

Adamstraße, Querschnittsaufteilung östlicher Abschnitt zwischen Pichelsdorfer Straße und Förderichstraße

Anregung und zu erwartende Auswirkung	Bewertung der zu erwartenden Kosten	Empfehlung für eine weitere Bearbeitung
<p>Umbau des Straßenraumes mit baulicher Reduzierung der Fahrbahnbreite auf das für die Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs ausreichende Maß von 6,5 m, Neuanlage der Längsparkstände und Verbreiterung der Gehwege auf 4,25 m.</p> <p>Der Fahrraum für den fließenden Kfz-Verkehr wird reduziert. Auswirkungen wären Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeit an die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, Vermeidung von Parken in zweiter Reihe und Verkürzung der Querungswege für Fußgänger.</p> <p>Im Seitenraum würde mehr Raum für den Fußverkehr und für Auslagen von Geschäften zur Verfügung stehen. Fraglich ist jedoch, ob der Gewinn an Fläche auch benötigt wird. Die Gehwege sind mit 3,5 m bereits ausreichend dimensioniert.</p>	<p>Versetzen des Bordes und die damit verbundene Anpassung der Oberflächenbefestigung im gesamten Abschnitt erfordern umfangreiche und damit kostenintensive bauliche Maßnahmen.</p>	<p>nein, da im Seitenraum keine zusätzlichen Flächen erforderlich sind und die Reduzierung der Fahrbahnbreite um 1,5 m die hohen Baukosten nicht rechtfertigen würde</p>
<p>Parken halbseitig entlang der südlichen Fahrbahnseite auf dem Gehweg. Verbreiterung des südlichen Gehweges von derzeit 3,5 m auf 4,5 m und Verschmälerung der Fahrbahn von derzeit 8,0 m auf 7,0 m. Auswirkungen wären die Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeit an die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, eine Vermeidung von Parken in zweiter Reihe und die Verkürzung der Querungswege für Fußgänger.</p> <p>Im südlichen Seitenraum würde mehr Raum für den Fußverkehr und für Auslagen von Geschäften zur Verfügung stehen. Fraglich ist jedoch, ob der Gewinn an Fläche auch benötigt wird. Der Gehweg ist mit 3,5 m bereits ausreichend dimensioniert.</p>	<p>Größere bauliche Veränderungen wären nicht erforderlich, da sich vorhandener Parkstreifen und Gehweg in gleicher Ebene befinden. Jedoch müsste die Oberflächenbefestigung im Bereich der heutigen Parkstände an die Gehbahn angepasst werden.</p>	<p>nein, da im Seitenraum keine zusätzlichen Flächen erforderlich sind und die Reduzierung der Fahrbahnbreite um 1,0 m den baulichen Aufwand nicht rechtfertigen würde</p>

Bezirksamt Spandau
Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

**Machbarkeitsstudie
zur Aufwertung
und Umgestaltung
der Wilhelmstädter
Geschäftsstraßen**

Anlage 2
Anregungen der Öffentlichkeit zur Adamstraße

Dezember 2013

Adamstraße, Querschnittsaufteilung mittlerer Abschnitt zwischen Förderichstraße und Konkordiastraße

Anregung und zu erwartende Auswirkung	Bewertung der zu erwartenden Kosten	Empfehlung für eine weitere Bearbeitung
<p>Umbau des Straßenraumes mit baulicher Reduzierung der Fahrbahnbreite auf das für die Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs ausreichende Maß von 6,5 m und Neuanlage der Schrägparkstände.</p> <p>Der Fahrraum für den fließenden Kfz-Verkehr wird reduziert. Auswirkungen wären Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeit an die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, Vermeidung von Parken in zweiter Reihe, Verkürzung der Querungswege für Fußgänger.</p> <p>Die vorhandenen Gehwegbreiten (Südseite 1,7 m; Nordseite 2,7 m) wären vollständig für Fußgänger nutzbar. Der Gehweg auf der Südseite ist noch immer untermaßig (Regelmaß 2,5 m), bietet allerdings weniger Einschränkungen als im Bestand.</p>	<p>Versetzen des Bordes und die damit verbundene Anpassung der Oberflächenbefestigung im gesamten Abschnitt erfordern umfangreiche und damit kostenintensive bauliche Maßnahmen.</p>	<p>nein, da im Seitenraum keine zusätzlichen Flächen gewonnen werden und die Reduzierung der Fahrbahnbreite um 1,5 m die hohen Baukosten nicht rechtfertigen würde</p>

Bezirksamt Spandau
 Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

**Machbarkeitsstudie
 zur Aufwertung
 und Umgestaltung
 der Wilhelmstädter
 Geschäftsstraßen**

Anlage 2
 Anregungen der Öffentlichkeit zur Adamstraße

Dezember 2013

Anregung und zu erwartende Auswirkung	Bewertung der zu erwartenden Kosten	Empfehlung für eine weitere Bearbeitung
<p>Umbau des Straßenraumes mit baulicher Reduzierung der Fahrbahnbreite auf das für die Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs ausreichende Maß von 6,5 m, Neuanlage von Längsparkständen auf der Südseite, Neuanlage von Schrägparkständen auf der Nordseite und Verbreiterung der Gehwege auf 3,7 m Südseite und 3,0 bis 3,5 m Nordseite.</p> <p>Eine Benutzung des Gehweges wäre somit uneingeschränkt möglich (Begegnung zwischen Fußgänger mit Kinderwagen, mobilitätseingeschränkten Personen etc.). Zudem entsteht Raum für Auslagen und sonstige Nutzungen im Seitenraum.</p> <p>Der Fahrraum für den fließenden Kfz-Verkehr wird reduziert. Auswirkungen wären Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeit an die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, Vermeidung von Parken in zweiter Reihe, Verkürzung der Querungswege für Fußgänger.</p> <p>Mit der veränderten Parkstandsordnung auf der Südseite werden die Sichtverhältnisse im Besonderen bei der Ausfahrt aus dem Parkstand verbessert.</p> <p>Auf der Südseite entfallen ca. 50 % der heute vorhandenen Parkstände.</p>	<p>Versetzen des Bordes und die damit verbundene Anpassung der Oberflächenbefestigung im gesamten Abschnitt erfordern umfangreiche und damit kostenintensive bauliche Maßnahmen.</p>	<p>nein, da im Seitenraum zwar Flächen gewonnen werden, jedoch die Reduzierung der Fahrbahnbreite um 1,5 m die hohen Baukosten nicht rechtfertigen würde und ein Entfall von 50 % der Stellplätze zu Lasten benachbarter Bereiche kompensiert werden müsste</p>
<p>Durch ein Verschieben der Schrägparkstände um 0,85 m auf der Nordseite und 0,65 m auf der Südseite in Richtung Fahrbahn auf beiden Seiten des Straßenraumes ragen die Überhänge der abgestellten Fahrzeuge nicht mehr so weit in den Gehweg hinein.</p> <p>Hierfür sind Markierungen der Parkstände erforderlich und u.U. unterstützende Begrenzungen durch Poller o.ä. Bauliche Anpassungen an den Borden und der Oberflächenbefestigung sind voraussichtlich nicht notwendig.</p> <p>Die vorhandenen Gehwegbreiten (Südseite 1,7 m; Nordseite 2,7 m) wären vollständig für Fußgänger nutzbar. Der Gehweg auf der Südseite ist noch immer untermaßig (Regelmaß 2,5 m), bietet allerdings weniger Einschränkungen als im Bestand.</p> <p>Der Fahrraum für den fließenden Kfz-Verkehr wird mit der Markierung der Parkstände auf 6,5 m reduziert. Auswirkungen wären Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeit an die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, Vermeidung von Parken in zweiter Reihe und Verkürzung der Querungswege für Fußgänger.</p>	<p>geringe Kosten, da voraussichtlich eine Markierung der Parkstände genügt</p>	<p>ja, da mit einem geringen finanziellen Aufwand die Benutzbarkeit der Seitenräume verbessert und der Fahrraum des Kfz-Verkehrs an das erforderliche Maß angepasst werden kann.</p>

Bezirksamt Spandau
Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

**Machbarkeitsstudie
zur Aufwertung
und Umgestaltung
der Wilhelmstädter
Geschäftsstraßen**

Anlage 2
Anregungen der Öffentlichkeit zur Adamstraße

Dezember 2013

Adamstraße, Querschnittsaufteilung westlicher Abschnitt zwischen Konkordiastraße und Wilhelmstraße

Anregung und zu erwartende Auswirkung	Bewertung der zu erwartenden Kosten	Empfehlung für eine weitere Bearbeitung
<p>Schaffen von Parkständen vor der Paul-Moor-Schule auf dem Gehweg zwischen den vorhandenen Straßenbäumen.</p> <p>Fraglich ist, ob die zusätzlichen Parkstände erforderlich sind. Bereits im Bestand besteht für diesen Abschnitt der Adamstraße kein hoher Parkdruck.</p> <p>Die Einsehbarkeit der Adamstraße vor der Paul-Moor-Straße für Schulkinder wird durch parkende Fahrzeuge beeinträchtigt.</p>	<p>geringe Kosten, da es lediglich einer Anordnung des Gehwegparkens und ggf. einer Markierung der Parkstände bedarf</p>	<p>nein, da eine Notwendigkeit weiterer Parkstände im westlichen Abschnitt der Adamstraße nicht gesehen wird und sich zudem die Sichtbedingungen vor der Schule verschlechtern</p>

Bezirksamt Spandau
Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

Machbarkeitsstudie zur Aufwertung und Umgestaltung der Wilhelmstädter Geschäftsstraßen

Anlage 2
Anregungen der Öffentlichkeit zur Adamstraße

Dezember 2013

Adamstraße, punktuelle Maßnahmen

Anregung und zu erwartende Auswirkung	Bewertung der zu erwartenden Kosten	Empfehlung für eine weitere Bearbeitung
<p>Einbau einer für den Bus- und Schwerverkehr überschleppbaren Mitteltrennung in der Adamstraße im Bereich des Knotens Pichelsdorfer Straße / Adamstraße, Reduzierung der Fahrstreifenanzahl im Knoten und Versetzen der Richtungsfahrstreifen an den Fahrbahnrand, um dem widerrechtlichen Parken im Knoten Pichelsdorfer Straße / Adamstraße entgegen zu wirken.</p> <p>Derzeit verleitet die breite Fahrbahn dazu Fahrzeuge am Fahrbahnrand abzustellen. Mit einer Mitteltrennung und dem Versetzen der nur noch 3,5 m breiten Richtungsfahrstreifen an den Fahrbahnrand kann ein widerrechtliches Parken im Kreuzungsbereich unterbunden werden.</p>	<p>geringe Kosten, da Baumaßnahmen nur punktuell erforderlich sind (Mitteltrennung)</p>	<p>ja, wenn nachgewiesen werden kann, dass der Knoten weiterhin vom Lkw- und Busverkehr befahren werden kann. Zudem muss der Knoten auch bei einem Richtungsfahrstreifen in der Zufahrt Adamstraße leistungsfähig sein. Diese Prüfung / Nachweise stehen noch aus.</p>
<p>Sperrmarkierung in der Adamstraße im Bereich des Knotens Pichelsdorfer Straße / Adamstraße sollen ein widerrechtliches Parken verhindern.</p> <p>Mit diesen Markierungen lässt sich ein widerrechtliches Parken im Kreuzungsbereich allerdings nicht vollständig vermeiden. Eine signifikante Verbesserung der Lage wird sich nur durch häufigere Kontrollen einstellen.</p>	<p>geringe Kosten, da nur punktuell Markierung aufzubringen ist</p>	<p>ja, wenn die der Einbau einer Mitteltrennung nicht möglich ist</p>

Bezirksamt Spandau
Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

Machbarkeitsstudie zur Aufwertung und Umgestaltung der Wilhelmstädter Geschäftsstraßen

Anlage 2
Anregungen der Öffentlichkeit zur Adamstraße

Dezember 2013

Anregung und zu erwartende Auswirkung	Bewertung der zu erwartenden Kosten	Empfehlung für eine weitere Bearbeitung
<p>Im Bereich der Kreuzung mit der Jägerstraße befinden sich Quellen und Ziele im Einzelhandel. Nördlich in der Jägerstraße soll ein Kinderspielplatz entstehen. Es besteht bereits heute ein erhöhter Querungsbedarf, der durch Gehwegvorstreckungen, Mittelinsel(n) oder einen Fußgängerüberweg gesichert werden könnte.</p> <p>Mit Maßnahmen zur Querungssicherung besteht zudem die Möglichkeit, den Widerstand gegen den Durchgangsverkehr zu erhöhen und den Kfz-Verkehr zu entschleunigen.</p> <p>Im Bereich der Querungshilfe würden geringfügig Stellplätze entfallen.</p>	<p>geringe Kosten, da Baumaßnahmen nur punktuell erforderlich sind</p>	<p>ja, Umsetzbar erscheinen Gehwegvorstreckungen, Mittelinsel und Fußgängerüberweg. Die Entscheidung für eine geeignete Lösung ist im Rahmen der weiteren Planung zu treffen.</p>
<p>Schaffen eines zusätzlichen Querungsangebotes im Zuge westlichen Endes des Földerichplatzes mit Gehwegvorstreckungen, einer Mitteltrennung oder über einen Fußgängerüberweg.</p> <p>Jedoch ist fraglich, ob damit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit einhergeht. Westlich des Földerichplatzes befindet sich ca. 50 m entfernt eine Lichtsignalanlage. Diese bietet eine gesicherte Querung insbesondere für die Schüler der Földerichschule und der Paul-Moor-Schule. Mit der Anlage einer alternativen (ungesicherten) Querungsstelle am östlichen Ende des Földerichplatzes könnten Schüler verleitet werden die sichere Querung über die Lichtsignalanlage zu umgehen.</p>	<p>geringe Kosten, da Baumaßnahmen nur punktuell erforderlich sind</p>	<p>nein, da in kurzer Entfernung eine gesicherte Querungsstelle vorhanden ist, eine Bündelung der Querungen im Zuge der vorhandenen, nur ca. 50 m entfernten Lichtsignalanlage erscheint unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit sinnvoller</p>
<p>Umwandlung des Fußgängerüberweges auf Höhe der Konkordiastraße in eine Lichtsignalanlage (LSA). Mit einer Lichtsignalanlage könnte die Querung – insbesondere für die Schüler der Földerich- und der Paul-Moor-Schule – noch sicherer erfolgen.</p>	<p>mittlere Kosten</p>	<p>nein, der Fußgängerüberweg ermöglicht bereits eine sichere Querung. Querungsstellen mit Lichtsignalanlage sind in zumutbarem Abstand vorhanden (180 m östlich der vorhandenen Querung befindet sich die LSA Földerichplatz, 190 m westlich die LSA Wilhelmstraße)</p>

Bezirksamt Spandau
Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

**Machbarkeitsstudie
zur Aufwertung
und Umgestaltung
der Wilhelmstädter
Geschäftsstraßen**

Anlage 2
Anregungen der Öffentlichkeit zur Adamstraße

Dezember 2013

Anregung und zu erwartende Auswirkung	Bewertung der zu erwartenden Kosten	Empfehlung für eine weitere Bearbeitung
<p>Einrichtung eines zweiten Fußgängerüberweges im westlichen Bereich der Konkordiastraße, um auf beiden Seiten des Knotens die Adamstraße queren zu können (westlich der Konkordiastraße liegt die Paul-Moor-Schule).</p>	<p>geringe Kosten, da Baumaßnahmen nur punktuell erforderlich sind</p>	<p>nein, aufgrund der räumlichen Nähe zum benachbarten Fußgängerüberweg lässt sich kein Bedarf für einen weiteren Fußgängerüberweg feststellen.</p>
<p>Einsehbarkeit der Adamstraße auf Höhe der Melanchthonstraße ist für querende Personen aufgrund der Kurvenlage der Adamstraße sehr schlecht. Eine Querungshilfe vor der Paul-Moor-Schule könnte die Querungsbedingungen verbessern. Möglichkeiten bestehen mit Gehwegvorstreckungen und Mittelinsel(n). Ein Fußgängerüberweg scheidet aufgrund seiner Nähe zur Lichtsignalanlage Wilhelmstraße aus (80 m).</p> <p>Es besteht ein erhöhter Querungsbedarf, da die Melanchthonstraße eine Wegebeziehung zwischen der Paul-Moor-Schule und dem Südpark darstellt.</p> <p>Mit der Anlage einer Querungsstelle besteht zudem die Möglichkeit den Einfahrtbereich in die Adamstraße stärker zu betonen und die Einhaltung der geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h baulich zu unterstützen.</p>	<p>geringe Kosten, da Baumaßnahmen nur punktuell erforderlich sind</p>	<p>ja, Umsetzbar erscheinen Gehwegvorstreckungen und Mittelinsel. Die Entscheidung für eine geeignete Lösung ist im Rahmen der weiteren Planung zu treffen.</p>
<p>Der westliche Eingangsbereich der Adamstraße auf Höhe des Melanchthonplatzes ist für den Kfz-Verkehr sehr großzügig gestaltet. Der Kfz-Verkehr wird mit hoher Geschwindigkeit trichterförmig in die Adamstraße hineingezogen. Sinnvoll erscheint eine dem Charakter der Adamstraße als Wohn- und Geschäftsstraße entsprechende Gestaltung des Bereiches mit Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer.</p>	<p>sehr hoch, da ein vollständiger Umbau des Platz- und Knotenpunktbereiches erforderlich wird</p>	<p>nein, nicht zum jetzigen Zeitpunkt; da für eine mögliche Umgestaltung des Melanchthonplatzes neben den verkehrlichen Belangen auch städtebauliche Überlegungen zu berücksichtigen sind.</p>
<p>Durch den Einbau von Gehwegvorstreckungen in regelmäßigen Abständen werden zusätzliche Querungsmöglichkeiten geschaffen. Zudem wird in diesen Bereichen die Fahrbahn baulich auf das für die Abwicklung des Kfz-Verkehrs ausreichende Maß von 6,5 m verengt – mit dem Effekt, die gefahrenen Geschwindigkeiten anzupassen / zu reduzieren und den Widerstand für den Durchgangsverkehr zu erhöhen.</p> <p>Bei der Anlage von zusätzlichen Querungsstellen ist jedoch darauf zu achten, diese nicht zu nah an vorhandene Lichtsignalanlagen / Fußgängerüberwege zu positionieren.</p>	<p>gering, da eine bauliche Anpassung nur punktuell erfolgen muss</p>	<p>ja</p>

Bezirksamt Spandau
Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

**Machbarkeitsstudie
zur Aufwertung
und Umgestaltung
der Wilhelmstädter
Geschäftsstraßen**

Anlage 2
Anregungen der Öffentlichkeit zur Adamstraße

Dezember 2013

Adamstraße, organisatorische Maßnahmen

Anregung und zu erwartende Auswirkung	Bewertung der zu erwartenden Kosten	Empfehlung für eine weitere Bearbeitung
<p>Ausdehnung der Parkscheibenregelung auf den gesamten Abschnitt zwischen Pichelsdorfer Straße und Földerichstraße.</p> <p>Im Bereich zwischen Pichelsdorfer Straße und Jägerstraße gilt bereits eine Parkscheibenregelung mit einer Parkdauer von maximal zwei Stunden.</p>	<p>geringe Kosten, da es lediglich einer Anordnung bedarf</p>	<p>nein, da die Themen Parkraummanagement / Parkraumbewirtschaftung aufgrund ihrer Komplexität außerhalb dieser Machbarkeitsstudie in einer gesonderten Untersuchung bearbeitet werden sollten</p>
<p>Es sollte eine Priorisierung der Lichtsignalanlagen für Rettungsfahrzeuge analog der Busbeschleunigung geben um die Lärmbelastung für die Anwohner zu mindern.</p> <p>Eine Priorisierung erfordert eine Anpassung der vorhandenen Lichtsignalanlagen / deren Steuerung. Zudem sind alle Einsatzfahrzeuge mit der entsprechenden Technik auszustatten. In Berlin gibt es verschiedenste Betreiber von Rettungsdiensten. Eine Insellösung allein für die Berliner Straßen Adamstraße / Pichelsdorfer Straße erscheint vor diesem Hintergrund nicht wirtschaftlich.</p> <p>Aufgrund der verkehrlichen Belastung und der bestehenden Gefahrenlage (querende Fußgänger zwischen den am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeugen etc.) in den Wilhelmstädter Geschäftsstraßen sowie der Rechtslage entsprechend der StVO ist anzuzweifeln, dass das Einsatzhorn auch bei Umsetzung einer Priorisierung der Lichtsignalanlagen für Rettungsfahrzeuge vollständig ausgeschaltet wird. Eine Lärminderung wäre somit nur bedingt gegeben.</p>	<p>hoch, da neben der Ausstattung der Lichtsignalanlagen auch die Fahrzeuge (mehrerer / aller Rettungsdienstbetreiber) mit einer entsprechenden Technik ausgestattet werden müssten</p>	<p>ja, allerdings sollte im Dialog mit dem Betreiber der Rettungsstelle eine alternative Lösung gefunden werden.</p>

Bezirksamt Spandau
Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

Machbarkeitsstudie zur Aufwertung und Umgestaltung der Wilhelmstädter Geschäftsstraßen

Anlage 2
Anregungen der Öffentlichkeit zur Adamstraße

Dezember 2013

Anregung und zu erwartende Auswirkung	Bewertung der zu erwartenden Kosten	Empfehlung für eine weitere Bearbeitung
<p>Es wird ein Verbot des Lkw-Durchgangsverkehrs erwünscht. Die Wilhelmstädter Geschäftsstraßen werden nicht nur vom Lkw-Durchgangsverkehr genutzt, sondern auch von Lkw, deren Quelle oder Ziel in den Geschäftsstraßen liegt. Es liegen keine Angaben zum Anteil Lkw-Durchgangsverkehr zum Gesamt Lkw-Verkehr vor. Es ist davon auszugehen, dass ein großer Anteil des Lkw-Verkehrs auf den Anliegerverkehr (mit Quelle und Ziel in den Wilhelmstädter Geschäftsstraßen) zurückzuführen ist. Dieser wäre von einer Verbotregelung ausgeschlossen, da die Erschließung (Anlieferung etc.) der Geschäftsstraßen weiterhin gegeben sein muss.</p> <p>Eine Anwendung eines Verbotes für den Durchgangsverkehr setzt Kontrollen voraus. Diese können nicht permanent erfolgen.</p> <p>Zudem sind die Adam- und Weißenburger Straße Zufahrts- und Erschließungsstraßen zum Südhafen. Diese sind in / aus Richtung Süden / Südwesten alternativlos. Eine Verlagerung des Lkw-Verkehrs führt zu einer Verlagerung in andere Problembereiche ist deshalb nicht zielführend.</p>	<p>mittel; die Kosten für die Umsetzung sind zwar gering (Anordnung, Aufstellen von Beschilderung), allerdings sind für eine Durchführung Kontrollen erforderlich. Diese sind mit einem erheblichen personellen und finanziellen Aufwand verbunden.</p>	<p>nein, da aussagekräftige Aussagen zur Zusammensetzung des Lkw-Verkehrs fehlen (Anteil Durchgangsverkehr / Anteil Anliegerverkehr) und das Problem lediglich auf andere Straßen / Bereiche verlagert wird.</p> <p>Vielmehr sind Maßnahmen am Straßenraum und bei der Verkehrsorganisation (Tempo 30) zielführender, um die Auswirkungen (Luft- und Lärmbelastung) des Lkw-Verkehrs zu mindern.</p>

Bezirksamt Spandau
 Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt

**Machbarkeitsstudie
 zur Aufwertung
 und Umgestaltung
 der Wilhelmstädter
 Geschäftsstraßen**

Anlage 2
 Anregungen der Öffentlichkeit zur Adamstraße

Dezember 2013