

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
1.	Gemeinde Bönningstedt 10.12.2010		Keine Anregungen und Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen.				X
2.	Freie und Hansestadt Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 04.01.2011		Keine Anregungen und Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen.				X
3.	Global Connect 29.12.2010		Zu den nachstehenden Bauvorhaben möchten wir Ihnen mitteilen, dass die GlobalConnect GmbH in den genannten Gebieten keine Leitungen betreibt.	Wird zur Kenntnis genommen.				X
4.	Handwerkskammer Lübeck 16.12.2010		Keine Bedenken und Anregungen. Sollten durch die Flächenfestsetzungen Handwerksbetriebe beeinträchtigt werden, wird sachgerechter Wertausgleich und frühzeitige Benachrichtigung betroffener Betriebe erwartet.	Wird zur Kenntnis genommen. Handwerksbetriebe sind von den Planungsinhalten nicht beeinträchtigt.				X
5.	Industrie und Handelskammer Lübeck 13.12.2010		Keine Bedenken und Anregungen.	Wird zur Kenntnis genommen.				X
6.	Kreis Segeberg 05.01.2011	Denkmal- schutz	Keine Stellungnahme.	Wird zur Kenntnis genommen.				X
6.1		Natur- schutz	Keine Stellungnahme.	Wird zur Kenntnis genommen.				X
6.2		Wasser, Boden, Abfall	Aus Sicht des FD Wasser Boden Abfall SG Gewässer bestehen gegen die Planung keine Bedenken Aus bodenschutzrechtlicher Sicht bestehen keine Bedenken Aus Sicht der Abwasserbeseitigung bestehen gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken. Insgesamt erscheint die Planung aber etwas inhomogen und auch nicht in allen Bereichen regelkonform. Die Versickerung gesammelten Niederschlagswassers hat sich an den Vorgaben des DWA-Arbeitsblattes DWA-A 138 Planung,	Wird zur Kenntnis genommen.				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ zu orientieren. Grundsätzlich gilt für alle Formen der Versickerung, dass ein Abstand von Versickerungssohle zum höchsten GW-Stand von mind. 1,00 m einzuhalten ist. In Bereichen, in denen dieser Abstand nicht sicher eingehalten werden kann, sollte daher konzeptionell auf „Ableitung“ umgestellt werden, zumal in diesen Bereichen ohnehin Notüberläufe und damit Kapazitäten im Ableitungssystem vorgesehen wurden.</p> <p>Weiterhin ist zu überlegen, ob das RKB an der Moorbek nicht entbehrlich ist. Hier wäre eine Einleitung direkt in das RRB „Moorbek 3“ denkbar. Das Becken erfüllt alle Anforderungen hinsichtlich Vorbehandlung und Rückhaltung. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen aus dem Betrieb dieses Beckens könnten möglicherweise noch freie (Rückhalte-)Volumenreserven für das neue Plangebiet genutzt werden. Die endgültige Entscheidung darüber, bliebe einer hydraulischen Überprüfung vorbehalten.</p>					
6.4			<p><u>Verkehrsordnung</u> Keine Stellungnahme</p>	Wird zur Kenntnis genommen.				X
7.	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume 06.01.2011		Keine Bedenken und Anregungen. Bei Planänderungen und Ergänzungen bitte ich um erneute Beteiligung mit Benennung der geänderten oder ergänzten Teile sowie um Übersendung einer Planzeichnung.	Wird zur Kenntnis genommen.				X
8.	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG 13.01.2011	ÖPNV-Anbin-dung	Zur zukünftigen Gestalt des Busverkehrs im Garstedter Dreieck haben bereits Gespräche stattgefunden, die in einem Vermerk der SVG vom 09.08.2005 festgehalten wurden. Hiernach wird eine Verlegung der Buslinie 193 von der Stettiner Straße – Friedrichsgaber Weg in die verlängerte Berliner Allee angestrebt. Zu	Der Textbeitrag zur ÖPNV-Erschließung wird entspr. in der Begründung d berücksichtigt	X			

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>gegebener Zeit sollen zwei neue Haltestellen im neuen Linienverlauf eingerichtet werden.</p> <p>Diese dienen zum Einen dem Ersatz der dann entfallenden Haltestellen „Stettiner Straße“ und „Buckhorn“ und zum anderen und wesentlichen Teil der Erschließung der neu entstehenden Wohnquartiere.</p> <p>In den zur Verfügung stehenden Planunterlagen wird der zukünftig geplante Linienverlauf nicht deutlich (genannt werden die Straßen Kohfurth, Stettiner Straße und Friedrichsgaber Weg) und es wird nur eine neue Haltestelle genannt, die sich im Bereich verlängerte Berliner Allee / Buchenweg befinden wird (was für eine Linienführung entlang Kohfurth – verlängerte Berliner Allee spricht).</p> <p>Die bereits 2005 geäußerte Anregung zur Einrichtung zweier Haltestellen sowie zur Herstellung einer Fußwegverbindung zwischen Wendehammer Kösliner Weg und verlängerter Berliner Allee als Teilkompensation des Entfallens der direkten Gewerbegebietserschließung wird seitens der Stadtplanung nicht aufgegriffen.</p> <p>Wir möchten deshalb für den Absatz „ÖPNV-Erschließung“ folgende Formulierung vorschlagen:</p> <p><i>„Die Anbindung des Plangebiets an das ÖPNV-Netz wird zum einen durch die im Osten des Garstedter Dreiecks liegende, ca. 650m entfernte U-Bahn-Haltestelle Richtweg der U1 gewährleistet. Zum anderen wird das Plangebiet von der Buslinie 193 derzeit über die Straßen Kohfurth, Stettiner Straße und Friedrichsgaber Weg peripher bedient. Im Zuge der Siedlungs- und Straßenbautätigkeit wird eine Verlegung des Linienweges auf die Straßen Kohfurth und</i></p>					

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p><i>verlängerte Berliner Allee angestrebt. Zur zentralen Erschließung des Plangebietes wird im Umfeld der Querung verlängerte Berliner Allee / Buschweg eine neue Haltestelle eingerichtet. Im Bebauungsplan sind die entsprechenden...“</i> (weiter wie bisher)</p> <p>Im Weiteren sind die Belange des ÖPNV durch die Planung nicht betroffen. Wir bitten um Beachtung der Stellungnahme des Hamburger Verkehrsverbundes sowie um eine möglichst frühzeitige Abstimmung der straßenverkehrstechnischen Planung mit unserem Hause</p>					
8.1		Fahrsreifenbreiten	<p>Es ist geplant, den Straßenzug Friedrichsgaber Weg - verlängerte Berliner Allee – Kohfurth mit Fahrsreifenbreiten von jeweils 3,25 m auszubauen. Dies stellt nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) den Regelfall dar. Da eine Fahrsreifenbreite von 3,5m bei einer lichten Fahrzeugbreite eines Busses über Spiegel von etwa 3,00m einen zügigeren Betriebsablauf ermöglicht, möchten wir eine Fahrspurbreite von 3,5m auf dem zukünftigen Linienweg zur Prüfung anregen.</p>	<p>Die Festsetzung der Fahrsreifenbreiten erfolgte in enger Abstimmung mit dem Team Verkehrsflächen. Eine Änderung der empfohlenen Querschnittsverbreiterung auf der wird auf der Ebene Bebauungsplan nicht gefolgt. Ggf. muss im Zuge der Genehmigungs- und Ausführungsplanung dem Wunsch entsprochen werden.</p>			X	
8.2		Lichtsignalanlagen	<p>Die Lichtsignalanlage des heutigen Knotens Kohfurth / Marommer Straße verfügt über die technischen Einrichtungen zur Beeinflussung durch Busse. Wir gehen davon aus, dass die sehr erfolgreiche Lichtsignalanlagenbeeinflussung auch nach Umbau des genannten Knoten weiterhin dort zur Verfügung stehen wird.</p> <p>Im Zuge der Neuerrichtung von Lichtsignalanlagen im Bereich Kohfurth / Stettiner Straße, verlängerte Berliner Allee / Friedrichsgaber Weg sowie Friedrichsgaber Weg / Buchenweg möchten wir anregen, hier die Möglichkeit einer</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und im weiteren Prozess auf Realisierung geprüft.</p>				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			Lichtsignalanlagenbeeinflussung gleich mit in Betracht zu ziehen und zu prüfen.					
9.	Vattenfall Europe 03.01.2011	Leitungs- trasse	Im Plangebiet (Marommer Straße, Höhe Querungshilfe über U-Bahn) befindet sich eine 10 kV-Niederspannungsleitung.	Wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der Neugestaltung der Straßenverkehrsfläche berücksichtigt.	X			
10.	Hamburger Verkehrsverbund 09.12.2011	ÖPNV	<p>mit den Ausweisungen der o.g. Planung sind wir im Grundsatz einverstanden.</p> <p>Der HVV begrüßt ausdrücklich die bauliche Entwicklung verdichteter und zentral gelegener Siedlungsbereiche, weil sie aufgrund der räumlichen Konzentration der Nachfrage eine gute Grundlage für ein attraktives und zugleich wirtschaftlich-tragfähiges ÖPNV-Angebot darstellt.</p> <p>Ebenso unterstützen wir das Bestreben der Stadt Norderstedt, im Rahmen des o.g. Bebauungsplans den Umweltverbund zu stärken (vgl. Begründung S. 46) und dessen Modal split-Anteil gegenüber dem Kfz-Verkehr zu erhöhen. In diesem Zusammenhang erscheint es aus Sicht des HVV allerdings kontraproduktiv, die höchsten baulichen Dichten in denjenigen Bereichen des Plangebietes anzuordnen, die von der U-Bahnhaltestelle Richtweg am entferntesten liegen. Das Plangebiet liegt - bezogen auf dessen Mittelpunkt - mit knapp 600m Luftlinienentfernung zur U-Bahnhaltestelle an der Grenze des Empfehlungsrahmens vom VDV bezüglich der zumutbaren Einzugsbereiche (vgl. VDV 2001: verdichtete Baugebiete in Mittelzentren mit Einzugsbereich von max. 600m Luftliniendistanz). Wissenschaftliche Untersuchungen belegen deutlich, dass gerade im Fußverkehr eine erhebliche Entfernungssensibilität besteht, die im vorliegenden Fall einer gewünschten Verkehrsverlagerung gerade auf das attraktive</p>	Wird zur Kenntnis genommen.				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>Schnellbahnangebot entgegen stehen kann. Insofern regt der HVV bezogen auf das Plangebiet eine stärkere Verdichtung der Baufelder WA 12 – WA 14 verbunden mit einer Erhöhung der Wohneinheiten in diesem Bereich an.</p> <p>Darüber hinaus gehend befürwortet der HVV (außerhalb des Geltungsbereiches des B-Plans 280) nachdrücklich eine zügige bauliche Entwicklung in unmittelbarer Nähe der U-Bahnhaltestelle Richtweg wie sie im Masterplan Garstedter Dreieck West vorgesehen worden ist.</p> <p>Bezogen auf die vorgesehene Verschwenkung der Buslinie 193 im westlichen Plangebiet bitten wir um eine weiterhin enge Abstimmung mit der Südholstein Verkehrsservicegesellschaft (SVG) sowie mit den Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein (VHH).</p>					
11.	AKN 06.12.2011	Bahn	Keine Anregungen und Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen.				X
12.	Gemeinde Henstedt-Ulzburg 07.12.2010		Keine Anregungen und Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen.				X
13.	azv Südholstein 13.12.2010		Keine Anregungen und Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen.				X
14.	Archäologisches Landesamt S-H 30.12.2010		Keine Anregungen und Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen.				X
15.	Stadt Quickborn 17.12.2010	Verkehr	In den „Erläuterungen Sachstand und weiteres Verfahren zum Bebauungsplan Nr. 280 [...]“ wird auf Seite 2 unter dem Stichwort „Verkehr“ ausgeführt, dass aufgrund des in der Stadtvertretung gefassten Beschlusses gegen eine Autobahnbindung und gegen eine Umgehung Garstedt eine Fortschreibung des	Da der vormals geplante und im FNP 2020 als Planfall P8 unterlegte Autobahnanschluss den dominanten Stadtteile Garstedt, Norderstedt-Mitte, Harksheide –Mitte und –Süd, sowie Glashütte in und von Richtung Hamburg hätte aufgreifen, entzerren und umlenken sollen, hat die zwischenzeitlich erfolgte Aufgabe des von			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>Verkehrsentwicklungsplans notwendig sei und im Ergebnis die dem Masterplan zugrundegelegte fünfarmige Kreisverkehrslösung am Friedrichsgaber Weg voraussichtlich in veränderter Form zu planen sei.</p> <p>Dies wird aus unserer Sicht den verkehrlichen Anforderungen an die Stadtentwicklungspolitik der Stadt Norderstedt nicht gerecht, denn es ist zu befürchten, dass somit die eklatanten Verkehrsprobleme Norderstedts, die bis in die Region hinein wirken, auch in der Zukunft nicht gelöst werden. In der Begründung zum FNP 2020 der Stadt Norderstedt werden diese Verkehrsprobleme intensiv abgehandelt. Es wird dabei insbesondere auf den Mangel an Ost-West-Verbindungen eingegangen (S. 123 der Begründung zum FNP 2020). Auf der Grundlage dieser Analyse wird als Maßnahme unter anderem die Schaffung eines beidseitigen Autobahnanschlusses Norderstedt-Mitte mit Anbindung an die B 4 vorgeschlagen (S. 124 der Begründung zum FNP 2020). Die entsprechenden Verkehrstrassen sind in die Planzeichnung des FNP 2020 der Stadt Norderstedt eingeflossen.</p> <p>Selbst unter den genannten Entlastungsmaßnahmen kamen Sie in der Prognoseberechnung der verkehrlichen Auswirkungen des FNP 2020 zu dem Ergebnis, dass für die Anschlussstelle Quickborn gegenüber der Ist-Situation eine Mehrbelastung zu erwarten sei (Begründung zum FNP 2020 S. 125). Dieser Mehrverkehr an der bereits im Bestand hochfrequentierten Anschlussstelle Quickborn wird ganz ohne Zweifel noch deutlich höher ausfallen, wenn nicht die zusätzliche Autobahnbindung einen Teil des von Norderstedt aus nach Norden abfließenden</p>	<p>Quickborn eingeforderten zusätzlichen Autobahnanschlusses lediglich marginalen Einfluss auf die vom Norderstedter Stadtgebiet die AS Quickborn nutzenden Verkehre. So steigt im übrigen die Querschnittsbelastung bei P9 (ohne neue AS Norderstedt-Mitte) auf 17.500 Kfz/d gegenüber 17.000 Kfz/d im Falle von P 8 (mit neuer AS Norderstedt-Mitte). Dies ist auch nicht weiter verwunderlich, da nach den aktualisierten Verkehrsuntersuchungen zum B 280 lediglich 20 % der Verkehre aus dem gesamten Gebiet des Garstedter Dreiecks (1.100 Verkehrsbewegungen/d von 5.400) nach NordWesten über den Friedrichsgaber Weg abfließen in Richtung Norderstedt-Mitte, die nördlichen Stadtgebiete und Gewerbegebiete sowie lediglich untergeordnet in Richtung AS Quickborn. Ebenso verhält es sich bei den 15 % der Verkehre (800 Verkehrsbewegungen/d von 5.400 Kfz/d), die das neue Wohngebiet über die Ulzburger Strasse nach NordOsten verlassen.</p> <p>Da nach den vorliegenden Verkehrsuntersuchungen zum B 280 ca. 2/3 der Verkehre nach Süden orientiert sind (Einkauf täglicher Bedarf im Bereich Kohfurt, Einkauf täglicher und mittelfristiger Bedarf im Herold-Center, Gewerbegebiete Nettelkrögen und Nordport im Norderstedter Süden, sowie Arbeitsplätze in Hamburg) und darüber hinaus das komfortable U-Bahn-Angebot an der Station Richtweg bereits existiert, kann tatsächlich ausgeschlossen werden, dass nennenswerte Mehrbelastungen aus dem Gebiet des Garstedter Dreiecks die Abschlussstelle Quickborn erreichen werden. Von einem Abwälzen zusätzlicher Verkehrslasten auf benachbarte Kommunen kann von daher nicht die Rede sein.</p>				

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>regionalen Verkehrs aufnehmen wird; schließlich würde deren Anbindung nach Ihrer Prognose das Straßennetz um fast 20.000 KfZ/24 h entlasten (Begründung zum FNP 2020 S. 125).</p> <p>Dies kann aus Sicht der Stadt Quickborn nicht akzeptiert werden, da es somit zu einer unangemessenen Mehrbelastung der Bevölkerung im Umfeld der Anschlussstelle in Quickborn-Heide kommen würde.</p> <p>Die im FNP 2020 – der erst im Jahre 2008 Rechtskraft erlangt hat! – vorgesehenen großflächigen Siedlungserweiterungen in Norderstedt sind nur auf der Grundlage des seinerzeitigen Verkehrskonzeptes als abgestimmt und regionalplanerisch vertretbar anzusehen. Diesem verkehrlichen Grundgerüst der Siedlungsentwicklungsplanung der Stadt Norderstedt kann nicht ohne weiteres ein für seine Statik entscheidender Grundpfeiler genommen werden! Wie eine durch die Kreise Pinneberg und Segeberg sowie die betroffenen Kommunen gemeinsam in Auftrag gegebene Verkehrsanalyse aus dem Jahr 2007 deutlich belegt, ist der Autobahnanschluss 22 „Norderstedt-Mitte“ zur Entlastung des regionalen Verkehrsnetzes von besonderer Bedeutung.</p> <p>Das vorgesehene Wachstum der Stadt Norderstedt kann nach unserer Ansicht nur erfolgen, wenn die hieraus resultierenden zusätzlichen Verkehrslasten nicht auf benachbarte Kommunen abgewälzt werden. Regional bedeutsame städtebauliche Entwicklungen wie das „Garstedter Dreieck“ können deshalb nur in Angriff genommen werden, wenn flankierend eine Lösung der Verkehrsprobleme Norderstedts erreicht wird.</p>	<p>Es wird daher empfohlen die Einwendung Quickborns zur Kenntnis zu nehmen, diese aber im laufenden B-Planverfahren nicht zu berücksichtigen.</p>				

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
15.1		Wohnungs markt und Bedarf	<p>Neben dem Verkehrsaspekt weisen wir darauf hin, dass in der derzeitigen Situation die Entwicklung von 14 ha Nettobaufläche auch für ein Mittelzentrum der Größe Norderstedts – vorsichtig ausgedrückt – als sehr ambitioniert bezeichnet werden darf. Dies gilt vor allem eingedenk der Tatsache, dass im Hamburger Umland ein Generationswechsel im Bestand der (Einfamilienhaus-)Gebiete aus den 1960er und 70er Jahre ansteht, der nicht ohne Auswirkungen auf den regionalen Wohnungsmarkt bleiben wird. Die zeitnahe Bereitstellung einer Siedlungsfläche für 1.000 Wohneinheiten würde nach unserem Ermessen einer Übersättigung des regionalen Wohnungsmarktes Vorschub leisten, was sich auch negativ auf den Immobilienmarkt der Stadt Quickborn auswirken würde.</p> <p>Wir möchten deshalb dringend an die Stadt Norderstedt appellieren und Sie darin bestärken, die Entwicklung des Plangebietes – entsprechend den Ausführungen des Erläuterungsberichtes zum Masterplan – in fein abgestimmten, erschließungstechnisch sinnvollen und wohnungsmarktverträglichen Bauabschnitten zu betreiben und somit ein Überangebot an Wohnbauflächen in der Region zu verhindern.</p> <p>Es ist Ausdruck eines gutnachbarlichen Miteinanders und leistet nicht zuletzt einen Beitrag zu der durch die Landesplanung zunehmend eingeforderten interkommunalen Abstimmung der Siedlungsentwicklung, die Umsetzung von Planungen mit regionaler Bedeutung in enger Abstimmung mit den Nachbarkommunen zu betreiben. Eine regionale Dimension liegt beim vorliegenden Projekt (ca. 1.000 Wohneinheiten auf 14 ha Nettobauland)</p>	<p>Nach wie vor gelten die Zielzahlen des FNP 2020 mit ca. 4.000 WE. Grundlage und Bedarfsbegründung bilden hierfür die einschlägigen Angaben aus der Wohnungsmarktbedarfsprognose des Landes für das Mittelzentrum Norderstedt als auch die Zahlen zur Einwohnerentwicklung einer eigens für Norderstedt erstellten Einwohnerprognose des Statistischen Landesamt Nord. Im Rahmen der verfahrensbegleitenden Gespräche sowie während der FNP-Genehmigung durch die Landesplanung und Städtebauabteilung des Innenministers wurden diese Zielzahlen im übrigen nie in Frage gestellt. Sie wurden im Gegenteil im Grundsatz geteilt und unterstützt.</p> <p>Unabhängig davon hat das derzeit mit dem Wohnungsmarktkonzept beauftragte Büro GEWOS zum Jahreswechsel 2008/2009 eine aktuelle Bedarfsprognose erstellt mit der Bedarfszahl von 3.850 WE bis zum Jahre 2020 (incl. einer Fluktuationsreserve von 2 %). Somit konnten die diesbezüglichen Annahme des FNP 2020 untermauert werden.</p> <p>Vor diesem Hintergrund sind zwar die Hinweise zu den Potentialen und Reserven in den EFH-Quartieren nicht von der Hand zu weisen und auch zentraler Gegenstand des laufenden WMK- und ISEK- Prozesses. Da aber im Garstedter Dreieck städtebaulich vornehmlich Mischstrukturen und aufgrund der U-Bahn-Nähe insbesondere Geschosswohnungsbau vorgesehen ist, sind außerhalb und zusätzlich zum Garstedter Dreieck weitere EFH- Gebiete zu entwickeln. Von den oben genannten 3.850 WE aus dem Wohnungsmarktkonzept entfallen auf das Kontingent im Geschosswohnungsbau rund 1.650 WE und im Bereich der EFH/ZFH/RH hingegen rund 2.200 WE. Bezogen auf die Potentiale des anstehenden</p>				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			fraglos vor. In diesem Sinne begrüßen wir ausdrücklich die gewählte Form der frühzeitigen Beteiligung bereits auf der Masterplanebene und hoffen, die Entwicklung entsprechend weiter begleiten und mitgestalten zu können.	Generationswechsels der Quartiere aus den 60er und 70er Jahren sind schwerpunktartig lediglich die letztgenannten Kontingente unterzubringen. Insofern bleibt ein substanzieller Entwicklungsbedarf für Mehrfamilienhäuser, wie er aufgrund der Lagegunst und gegebenen Raumstruktur nahezu idealtypisch am Garstedter Dreieck entwickelt werden kann. Insofern kann und muss an den grundlegenden Eckwerten zum Masterplan Garstedter Dreieck festgehalten werden. Es wird daher empfohlen die Einwendung Quickborns zur Kenntnis zu nehmen, diese aber im laufenden B-Planverfahren nicht zu berücksichtigen.				

b berücksichtigt
tb teilweise berücksichtigt
nb nicht berücksichtigt
K Kenntnisnahme

Im Auftrag

Röll

2. Fr. Rimka z. Ktns.

3. Hrn. Seevaldt z. Ktns.

4. Hrn. Bosse z.Ktns.