

HAN ZWEITE PROJEKT GMBH

EDEKA MARKT IN ENSHEIM

VERKEHRSGUTACHTEN

NACHWEIS DER VERKEHRSVERTRÄGLICHKEIT

STAND 11/2025

ERLÄUTERUNGSBERICHT

INHALTSVERZEICHNIS

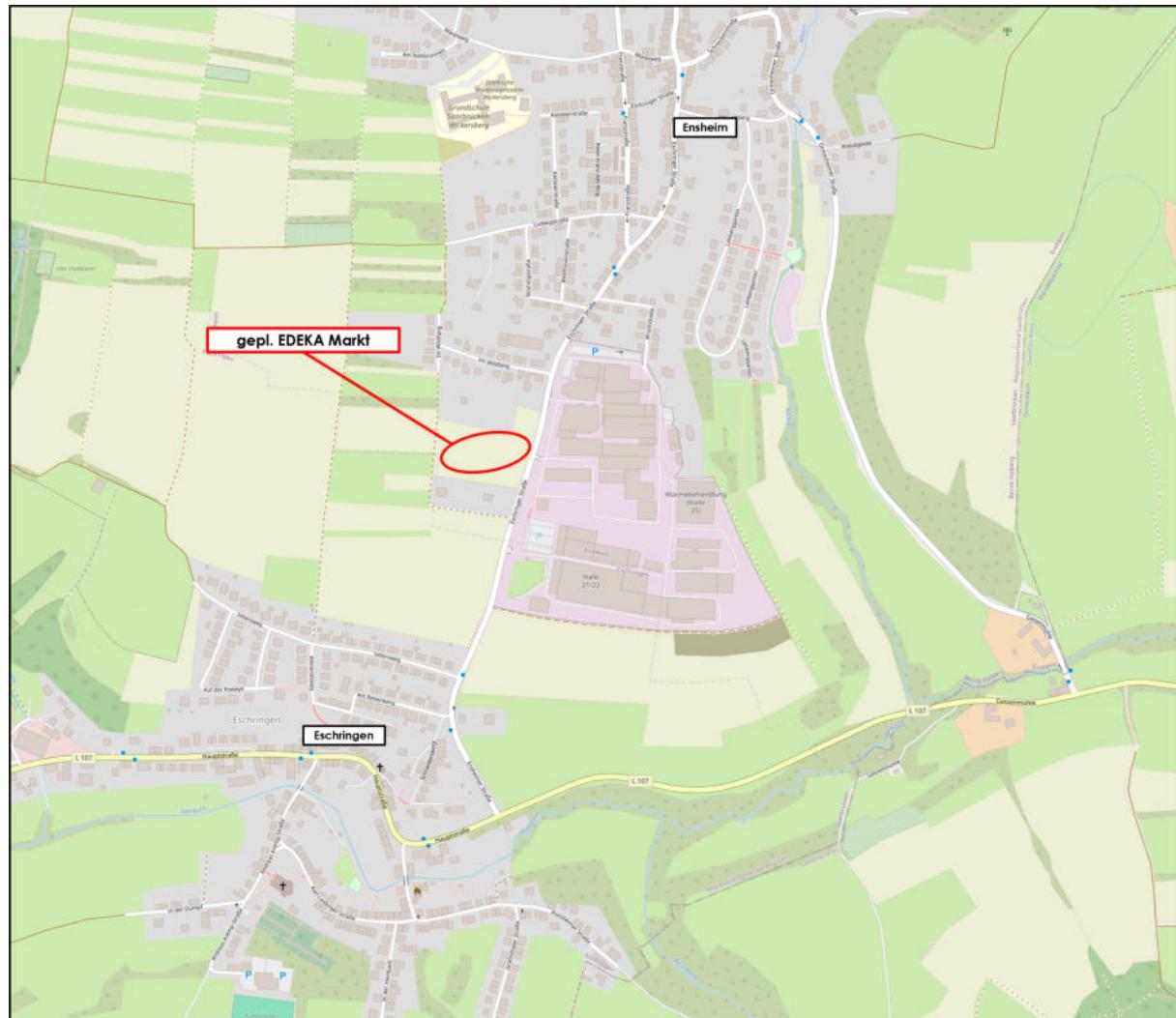
	Seite
1 ALLGEMEINES	1
2 BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES	2
2.1 ESCHRINGER STRASSE	2
3 ERMITTLEMENT DES VERKEHRSAUFGKOMMENS	3
3.1 AUSGANGSSITUATION	3
3.2 PROGNOSEHORIZONT 2040	3
3.3 VERKEHRSAUFGKOMMEN GEPLANTE NUTZUNGEN	4
3.3.1 NUTZUNG A: LEBENSMITTELMARKT (VOLLSORTIMENTER)	4
3.3.2 NUTZUNG B: GEWERBENUTZUNG	7
3.3.3 ERMITTLEMENT DES MASSGEBENDEN VERKEHRSAUFGKOMMEN	9
4 QUALITÄT DES VERKEHRSABLAUFS	11
4.1 KNOTENPUNKT ESCHRINGER STRASSE / ANBINDUNG STICHSTRASSE	12
4.2 ÜBERPRÜFUNG DER RICHTLINIENKONFORMITÄT	14
5 GUTACHTERLICHE EMPFEHLUNG	15
5.1 KNOTENPUNKT ESCHRINGER STRASSE / ANBINDUNG STICHSTRASSE	15

1 ALLGEMEINES

Die Firma HAN Zweite Projekt GmbH plant die Errichtung eines EDEKA-Marktes und zusätzlichen gewerblichen Flächen.

Gegenstand dieser Untersuchung ist die Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs nach HBS 2015 für:

- für die geplante Anbindung der Stichstraße des Entwicklungsgebietes an die Eschringer Straße



Übersichtskarte (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

2 BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES

Das Untersuchungsgebiet liegt am südlichen Ortsrand des Stadtteils Ensheim der Landeshauptstadt Saarbrücken und umfasst die Anbindung des dort geplanten EDEKA-Marktes an der Eschringer Straße (Knotenpunkt Eschringer Straße / Anbindung der geplanten Stichstraße).

2.1 ESCHRINGER STRASSE

Die Eschringer Straße ist nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008 (RIN) der Verbindungsfunktionsstufe IV (nahräumig) zuzuordnen. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06) wird die Eschringer Straße in die Kategoriengruppe HS (angebaute Hauptverkehrsstraßen) eingestuft.

Im Untersuchungsgebiet ist die Eschringer Straße 2-streifig ausgebaut. Die Fahrbahnbreite bewegt sich im Bereich von 6,50 m. Somit ergibt sich eine Fahrstreifenbreite von ca. 3,25 m.

Im Bereich des Ortsausgangs in Fahrtrichtung Eschringen befindet sich an der westlichen Fahrbahnseite bis zur Einmündung der Firma Brück ein einseitiger, abgetrennter Seitenstreifen (Gehweg) mit ca. 2,5 m Breite. Weiterführend verläuft ein einseitiger Seitenstreifen entlang der Eschringer Straße bis zum Ortseinang Eschringen mit ebenfalls ca. 2,5 m Breite.

An die Fahrbahn angrenzend sind an der östlichen Fahrbahnseite (in Fahrtrichtung Eschringen) in Teilabschnitten Parkstände für LKW in Längsaufstellung vorhanden. Gesonderte Anlagen für den Radverkehr sind aktuell nicht vorhanden.

Es sind Zwei Bushaltestellen vorhanden. In Ensheim (Haltestelle Brückstraße) mit ca. 380 m Entfernung zum Vorhabengebiet sowie in Eschringen (Haltestelle Am Rebenberg) mit ca. 350 m Entfernung zum Vorhabengebiet.

Das nähere Umfeld ist durch teilweise gewerbliche Nutzungen auf der Eschringer Straße geprägt.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

3 ERMITTLEMENT DES VERKEHRS AUFKOMMENS

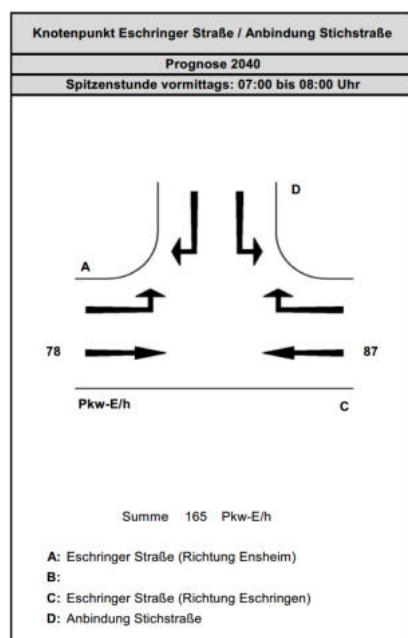
3.1 AUSGANGSSITUATION

Die Ermittlung der vorhandenen Verkehrsstärken erfolgte am 30. Oktober 2025 über eine Querschnittszählung im Zuge der Eschringer Straße. Der Feiertag am 01. November fiel auf einen Samstag und wurde somit nur mit marginaler Einfluss auf die Erhebungsergebnisse bewertet.

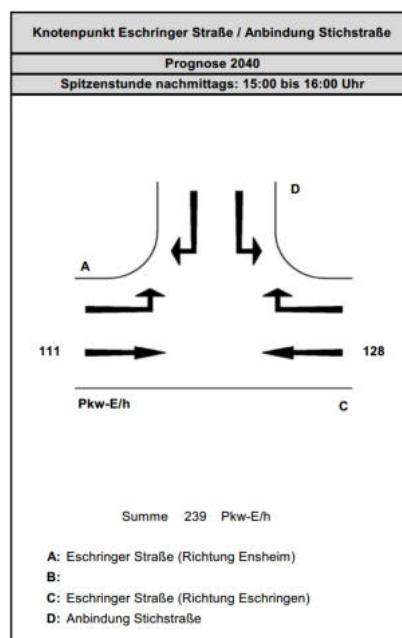
3.2 PROGNOSEHORIZONT 2040

Ausgehend von den erhobenen Verkehrszahlen wird das geschätzte Verkehrs aufkommen für das Jahr 2040 prognostiziert. Wesentliche Steigerungen werden eher durch punktuelle Entwicklungen bzw. Ansiedlungen induziert und stehen in Abhängigkeit des jeweiligen Vorhabens und Einflussbereiches. Seitens des Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) wird im Umfeld von Ensheim im klassifizierten Netz beim Pkw-Verkehr eine jährliche Steigerung von 0,0 % und beim Schwer verkehr eine jährliche Steigerung von 1,0 % prognostiziert.

Umgerechnet ergibt sich bei einem Faktor von 2,0 Pkw-E/Fz für den Schwerverkehrsanteil eine Verkehrsstärke von 167 Pkw-E/24h am Vormittag und 239 Pkw-E/24h am Nachmittag in den erhobenen Spitzentundenbereichen.



Vormittagsspitze Prognose 2040



Nachmittagsspitze Prognose 2040

3.3 VERKEHRSAUFGKOMMEN GEPLANTE NUTZUNGEN

Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens erfolgt auf Grundlage der geplanten Verkaufsflächen und Nutzungen in Verbindung mit den Erfahrungswerten des Programmes „Ver_Bau“ (Dr. Bosserhoff).

3.3.1 NUTZUNG A: LEBENSMITTELMARKT (VOLLSORTIMENTER)

Kunden

■ Verkaufsfläche: (VKF)	ca. 1.250 m ²
■ Kundenaufkommen: (Konventioneller Supermarkt: 0,95-3,15 Kunden/m ² VKF; FGSV, Verbrauchermarkt; 0,40-0,60 Kunden/m ² VKF)	1,0 Kunden/m ² VKF
■ Besetzungsgrad der Fahrzeuge: (Verbrauchermarkt: 1,2-1,6 Kunden/Pkw)	1,2 Kunden/Pkw
■ MIV-Anteil Kunden: (Verbrauchermarkt, nicht-integrierte Lage: 80-90 %)	90 %
■ Wegehäufigkeit Kunden: (Kundenverkehr: 2,0 Wege je Kunde)	2,0 Wege/Kunde
■ Mitnahmeeffekt: (generell 5-45 %)	5 %
■ Quellverkehrsanteil vormittags: (Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)	4 %
■ Zielverkehrsanteil vormittags: (Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)	5 %
■ Quellverkehrsanteil nachmittags: (Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)	11 %
■ Zielverkehrsanteil nachmittags: (Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)	11 %

Das Verkehrsaufkommen durch Kunden beläuft sich somit auf 1875 Fahrten pro Tag (938 Fahrzeuge pro Tag und Richtung, respektive 938 Pkw-Einheiten pro Tag und Richtung).

$$\frac{1250 \times 1,0 \times 0,90 \times 2,0}{1,2} = 1875 \frac{\text{Fahrten}}{\text{d}}$$

Somit ergeben sich folgende Quell- und Zielverkehre für den verkehrlichen Nachweis:

- Quellverkehrsanteil vormittags: 38 Pkw-E/h
- Zielverkehrsanteil vormittags: 47 Pkw-E/h
- Quellverkehrsanteil nachmittags: 104 Pkw-E/h
- Zielverkehrsanteil nachmittags: 104 Pkw-E/h

Weiter werden für die ergänzende Einrichtung (Backshop) unter Berücksichtigung des Verbundeffektes weitere jeweils 10 Pkw-E/h für den Quell- und Zielverkehr angesetzt.

Beschäftigtenverkehre

- Bruttogeschossfläche: rd. 2.120 m² BGF
(BGF)
- BGF je Beschäftigten: 85 m² BGF/Beschäftigtem
(Verbrauchermarkt: 70-100 m² BGF/Beschäftigtem;
gewählt: 85 m² BGF/Beschäftigtem)
- Besetzungsgrad der Fahrzeuge: 1,1 Beschäftigte/Pkw
(Beschäftigtenverkehr: 1,1 Beschäftigte/Pkw)
- MIV-Anteil Beschäftigte: 90 %
(nicht-integrierte Lage: 70-100%)
- Wegehäufigkeit Beschäftigte: 2,25 Wege/Beschäftigtem
(Beschäftigtenverkehr: 2,0-2,5 Wege je Beschäftigten)
- Anwesenheitsfaktor: 90 %
(Spanne von 60-90 %)
- Quellverkehrsanteil vormittags: 0 %
(Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)
- Zielverkehrsanteil vormittags: 45 %
(Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)
- Quellverkehrsanteil nachmittags: 25 %
(Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)
- Zielverkehrsanteil nachmittags: 0 %
(Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)

Das Verkehrsaufkommen durch Beschäftigte beläuft sich somit auf 42 Fahrten pro Tag (21 Fahrzeuge pro Tag und Richtung, respektive 21 Pkw-Einheiten).

$$\frac{2.120 \times 0,90 \times 0,90 \times 2,25}{85 \times 1,1} = 42 \frac{\text{Fahrten}}{\text{d}}$$

Somit ergeben sich folgende Quell- und Zielverkehre für den verkehrlichen Nachweis:

- Quellverkehrsanteil vormittags: 0 Pkw-E/h
- Zielverkehrsanteil vormittags: 10 Pkw-E/h
- Quellverkehrsanteil nachmittags: 6 Pkw-E/h
- Zielverkehrsanteil nachmittags: 0 Pkw-E/h

Lieferverkehre

- Verkaufsfläche: ca. 1.250 m²
(VKF)
- LKW-Fahrten je VKF: 1,10 LKW-Fahrten/100 m² VKF
(Supermarkt: 1,10-2,50 LKW-Fahrten/100 m² VKF;
gewählt: 1,10 LKW-Fahrten/100 m² VKF)
- Quellverkehrsanteil vormittags: 20 %
(Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)
- Zielverkehrsanteil vormittags: 20 %
(Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)
- Quellverkehrsanteil nachmittags: 12 %
(Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)
- Zielverkehrsanteil nachmittags: 12 %
(Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)

Das Verkehrsaufkommen durch Lieferverkehre beläuft sich somit auf 14 Fahrten pro Tag (7 Fahrzeuge pro Tag und Richtung, respektive 14 Pkw-Einheiten).

$$\frac{1.250 \times 1,10}{100} = 14 \frac{\text{Fahrten}}{\text{d}}$$

Somit ergeben sich folgende Quell- und Zielverkehre für den verkehrlichen Nachweis:

- Quellverkehrsanteil vormittags: 3 Pkw-E/h
- Zielverkehrsanteil vormittags: 3 Pkw-E/h
- Quellverkehrsanteil nachmittags: 2 Pkw-E/h
- Zielverkehrsanteil nachmittags: 2 Pkw-E/h

3.3.2 NUTZUNG B: GEWERBENUTZUNG

Beschäftigtenverkehre inkl. Geschäfts- und Kundenverkehren

■ Nettobaulandfläche: (aus B-Plan ermittelt)	ca. 0,6260	ha
■ Fläche je Beschäftigten: (Handwerk, Gewerbehöfe, Werkstätten, Büros: 50-150 Beschäftigte/ha)	100	Beschäftigte/ha
■ Anzahl an Beschäftigten: (aus vorstehenden Ansätzen errechnet)	rd. 63	Beschäftigte
■ Besetzungsgrad der Fahrzeuge: (Beschäftigtenverkehr: 1,1 Beschäftigte/Pkw)	1,1	Beschäftigte/Pkw
■ MIV-Anteil Beschäftigte: (nicht-integrierte Lage: 65-100%)	90	%
■ Wegehäufigkeit Beschäftigte: (Handwerk: 3,5-5,0 Wege je Beschäftigten)	4,15	Wege/Beschäftigtem
■ Anwesenheitsfaktor: (Spanne von 65-100 %)	90	%
■ Quellverkehrsanteil vormittags: (Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)	3	%
■ Zielverkehrsanteil vormittags: (Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)	26	%
■ Quellverkehrsanteil nachmittags: (Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)	6	%
■ Zielverkehrsanteil nachmittags: (Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)	4	%

Das Verkehrsaufkommen durch Beschäftigte inkl. Geschäfts- und Kundenverkehren beläuft sich somit auf 181 Fahrten pro Tag (97 Fahrzeuge pro Tag und Richtung, respektive 97 Pkw-Einheiten).

$$\frac{63 \times 0,90 \times 0,90 \times 4,15}{1,1} = 193 \frac{\text{Fahrten}}{\text{d}}$$

Somit ergeben sich folgende Quell- und Zielverkehre für den verkehrlichen Nachweis:

■ Quellverkehrsanteil vormittags:	3	Pkw-E/h
■ Zielverkehrsanteil vormittags:	24	Pkw-E/h
■ Quellverkehrsanteil nachmittags:	6	Pkw-E/h
■ Zielverkehrsanteil nachmittags:	4	Pkw-E/h

Lieferverkehre

▪ Anzahl an Beschäftigten: (siehe Kapitel 3.3.1.1)	rd. 63	Beschäftigte
▪ LKW-Fahrten je Beschäftigten: (Spanne Produktion: 0,2-1,0 LKW-Fahrten/Beschäftigtem)	0,60	LKW-Fahrten/Beschäftigtem
▪ Quellverkehrsanteil vormittags: (Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)	7	%
▪ Zielverkehrsanteil vormittags: (Spitzenstunde nachmittags, 07:00-08:00 Uhr)	13	%
▪ Quellverkehrsanteil nachmittags: (Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)	5	%
▪ Zielverkehrsanteil nachmittags: (Spitzenstunde nachmittags, 17:00-18:00 Uhr)	2	%

Das Verkehrsaufkommen durch Lieferverkehre beläuft sich somit auf 38 Fahrten pro Tag (19 Fahrzeuge pro Tag und Richtung, respektive 38 Pkw-Einheiten).

$$63 \times 0,60 = \mathbf{38} \frac{\text{Fahrten}}{\text{d}}$$

Somit ergeben sich folgende Quell- und Zielverkehre für den verkehrlichen Nachweis:

▪ Quellverkehrsanteil vormittags:	3	Pkw-E/h
▪ Zielverkehrsanteil vormittags:	5	Pkw-E/h
▪ Quellverkehrsanteil nachmittags:	2	Pkw-E/h
▪ Zielverkehrsanteil nachmittags:	1	Pkw-E/h

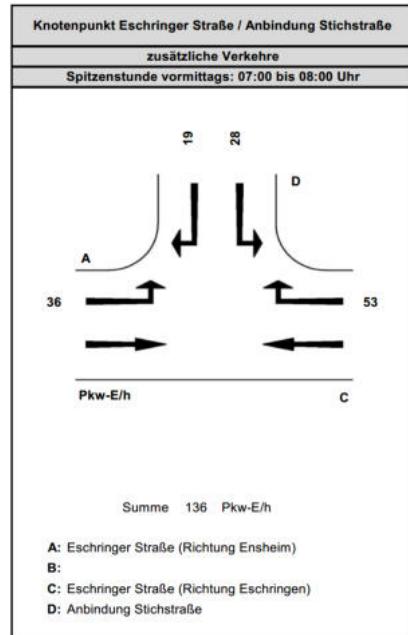
3.3.3 ERMITTLEMENT DES MASSGEBENDEN VERKEHRSAUFGKOMMEN

Die Ermittlung des maßgebenden Verkehrsaufkommens der geplanten Nutzung erfolgt am Vormittag für das Stundenintervall 07:00 bis 08:00 Uhr. Für den Nachmittag erfolgt die Verkehrsermittlung für das Stundenintervall 15:00 bis 16:00 Uhr, basierend auf der Spitzenstundenermittlung der Erhebung.

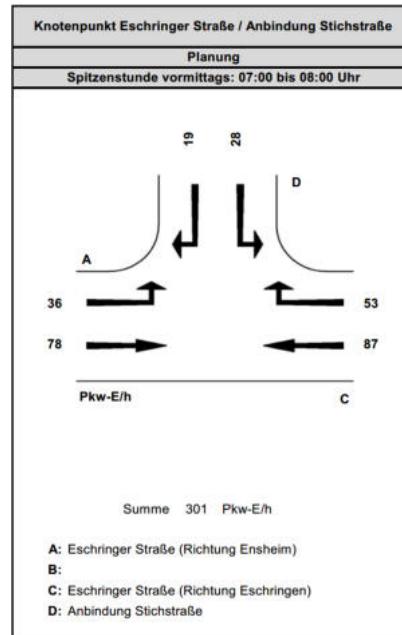
Für die zusätzlichen Verkehre wird die nachfolgend dargestellte Verteilung des Verkehrs angenommen:

- Eschringer Straße: 60 %
(in/aus Fahrtrichtung Ensheim)
- Eschringer Straße: 40 %
(in/aus Fahrtrichtung Eschringen)

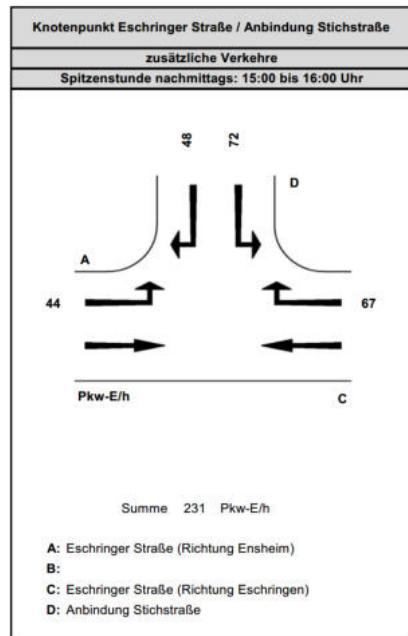
3.3.3.1 Knotenpunkt Eschringer Straße / Anbindung Stichstraße



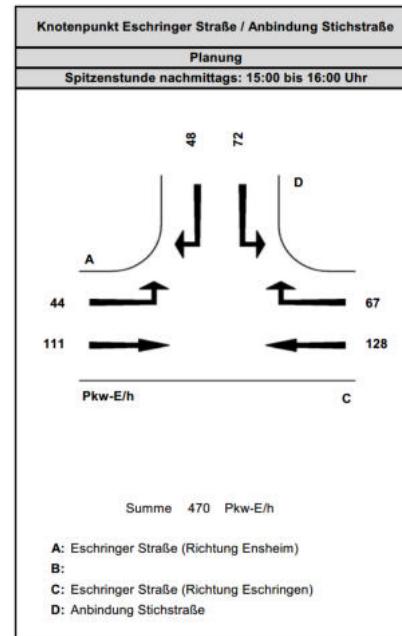
Zusätzliche Verkehre; Vormittagsspitze



Knotenbelastung überlagert



Zusätzliche Verkehre Nachmittagsspitze



Knotenbelastung überlagert

4 QUALITÄT DES VERKEHRSABLAUFS

Die Überprüfung bzw. Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufs erfolgt für die vorfahrtgeregelten Knotenpunkte über das Programm „Knosimo“, Version 5.2.2 (bps GmbH) mit dem Verfahren nach HBS.

Dieses Verfahren liefert eine Abschätzung der Qualität des Verkehrsablaufs von vorfahrtgeregelten Knotenpunkten mit der Angabe von möglichen Rückstau-längen und Verlustzeiten für die einzelnen Knotenströme.

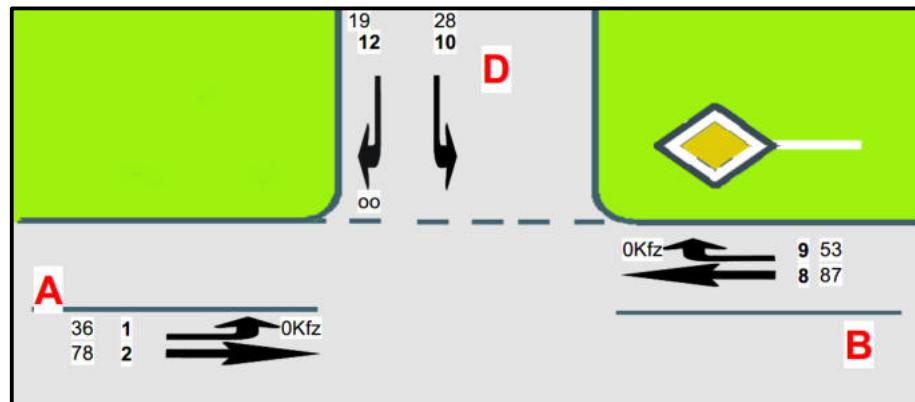
Die Ermittlung der Verkehrsablaufqualität erfolgt für den ungünstigsten Fall, der Überlagerung der beiden Spitzstundenanteile unabhängig von den Stun-denintervallen.

Für die verkehrstechnischen Nachweise der Anbindung Stichstraße an die Esch-ringer Straße in Ensheim, werden die nachfolgenden Stundenintervalle be-trachtet:

- Vormittag 07:00 bis 08:00 Uhr
- Nachmittag 15:00 bis 16:00 Uhr

4.1 KNOTENPUNKT ESCHRINGER STRASSE / ANBINDUNG STICHSTRASSE

Spitzenstunde vormittags



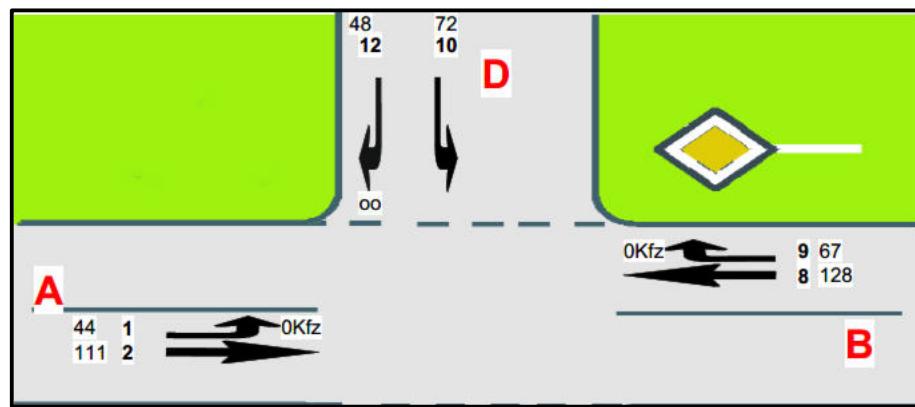
Knotenbelastung [Pkw-E/h]

Strom	VZ	VZ	VZ	VZ	RS	RS	RS	RS	H	H	H	Fz.	Fz.	Fz.	QSV
	ges	mitt	85%	max	mitt	85%	95%	max	ges	mitt	max	ang.	abg.	wart.	
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[-]						
1	7,0	11,2	14,0	27,6	0,0	0	0	2	38	1,0	2	37	37	0	A
2	0,4	0,3	4,0	17,6	0,0	0	0	2	4	0,1	3	73	73	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0,0	0	0	83	83	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0,0	0	0	53	53	0	A
10	5,8	12,3	14,0	36,4	0,0	0	0	2	29	1,0	2	28	28	0	A
12	3,7	11,4	14,0	18,4	0,0	0	0	1	19	1,0	1	19	19	0	A
Sum	16,8	3,4		36,4	0,0			2		0,3	3	294			

Simulationsergebnis

Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Eschringer Straße / Anbindung Stichstraße erreicht in der betrachteten Vormittagsspitze eine sehr gute Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (**QSV A**) nach HBS 2015.

Spitzenstunde nachmittags



Knotenbelastung [Pkw-E/h]

Strom	VZ			VZ			VZ			RS			RS			RS			H			H			H			Fz.			Fz.			QSV
	ges	mitt	85%	max	mitt	85%	max	95%	max	ges	mitt	max	ang.	abg.	wart.	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]				
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]																													
1	8,8	11,5	14,0	26,3	0,0	0	0	3	47	1,0	3	46	46	0	A																			
2	0,5	0,3	4,0	15,5	0,0	0	0	2	7	0,1	2	107	107	0	A																			
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	120	120	0	A																			
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	66	66	0	A																			
10	17,4	13,7	17,0	70,2	0,1	0	1	4	85	1,1	4	76	76	0	A																			
12	10,0	12,1	14,0	39,5	0,1	0	1	2	55	1,1	3	50	50	0	A																			
Sum	36,7	4,7		70,2	0,0			4		0,4	4	464																						

Simulationsergebnis

Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Eschringer Straße / Anbindung Stichstraße erreicht in der betrachteten Nachmittagsspitze eine sehr gute Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (**QSV A**) nach HBS 2015.

4.2 ÜBERPRÜFUNG DER RICHTLINIENKONFORMITÄT

In der betrachteten Vormittagsspitze wird an die Anbindung Stichstraße die Verkehrsstärke des Hauptstromes (MSV) mit 114 Fz/h und die Stärke der Linksabbieger (q_L) mit 36 Fz/h ermittelt.

In der Nachmittagsspitze wird die Verkehrsstärke des Hauptstromes (MSV) an die Anbindung Stichstraße mit 155 Fz/h und die Stärke der Linksabbieger (q_L) mit 44 Fz/h ermittelt.

	Stärke der Linksabbieger q_L [Kfz/h]	Verkehrsstärke des Hauptstromes MSV [Kfz/h]						
		100	200	300	400	500	600	> 600
Angebauto Hauptverkehrs- straße	> 50							
	20 ... 50							
	< 20							
Anbaufreie Hauptverkehrs- straße	> 50							
	20 ... 50							
	< 20							

Keine bauliche Maßnahme
Aufstellbereich
Linksabbiegestreifen

Quelle: Straßenbau A-Z 3600 / Stadtstraßen / Anlage / Richtlinien / RAST

Entsprechend Tabelle 44 der RAST 06 wird im vorliegenden Fall die Anlage eines Aufstellbereiches oder Linksabbiegestreifen an die Stichstraße Zufahrt nicht erforderlich.

5 GUTACHTERLICHE EMPFEHLUNG

5.1 KNOTENPUNKT ESCHRINGER STRASSE / ANBINDUNG STICHSTRASSE

In der untersuchten **Vor- bzw. Nachmittagsspitze** wird anhand den Simulationsergebnissen am betrachteten Knotenpunkt Eschringer Straße / Anbindung Stichstraße die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs A (QSV A)** nach HBS 2015 erreicht.

Insgesamt ist bei Knotenpunkten i.d.R. mindestens die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs D (QSV D, ausreichend) nach HBS 2015 nachzuweisen, was beim vorgenannten Knotenpunkt in den betrachteten Spitzenstunden der Fall ist.

Somit weist der Knotenpunkt Eschringer Straße / Anbindung Stichstraße eine sehr gute Leistungsfähigkeit auf.

Die Rückstaulängen innerhalb der Vor- und Nachmittagsspitze in 95 % der Zeit wurden mit 0 m ermittelt.

Die Errichtung eines Aufstellbereiches oder Linksabbiegestreifen an die Stichstraße Zufahrt ist nicht erforderlich.

Aufgestellt:

Saarbrücken, den 06. November 2025

Ulrich Gänssle
Dipl.-Ing. (FH)



SCHLEPPKURVENNACHWEIS

Abwasser - Straße - Verkehr  PJG Planungsteam Jakobs Gänssle GmbH Hochstraße 57 66115 Saarbrücken Tel.: 0681/76158-0 Fax.: 0681/76158-29			 HAN IMMOBILIEN BERATUNG	
			ENSHEIM ESCHRINGER STRASSE EINZELHANDELSKONZEPT	
	Datum	Name	LAGEPLAN SATTELZUG – AUSFAHRT	
gezeichnet	10/2025	Käfer		
bearbeitet	10/2025	Gänssle		
geprüft				
Maßstab: 1 : 250			Anlage: 5	Blatt- Nr.: 2

