

Aufstellender Fachbereich: Bezirksamt Eimsbüttel  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich MR

---

Baumaßnahme: Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen  
Teilbaumaßnahme: GI Torfweg (Redingskamp bis Alpenrosenweg)

---

## Erläuterungsbericht

### Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Allgemeines.....</b>	<b>2</b>
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation .	2
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme .....	2
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag .....	2
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien.....	2
<b>2</b>	<b>Planungsrechtliche Grundlagen .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Technische Beschreibung der Baumaßnahme sowie Begründung und Erläuterung zur Kostenvarianz, zu möglichen Preissteigerungen, etwaigen Kostenrisiken und zur Wirtschaftlichkeit der gewählten Ausführungsvariante .</b>	<b>3</b>
3.1	Technische Angaben zur bestehenden baulichen Anlage und Beschreibung der örtlichen Situation .....	3
3.2	Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme .....	4
3.3	Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstige Randbedingungen .....	5
3.4	Rahmenbedingungen für die Durchführung der Baumaßnahme .....	5
3.5	Baugrund, Grundwasserverhältnisse, Kampfmittelfreiheit .....	5
3.6	Variantenuntersuchung .....	5
3.7	Gewählte Ausführungsvariante, Begründung und Erläuterung der Wirtschaftlichkeit der gewählten Ausführungsvariante .....	6
3.8	Erläuterungen zu den Kosten.....	6
3.9	Wahl der Baustoffe und bautechnische Einzelheiten.....	6
3.10	Ausbau und Ausstattung .....	6
3.11	Betriebs- und sicherheitstechnische Anlagen, Einrichtungen und Ausrüstungen.....	7
3.12	Angaben zur Bauzeit und zur Durchführung der Baumaßnahme.....	7
3.13	Auswirkungen aus Immissionen .....	7
3.14	Voraus- und Folgemaßnahmen .....	7
3.15	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld.....	7
3.16	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft .....	7
3.17	Anlagevermögen .....	7
<b>4</b>	<b>Grunderwerb .....</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Anmerkungen zur Finanzierung .....</b>	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>Sonstiges.....</b>	<b>8</b>

## **1 Allgemeines**

### **1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation**

Der betrachtete Straßenabschnitt befindet sich im Stadtteil Eidelstedt, Bezirksamtsbereich Eimsbüttel südlich der Lohkampstraße und nördlich der Fernbahngleise. Die Straße Torfweg verläuft zwischen der Straße Redingskamp im Osten und dem Wiesenacker im Westen.

Der zu sanierende Bereich der Straße Torfweg beginnt im Osten an der Einmündung Redingskamp und endet im Westen an der Einmündung Alpenrosenweg. Der Torfweg befindet sich in einer Tempo-30-Zone. Im gesamten Planungsbereich gilt die Regelung „rechts vor links“.

Vom Torfweg gehen im betrachteten Abschnitt nördlich die Straßen Feldrosenweg (wegführende Einbahnstraße) und Schlüsselblumenweg (hinführende Einbahnstraße) ab, südlich der Goldnesselweg (Sackgasse) und der Alpenrosenweg

Der zu betrachtende Abschnitt des Torfwegs beträgt ca. 480 m.

### **1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme**

Der Torfweg im Abschnitt zwischen Redingskamp und Alpenrosenweg befindet sich in einem schlechten Zustand. Zudem sind die vorhandenen Gehwege zu schmal.

Die Fahrbahn befindet sich in einem schlechten Zustand. Die Fahrbahn weist im gesamten Abschnitt sichtbare Schäden wie Quer- und Längsrisse sowie Ausmergelungen, Ausmagerung bis Materialverlust, Ausbrüche, Löcher und Flickstellen auf. Außerdem sind in Bereichen der Trummen massive Ausbrüche und teilgeflickte Stellen vorhanden.

Die Gehwege in den Nebenflächen sind stellenweise abgesackt, teilweise sind die Bordkanten gekippt bzw. gebrochen.

Aus diesen Gründen soll der Torfweg grundinstand gesetzt werden. Die Fahrbahn wird erneuert, die Bordkanten werden neu gesetzt und die Gehwege verbreitert und neu befestigt und nach Vorgaben der aktuellen Regelwerke hergestellt.

Durch diese Maßnahme soll die Verkehrssicherheit gewahrt bleiben und die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden.

### **1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag**

Auftraggeber ist das Bezirksamt Eimsbüttel.

Der Entwurf und die Bauausführung werden ebenfalls durch das Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes - MR 2 realisiert.

Mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung ist das Büro IDS beauftragt.

### **1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien**

Der Regionalausschuss wird zeitnah über den planerischen Abschluss der Maßnahme informiert.

## **2 Planungsrechtliche Grundlagen**

Im Bereich der Baumaßnahme gilt der Baustufenplan Eidelstedt aus dem Jahr 1955. Der Planungsbereich befindet sich im Baustufenplan im Außengebiet. Dort werden keine Verkehrsflächen festgesetzt.

Die Planung geht nicht über die vorhandenen Straßenbegrenzungslinien hinaus.

### **3 Technische Beschreibung der Baumaßnahme sowie Begründung und Erläuterung zur Kostenvarianz, zu möglichen Preissteigerungen, etwaigen Kostenrisiken und zur Wirtschaftlichkeit der gewählten Ausführungsvariante**

#### **3.1 Technische Angaben zur bestehenden baulichen Anlage und Beschreibung der örtlichen Situation**

##### **3.1.1 Ausbauzustand**

Der betrachtete Abschnitt der Straße Torfweg beginnt im Osten mit dem Einmündungsbereich zum Redingskamp und endet im Westen im Einmündungsbereich Alpenrosenweg.

Die vorhandene Straße Torfweg weist eine bituminös befestigte Fahrbahn mit einer Breite von durchschnittlich 6,0 m auf. Die Fahrbahn ist auf beiden Seiten mit Betonbordkanten eingefasst. In sämtlichen Einmündungsbereichen sind viel zu große Fahrbahnflächen vorhanden, die zum Einen dem Charakter einer Tempo-30-Zone widersprechen und zum Anderen den Fußgängern das Queren der jeweiligen Fahrbahn erschweren.

Beidseitig sind die Nebenflächen auf gesamter Länge ca. 3,0 m breit. An die Fahrbahn schließen sich jeweils ca. 1,5 m breite Gehwege an, die mit Betongehwegplatten befestigt sind. Die restlichen Flächen sind entweder wassergebunden befestigt oder mit Oberboden bedeckt und von den angrenzenden privaten Hecken überwuchert.

Die vorhandenen Grundstückszufahrten sind teilweise in Wabensteinpflaster, teilweise in Groß-, Klein- und Mosaiksteinpflaster hergestellt worden.

Der Torfweg liegt in einem reinen Wohngebiet. Die Bebauung besteht ausschließlich aus Reihen- und Mehrfamilienhäusern.

##### **3.1.2 Verkehrsbelastung**

Aktuelle Daten zur Verkehrsbelastung liegen nicht vor. Es ist davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen gering ist.

Aufgrund der Lage in einem reinen Wohngebiet, wird das Verkehrsaufkommen zu Berufszeiten schätzungsweise höher sein als beispielsweise zur Mittagszeit.

##### **3.1.3 Rad- und Fußgängerverkehre**

Wie zuvor in Punkt 3.1.1 erwähnt, sind beidseitig befestigte Gehwege vorhanden. Diese weisen eine Breite von 1,5 m auf und sind mit Betongehwegplatten befestigt. Die privaten Hecken sind zum Teil in den öffentlichen Grund hineingewachsen und schränken damit die nutzbare Breite der Nebenflächen ein.

Radwege sind im betrachteten Abschnitt vom Torfweg nicht vorhanden. Der Radverkehr findet im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

Querungsmöglichkeiten oder Einengungen gibt es nicht im Torfweg, ebenso wenig taktile Leitelemente.

##### **3.1.4 Ruhender Verkehr**

Im Torfweg sind zwei Längsparkstände am nördlichen Fahrbahnrand abmarkiert (vor Hausnummern 6 und 14). Bei dem Parkstand vor Hausnummer 6 handelt es sich um einen personenbezogenen Behindertenparkstand. Es darf aber im gesamten Bereich beidseitig am Fahrbahnrand gehalten und geparkt werden.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Form von Fahrradanhängern sind im zu überplanenden Bereich im Moment nicht vorhanden.

### **3.1.5 Entwässerung**

Im Bereich der Straße verlaufen ein Schmutz- und ein Regenwassersiel. Diese Siele einschließlich der Schächte befinden sich im Fahrbahnbereich.

Die Fahrbahntwässerung erfolgt über Gussasphaltrinnen und Trummen. Aufgrund des überwiegenden Dachprofils, sind die Gussasphaltrinnen sowie die Trummen beidseitig vorhanden. Die Nebenflächen leiten das anfallende Oberflächenwasser über die Querneigung in Richtung Fahrbahn. Im Einmündungsbereich Alpenrosenweg beginnen beidseitig Entwässerungsgräben, die im weiteren Verlauf nach Westen das anfallende Oberflächenwasser im Torfweg aufnehmen.

### **3.1.6 Straßenbegleitgrün**

Im Einmündungsbereich Alpenrosenweg steht ein Baum in der nördlichen Nebenfläche vom Torfweg. Die restlichen Bäume, die den Torfweg säumen, stehen auf Privatgrund. Dies gilt auch für die Hecken. Allerdings sind diese größtenteils in den öffentlichen Grund hinein gewachsen und engen die nutzbare Breite der Gehwege ein.

### **3.1.7 Straßenmöblierung**

Es befindet sich, abgesehen von den Verkehrszeichen und den Masten der öffentlichen Beleuchtung, keine Straßenmöblierung im betrachteten Bereich der Straße Torfweg.

### **3.1.8 Öffentliche Beleuchtung**

Im auszubauenden Bereich des Torfweges erfolgt die öffentliche Beleuchtung über Langfeldleuchten an Peitschenmasten, die in den nördlichen Nebenflächen stehen. Der Abstand zwischen den Masten beträgt jeweils 55,0 bis 65,0 m.

### **3.1.9 Lichtsignalanlagen**

Es befinden sich keine Lichtsignalanlagen im Planungsbereich.

### **3.1.10 ÖPNV**

Der Torfweg wird nicht von Linienbussen befahren. Im Redingskamp fahren Busse der Linie 181. Die nächste S-Bahnhaltestelle ist die Haltestelle Elbgaustraße in ca. 1 km Entfernung.

### **3.1.11 Leitungen**

Im Plangebiet sind die üblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Im Vorwege wurden von HamburgWasser die Wasserversorgungsleitungen erneuert. Ob weitere Ver- und Entsorgungsleitungen für den Umbau des Torfweges umgelegt werden müssen, wird im Rahmen einer separat durchzuführenden Leitungstrassenplanung festgelegt.

## **3.2 Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme**

### **3.2.1 Planungsansatz**

Es ist vorgesehen, den Torfweg zwischen Redingskamp und Alpenrosenweg grundinstandzusetzen. Auf kompletter Länge ist ein Vollausbau der Fahrbahn sowie eine Erneuerung und Verbreiterung der Gehwege vorgesehen. Hierbei sind ebenfalls die Wasserläufe neu herzustellen.

### **3.2.2 Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigungen**

Die Fahrbahn bleibt in ihrer Breite von 6,00 m vorhanden, die Bordkantenverläufe werden im Streckenverlauf kaum verändert. Nur in den jeweiligen Einmündungsbereichen (Redingskamp, Goldnesselweg, Feldrosenweg, Schlüsselblumenweg und Alpenrosenweg) werden die Bordkantenverläufe verändert. Dort werden die deutlich zu großen Fahrbahnflächen erheblich verkleinert und die Flächen den Gehwegen zugeschlagen. Dadurch wird auch das Queren der jeweiligen Fahrbahnen wesentlich erleichtert. Drei neue Einengungen („Nasen“) vor den Hausnummern 5, 6 und 59 werden alternierend angeordnet, um die durchschnittliche Fahr-

geschwindigkeit zu senken, den Charakter einer Tempo-30-Zone zu verstärken und den Fußgängern weitere Möglichkeiten für das Queren der Fahrbahn zu bieten.

Die Gehwege werden verbreitert und mit Betonsteinpflaster 25/25 cm befestigt. Die Gehwege sind zukünftig zwischen 2,40 und 2,65 m breit, nur in einigen kurzen Abschnitten erhalten sie eine Breite von 1,90 m. Um diese Breiten zu erreichen, müssen einige private Hecken zurückgeschnitten bzw. weiter auf Privatgrund versetzt werden. In den Einmündungsbereichen sowie bei den neuen Einengungen werden in den Nebenflächen taktile Leitelemente vorgesehen. Die Bordkanten in den Querungsbereichen werden für die mobilitätseingeschränkten Menschen auf 6 cm bzw. auf 0 cm abgesenkt.

Aufgrund der Tempo 30 – Zone ist eine separate Führung des Radverkehrs nicht notwendig. Der Radverkehr ist auch künftig auf der Fahrbahn vorgesehen.

Der personenbezogene Behindertenparkstand vor Hausnummer 6 bleibt erhalten. Es darf auch zukünftig beidseitig am Fahrbahnrand gehalten und geparkt werden.

Die Gradienten und die Höhen der bestehenden Fahrbahn und der Nebenflächen werden weitgehend übernommen und im Zuge der Ausführungsplanung angeglichen und ggf. optimiert.

Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über Trummen im Bereich der Fahrbahn. Gussasphaltwasserläufe leiten das anfallende Oberflächenwasser in Richtung der Trummen. Die Lage der Trummen sowie der Trummenanschlussleitungen wird der Planung angepasst.

Sämtliche Fahrbahnen sowie die Nebenflächen erhalten Befestigungen gemäß den aktuellen Richtlinien. Sämtliche Entwurfs Elemente entsprechen den Vorgaben des Hamburger Regelwerks für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra).

### **3.2.3 ÖPNV**

Am öffentlichen Personennahverkehr finden keine Veränderungen statt. Auch zukünftig fahren keine Linienbusse durch den Torfweg.

### **3.3 Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstige Randbedingungen**

Aus denen in Punkt 2 erwähnten Bebauungsplänen und Baustufenplänen ergeben sich keine weiteren Maßgaben für das Vorhaben.

### **3.4 Rahmenbedingungen für die Durchführung der Baumaßnahme**

Es gibt keine weiteren Rahmenbedingungen für die Durchführung der Baumaßnahme.

### **3.5 Baugrund, Grundwasserverhältnisse, Kampfmittelfreiheit**

Eine Baugrunduntersuchung ist bereits im Vorwege erfolgt. Eine Trummenuntersuchung ist beauftragt worden. Die Ergebnisse stehen noch aus.

Für die überplanten Flächen wurde ebenfalls eine Anfrage auf Auswertung der alliierten Luftbilder an die Feuerwehr (GEKV) gestellt.

### **3.6 Variantenuntersuchung**

Aufgrund der fixen Breiten der Fahrbahn und Nebenflächen, wurden keine weiteren Varianten betrachtet.

### **3.7 Gewählte Ausführungsvariante, Begründung und Erläuterung der Wirtschaftlichkeit der gewählten Ausführungsvariante**

Die Ausführungsvariante entspricht den zuvor beschriebenen Punkten bzgl. Aufbau und Materialwahl. Die Einfassung der Nebenflächen soll zudem mit Betontiefborden 8 / 20 realisiert werden.

Eine Kosten – Nutzen - Analyse im eigentlichen Sinne ist hier nicht durchführbar. Der Nutzen ist eher aus einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtungsweise zu sehen. Ohne eine exakte, monetäre Bewertung vorgenommen zu haben, kann abgeschätzt werden, dass die zu erwartenden Kosten in einem volkswirtschaftlich sinnvollen Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen stehen.

Aufgrund des Ausbaus der Gehwege mit entsprechenden Mindestmaßen sowie die Ausstattung taktile Leitelemente, werden die Wege und vor Allem die Querungen künftig bequemer, übersichtlicher und zügiger zurück gelegt.

Die Fahrbahnschäden sind durch Unterhaltungsarbeiten nicht mehr zu beseitigen. Ein Unterlassen von weiteren Maßnahmen über die verkehrssichernde Unterhaltung hinaus, führt zu derart erheblichen Kosten, die aus ökonomischer Sicht ein nicht haltbarer Zustand wären und keine mittelfristige Verbesserung hervorrufen würden.

Die Maßnahme wurde entsprechend den gültigen Richtlinien unter Berücksichtigung der örtlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen geplant.

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

Der konkret zu errechnende monetäre Nutzen dieser Maßnahmen lässt sich nicht darstellen.

### **3.8 Erläuterungen zu den Kosten**

Die Baukosten aus der ersten Schätzung betragen ca. 800.000,00 €.

### **3.9 Wahl der Baustoffe und bautechnische Einzelheiten**

Baustoffe und bautechnische Einzelheiten wurden entsprechend den gültigen Regelwerken (ReStra bzw. RStO) der Freien und Hansestadt Hamburg festgelegt.

### **3.10 Ausbau und Ausstattung**

#### **3.10.1 Straßenbegleitgrün**

Es werden weder Bäume gefällt noch Grünflächen gerodet. Oberbodenflächen sind ggf. neu anzudecken. Bestehende Grünflächen werden mit Betontiefborden eingefasst. Einige private Hecken, die auf öffentlichem Grund stehen, sind zu roden bzw. zu versetzen. Weitere Hecken müssen zurückgeschnitten werden.

#### **3.10.2 Straßenmöblierung und Wegweisung**

Es müssen diverse Verkehrszeichen versetzt und einige neue Verkehrszeichen aufgestellt werden. Die Straßennamenschilder (RVZ 437) werden entsprechend der neuen Bordkantenführung in den Einmündungsbereichen versetzt. Auf den Einengungen werden rotweiße Baken (RVZ 605-10) neu aufgestellt.

Einige Hinweisschilder für Straßeneinbauten müssen umgebettet und entsprechend angepasst werden.

Wegweisende Beschilderung ist auch zukünftig im Torfweg nicht vorgesehen.

### **3.10.3 Öffentliche Beleuchtung**

Die öffentliche Beleuchtung wird den aktuellen Richtlinien angepasst. Dazu werden die Abstände der einzelnen Maste halbiert. Es werden zwischen jedem vorhandenen Beleuchtungsmast ein zusätzlicher gesetzt, insgesamt sieben Neue.

### **3.10.4 Lichtsignalanlagen**

Im betrachteten Abschnitt sind auch zukünftig keine Lichtsignalanlagen geplant.

### **3.10.5 Leitungen**

Eine Leitungsanfrage ist im August 2018 gestellt worden. Die Leitungsbestandspläne wurden angefertigt. Nach jetzigem Planungsstand sind keine Arbeiten an den Ver- und Entsorgungsleitungen vorgesehen. Arbeiten der Hamburger Wasserwerke sind im Vorwege erfolgt.

### **3.11 Betriebs- und sicherheitstechnische Anlagen, Einrichtungen und Ausrüstungen**

Es sind keine Betriebs- und sicherheitstechnische Anlagen, Einrichtungen oder Ausrüstungen geplant.

### **3.12 Angaben zur Bauzeit und zur Durchführung der Baumaßnahme**

Mit der Durchführung der Baumaßnahme wird voraussichtlich im Frühjahr 2019 begonnen.

Während der Bauzeit wird es Einschränkungen für den Verkehr geben. Die genaue Verkehrsführung während der Bauzeit wird im Laufe der weiteren Planung mit dem PK abgestimmt.

### **3.13 Auswirkungen aus Immissionen**

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfungen in Hamburg.

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BImSchV. Es entstehen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen und keine entsprechenden Kosten. Weder wird vorliegend eine Straße durch einen durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV), noch werden die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. v. § 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV erhöht.

### **3.14 Voraus- und Folgemaßnahmen**

Die Hamburger Wasserwerke haben im Vorwege im betrachteten Abschnitt die Wasserleitungen erneuert.

### **3.15 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld**

Negative Auswirkungen für die Anlieger sind außerhalb der Bauzeit nicht zu erwarten. Durch die Beseitigung der vorhandenen Straßenschäden werden die durch den schlechten Fahrbahnzustand hervorgerufenen Erschütterungen vermindert.

### **3.16 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft**

Da nicht geplant ist, bestehende Grünflächen zu roden oder Bäume zu fällen, sind auch keine Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

Während der Arbeiten im Fahrbahnbereich sowie in den Bereichen der Nebenflächen, sind die Bäume fachgerecht zu schützen.

### **3.17 Anlagevermögen**

- entfällt -

#### **4 Grunderwerb**

Da der Umbau innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien liegt, ist Grunderwerb nicht erforderlich.

#### **5 Anmerkungen zur Finanzierung**

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch Mittel des Bezirksamtes Eimsbüttel.

#### **6 Sonstiges**

Im Rahmen des Planungsprozesses wurden alle betroffenen Personen, Institutionen und Dienststellen am Abstimmungsverfahren beteiligt. Hierzu erfolgte am 09.10.2018 eine Planverschickung für die Maßnahme. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden abgewogen und die Planung entsprechend angepasst.

Die Planung und Durchführung der Baumaßnahme erfolgen durch das Bezirksamt Eimsbüttel.

Zuständig sind für:

Planung und Entwurf:

Fachamt Management des öffentlichen Raumes, MR 2

Bauvorbereitung und Baudurchführung:

Fachamt Management des öffentlichen Raumes, MR 2

Mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung ist das Büro IDS Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder beauftragt.

Verfasst:

**Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder**  
Beratende Ingenieure für Bauwesen

gez. C. Diercks

Aufgestellt:

**E/MR 20**

Hamburg, im November 2018

gez. V. Troschke