese Fläche als normale Parkbucht genutzt werden. Entsprechend muss auch der Aufwand für den Ausbau dieser Fläche in die Berechnung der Straßenausbaubeiträge mit einfließen.

Die Situation der Einfahrt muss noch einmal baurechtlich geprüft werden.

Von der Verwaltung wurde eine grundsätzliche Überprüfung der Planung an dieser Stelle und Abstimmung mit dem SB-Markt zugesagt.

Zum Thema Straßenbeleuchtung:

- *Das gelbe Licht der Straßenbeleuchtung wurde als zu dunkel empfunden. Zudem verschatten die vielen Bäume den Straßenraum. Es wurde außerdem die Frage gestellt, ob anstatt der vorhandenen Überspannungen die Aufstellung von Beleuchtungsmasten geplant ist.*

Die Beleuchtungsanlage mit Überspannungen soll im Wesentlichen bestehen bleiben. Sie wird nur geringfügig an den neuen Straßenquerschnitt angepasst. Die Beleuchtungsstärke ist grundsätzlich auf die Vorgaben der einschlägigen Richtlinien ausgelegt. Die Beleuchtungsabteilung des Tiefbauamtes wird die örtliche Situation entsprechend prüfen.

Zum Thema Straßenbegleitgrün:

- *Die Anwohner kritisierten, dass die bestehenden Bäume zu wenig vom Gartenbauamt zurückgeschnitten werden, die Bäume nehmen inzwischen zu viel Licht weg.*

Es wurde zugesichert, diese Kritik an das Gartenbauamt weiterzuleiten.

- *Der neu geplante Straßenbaum vor Hs. Nr. 15 wurde nicht für nötig erachtet. Im Gehwegradiusbereich Ecke Herbart-/Schwanhardt-/Wilhelm-Spaeth-Straße stehen bereits sechs Bäume, ein siebter Baum wurde nicht gewünscht, zumal an dieser Stelle ein derzeit vorhandener Behindertenparkplatz wegfallen müsste.*

Eine Überprüfung des Baumstandortes wurde zugesagt.

- *Im Bereich der geplanten Senkrechtparkbucht entlang der Anwesen mit den Hs. Nrn. 28 - 32 wurden zusätzliche Bäume gewünscht.*

Die möglichen Baumstandorte wurden im Rahmen der Planung vor dem Hintergrund der vorhandenen Leitungstrassen ermittelt. An Stellen, an denen die Leitungsdichte zu hoch ist, können keine Bäume gepflanzt werden. Im übrigen wurden die Parkbuchten teilweise auf größeren Strecken ohne Unterbrechung durch Baumscheiben geplant, um den hohen Stellplatzbedarf in der Straße zu berücksichtigen, so auch hier.

- *Die Mieterin der Erdgeschosswohnung in Hs. Nr. 56 bat um Überprüfung, ob das Straßenbegleitgrün vor diesem Anwesen nicht direkt am Gebäude entlang angelegt und der Gehweg zwischen Grün und Parkbucht platziert werden könnte, damit die Fußgänger nicht unmittelbar an ihrem Fenster vorbeigehen.*

Die Anlage des dortigen Straßenbegleitgrüns richtet sich nach dem vor Hs. Nr. 58 bereits bestehenden Baum. Dieser soll erhalten und die vorhandene Baumscheibe verlängert werden, so dass darin noch ein zusätzlicher Baum gepflanzt werden kann. Nach diesen Gegebenheiten muss sich die Lage des Straßenbegleitgrüns richten, eine Verlagerung direkt an die Hauskante ist leider nicht möglich und wird auch planerisch nicht als sinnvoll erachtet.

- *Die mangelnde Sauberkeit von Baumscheiben wurde beklagt.*

Es besteht für jeden Bürger die Möglichkeit, eine Baumpatenschaft zu übernehmen. Jeder engagierte Mitbürger kann sich an das Gartenbauamt wenden, auf diesem Wege die Pflege einer Baumscheibe übernehmen und für Sauberkeit sorgen.

Zum Thema Radfahrer:

- *Es wurde berichtet, dass die Radfahrer am Knoten Wilhelm-Spaeth-Straße/Schwanhardtstraße durch den von Nordwesten kommenden, sich gabelnden Radweg dazu verleitet werden, die Gehwege zu benutzen. Es wurde seitens der Anwohner eine Radstreifenmarkierung vom bestehenden Radweg kommend hinein in Fahrbahn der Wilhelm-Spaeth-Straße südöstlich der Schwanhardtstraße oder ein Umbau des nordwestlich der Schwanhardtstraße gelegenen Einmündungsbereiches der Wilhelm-Spaeth-Straße vorgeschlagen.*

Eine Änderung der Einmündung nordwestlich der Schwanhardtstraße steht momentan nicht zur Debatte, da dieser Bereich der Wilhelm-Spaeth-Straße erst Ende der 1980er Jahre umgebaut wurde und daher relativ neu ist. Eine Markierung quer über die Fahrbahn der Schwanhardtstraße ist ebenfalls nicht sinnvoll, da hier eine Aufpflasterung besteht, auf der

das Aufbringen einer dauerhaften Markierung nicht möglich ist. Das Verkehrsplanungsamt geht jedoch davon aus, dass nach dem Umbau der Straße südöstlich der Schwanhardtstraße die Radfahrer ordnungsgemäß die Fahrbahn und nicht mehr die Gehwege benutzen werden. Momentan versuchen die Radfahrer die Fahrbahn aufgrund des schlechten - und damit holprigen - Fahrbahnbelages zu meiden. Dies ist nach dem Umbau nicht mehr erforderlich, da die Fahrbahn dann eine einheitliche, glatte Decke besitzt.

- *Es wurde die Entfernung der Verkehrsinsel an der Einmündung in den Platz der Opfer des Faschismus mit der Begründung kritisiert, der jetzige Zustand wäre für die Radfahrer sicherer als die zukünftige Verkehrsführung.*

Ein Ausbau mit Verkehrsinsel wie er an dieser Stelle momentan noch vorhanden ist, entspricht nicht mehr dem heutigen Planungsstandard in Tempo-30-Zonen. Die Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Autofahrern werden nach der neuen Straßenplanung als sicher eingestuft, zumal es sich in Zukunft um eine fast rechtwinklige Kurve handeln wird, in der die Autofahrer automatisch sehr langsam fahren müssen. Davon abgesehen ist in Tempo-30-Zonen, wie der Name bereits sagt, eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgeschrieben. Autofahrer und Radfahrer können also einander rechtzeitig erkennen.

Zu sonstigen allgemeinen Themen:

- *Der Wunsch nach öffentlichen Mülleimern in der Wilhelm-Spaeth-Straße wurde geäußert. Da die Wilhelm-Spaeth-Straße von vielen Fußgängern auf dem Weg zum und vom Dutzenteichgelände bei dortigen Veranstaltungen genutzt wird, entstehen erhebliche Müllprobleme. In diesem Zusammenhang wurde auch der Wunsch nach Spendern für Hundekottüten und entsprechenden Sammelbehältern geäußert.*

Grundsätzlich werden öffentliche Müllbehälter nur in Straßen und auf Plätzen mit besonderer Aufenthaltsqualität aufgestellt, nicht in herkömmlichen Anliegerstraßen. Es wurde jedoch zugesagt, das Problem an den Abfallwirtschafts- und Stadtreinigungsbetrieb Nürnberg – ASN – weiterzuleiten, ebenso den Wunsch nach Lösung der Hundekotthematik.

- *Durch Kanalbauarbeiten wurden bei Hs. Nr. 74 bereits Risse am Mauerwerk des Gebäudes verursacht. Der Anwohner äußerte die Befürchtung, dass dies auch durch die Straßenbauarbeiten geschehen könnte.*

Durch die Straßenbauarbeiten sind keine solchen Schäden zu befürchten.

- *Eine Anwohnerin aus Hs. Nr. 19 beklagte eine bestehende Mulde im Gehweg vor dem Gebäude.*

Im Rahmen des Umbaus der Straße werden alle Teileinrichtungen neu angelegt und insofern werden hierdurch auch momentan bestehende Verdrückungen begradigt.

- *Es wurde die Frage gestellt, ob Arbeiten an der Hausfassade zusammen mit den Tiefbauarbeiten erledigt werden können, wenn das Tiefbauamt im Zuge der Baustelle ohnehin die Gehwegfläche entlang der Hauswand freilegt.*

Dies ist leider nicht möglich, die Arbeiten müssen - unter Absprache des Termins mit dem Tiefbauamt – vor Beginn des Straßenbaus abgeschlossen sein.

Zum Thema Beiträge:

- *Wann sind die Straßenausbaubeiträge fällig? Sind für die Angabe der Kosten Angebote eingeholt worden? Wie hoch ist die voraussichtliche Abweichung der endgültigen Beiträge von den geschätzten Beiträgen?*

Es wurde darüber informiert, dass die Straßenausbaubeiträge erst nach Abschluss der gesamten Baumaßnahme abgerechnet werden können.

Die vor dem Bürgergespräch versandten Mitteilungen über die zu erwartende Beitragshöhe basieren auf Schätzkosten. Die endgültigen Kosten stehen erst nach Abschluss der Baumaßnahme fest. Die Baumaßnahme wird öffentlich ausgeschrieben, der wirtschaftlichste Bieter erhält den Zuschlag. Nach den bisherigen Erfahrungen kann es zu einer Abweichung von 10 – 15 % zu den Schätzkosten kommen.

Zum Abschluss bat die Stadt Nürnberg die Anwohner darum, eventuell noch ausstehende Dichtigkeitsprüfungen an Kanalhausanschlüssen sowie die unter Umständen erforderlichen Reparaturarbeiten nach Möglichkeit vor dem Umbau der Straße durchführen zu lassen, um so das Wiederaufgraben der neuen Straßenbefestigung und darüber hinaus auch höhere Wiederherstellungskosten für die Anlieger zu vermeiden.

II. I

III. Vpl m.d.B. um Anmeldung für die Sitzung des AfV am 17.04.2008

Nürnberg, 20.02.2008
T I E F B A U A M T
Straßenbau
i.A.

(4119)

Abdruck an:

Ref. VI
T/A-B/SO
T/S-1/SO
T/E-1
T/1-2
GBA
ASN