

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lingen

K 147, Abs. 10, Stat. 0.000 bis Stat. 2.780

Fahrbahn- und Radwegverbreiterung im Zuge der K 147

Abs. 10, Station 0.000 bis Station 2.780

(Gehlenberg - Neuscharrel)

Projektkonzept

- Kurzerläuterung -

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	3
2	Planung Verkehrsanlagen	3
2.1	Variante 1 (Fahrbahnverbreiterung in westlicher Richtung)	4
2.2	Variante 2 (Fahrbahnverbreiterung in östlicher Richtung)	5
2.3	Variante 3 (Radweg am Böschungsfuß von Bau-km 1+650 bis 2+400)	6
2.4	Variante 4 (Radweg auf der Ostseite der Fahrbahn)	6
2.5	Vorzugsvariante	7
3	Entwässerung	9
4	Umweltbeeinträchtigungen	9

1 Allgemeines

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Geschäftsbereich Lingen) plant für den Landkreis Cloppenburg die Fahrbahn- und Radwegverbreiterung im Zuge der Kreisstraße 147 von Abs. 10, Stat. 0.000 – 2.780 von Gehlenberg bis Neuscharrel.

Mit einer vorhandenen Breite von ca. 5,50 – 5,60 m bietet die Fahrbahn keine verkehrssichere und zufriedenstellende Befahrbarkeit. Die Fahrbahn weist auf Grund ihrer unzureichenden Breite starke Verdrückungen und Rissbildungen auf. In den Randbereichen haben sich Spurrillen gebildet und die Bankette sind stark ausgefahren. Daher dient diese Verbreiterung dazu, die Entwicklungsziele zur Verbesserung der Verkehrssysteme zu realisieren.

Auf gesamter Strecke ist auf der westlichen Seite ein Radweg vorhanden. Dieser weist im Bestand eine Breite von rd. 1,80 m auf und soll im Zuge der Maßnahme entsprechend den geltenden Richtlinien auf eine Breite von 2,50 m ausgebaut werden.

2 Planung Verkehrsanlagen

Die Kreisstraße 147 weist eine nähräumige Verbindungsfunktionsstufe auf. Sie verbindet die Ortsteile Gehlenberg und Neuscharrel und ist der Verkehrswegekategorie LS IV zuzuordnen. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke der Kreisstraße liegt bei 3.449 Kfz/24 h. Der Schwerverkehrsanteil liegt mit 297 SV/24 h bei rd. 9 %. Entsprechend der RAL ergibt sich aus der zugeordneten Verkehrswegekategorie die Entwurfsklasse EKL 4. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsstärken ist allerdings zu prüfen, inwiefern die nächsthöhere Entwurfsklasse anzusetzen ist.

Insbesondere im Hinblick auf den hohen Schwerverkehrsanteil ist die Regelfahrbahnbreite von 6,00 m des RQ 9 als unzureichend anzusehen. Gemäß RAL ist dieser nur bis zu einer Schwerverkehrsstärke von 150 Fz/24 h in Betracht zu ziehen.

Der Regelquerschnitt RQ 11 der nächsthöheren EKL 3 berücksichtigt eine Fahrbahnbreite von 8,00 m. Um auch den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes gerecht zu werden und die Eingriffe in die Nebenbereich möglichst gering zu halten, wird in Anlehnung an den RQ 11 eine Fahrbahnbreite von 7,00 m vorgesehen. Die RAL lässt eine Reduzierung der Fahrstreifenbreite bis zu einer Schwerverkehrsstärke von 300 Fz/24 h zu.

Der nebenliegende Radweg erhält eine Breite von 2,50 m. Zudem wird der Trennstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg mit einer Breite von 1,75 m berücksichtigt. In Einzelfällen wird von der regulären Trennstreifenbreite auf Grund von Zwangspunkten in der Örtlichkeit abgewichen.

Geplant ist eine Verbreiterung der Verkehrsanlagen unter Mitbenutzung der vorhandenen Bausubstanz. Die Trassierungselemente weichen daher nur geringfügig vom Bestand ab.

Zwischen Bau-km 0+125 und Bau-km 0+480 besteht eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h für beide Fahrtrichtungen. Diese ist auf die Querungsstelle für Radfahrer, die aus dem Neuscharreler Weg kommen, zurückzuführen. Zudem ist für den vorausgehenden Streckenabschnitt (Bau-km 0+000 – 0+230) eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h in westlicher Fahrtrichtung ausgeschildert. Im restlichen Bereich der Baustrecke sind derzeit keine Beschränkungen der zulässigen Geschwindigkeit vorhanden. Am Baustreckenende wird die Geschwindigkeit für den von Süden kommenden Verkehr bei Bau-km 2+540 zunächst auf 70 km/h, bei Bau-km 2+665 dann auf 50 km/h begrenzt.

Im Folgenden werden unter 2.1-2.3 die Varianten 1-3 (mit Ausnahme der Variante 4) beschrieben, die bereits im November 2021 den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme zur Verfügung gestellt wurden. Diese Planunterlagen sind nicht erneut Bestandteil des jetzigen Planungskonzeptes. Anhand der damaligen Unterlagen wurde am 18.11.2021 ein Ortstermin durchgeführt, um sich auf eine optimale Ausbauseite der Fahrbahn und des Radwegs hinsichtlich entwässerungs- und umwelttechnischer Hinsicht zu verständigen.

Diese wird unter 2.5 als Vorzugsvariante beschrieben und in den Planunterlagen dargestellt.

2.1 Variante 1 (Fahrbahnverbreiterung in westlicher Richtung)

Variante 1 berücksichtigt eine Verbreiterung der Fahrbahn entlang des linken Fahrbahnrandes in westlicher Richtung. Der Radweg wird, wenn möglich, in Richtung der Fahrbahn auf 2,50 m verbreitert.

Zu Beginn der Baustrecke weist die Baustrecke auf der Westseite Randbebauung auf. Aus diesem Grund ist eine Verbreiterung in diese Richtung nur in Verbindung mit einer eingeschränkten Trennstreifenbreite zwischen Fahrbahn und Radweg realisierbar. Der Radweg wird in diesem Bereich mit einer 85 cm breiten Muldenrinne von der Fahrbahn abgesetzt.

Von Bau-km 0+350 – 0+400 verschwenkt der Radweg hinter den vorhandenen Entwässerungsgraben. Um den vorhandenen Baumbestand zu schonen, wird dieser nicht neu angelegt. Stattdessen wird entlang der Fahrbahn eine Muldenrinne in 50 cm Breite vorgesehen und die vorhandene Vorflut verrohrt.

Von Bau-km 0+400 – 0+500 wird der Radweg mit einem Trennstreifen in 1,75 m Breite vom geplanten Fahrbahnrand abgesetzt.

Bis Bau-km 1+475 wird der Radweg dann in Richtung der Fahrbahn verbreitert. Ausnahmen bilden Streckenabschnitte, in denen mit einer Radwegverbreiterung in Richtung der Fahrbahn ein erheblicher Eingriff in den Baumbestand verbunden wäre (Bau-km 0+850 – 1+350). Hier wird eine geländeseitige Radwegverbreiterung vorgezogen.

In den Streckenabschnitten von Bau-km 1+650 bis 1+950 und Bau-km 2+150 und 2+400 besteht ein deutlicher Höhenunterschied zwischen Fahrbahn und Radweg. Dieser liegt in diesem Bereich tiefer als die Fahrbahn. In Variante 1 ist eine Neuanlage des Radweges auf Fahrbahnniveau vorgesehen. Die Höhenunterschiede werden mit einer Böschung auf der Geländeseite abgefangen. Der dort vorhandene Entwässerungsgraben wird weiterhin zur Entwässerung genutzt. Alternativ wurde in einer weiteren Variante eine Führung des Radweges auf dem heutigen Höhenniveau untersucht (Vgl. Kap. 2.3).

Im nachfolgenden Streckenabschnitt (bis Bau-km 2+475) wird der Radweg wiederum mit einem Trennstreifen in 1,75 m Breite vom Fahrbahnrand abgesetzt.

Von Bau-km 2+475 bis 2+675 kann der westliche Radwegrand weiter angehalten werden und eine Verbreiterung des Radweges in Richtung der Fahrbahn vorgenommen werden. Lediglich im unmittelbaren Anschlussbereich an den Bestand ist erneut eine Absetzung des Radweges erforderlich, um die Trennstreifenbreite von 1,75 m realisieren zu können.

Im Abstand von 2,0 m zu den geplanten Fahrbahnrändern wird ein baumfreier Korridor berücksichtigt. Dieser Abstand zu einem Hindernis wird mindestens benötigt, um eine

funktionale Schutzeinrichtung regelkonform herstellen zu können. Die Bäume innerhalb dieses Korridors sind jeweils als zu roden gekennzeichnet. In Summe müssen für diesen sowie für die erforderlichen Anpassungen in den Nebenbereichen für die Variante 1 133 Bäume entfallen.

Für alle Bäume, die erhalten werden können, wurde zudem geprüft inwiefern eine Schutzeinrichtung vorzusehen ist. Ziel ist es eine beidseitige Anlage von Schutzeinrichtungen zu vermeiden, um den Fahrbahnquerschnitt nicht weiter einzuengen. Untersucht wurde sowohl die Notwendigkeit von Schutzplanken bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h als auch für eine mögliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h. Bereiche, in denen die Schutzplanken bereits bei einer Geschwindigkeit von 70 km/h erforderlich sind, sind in den Lageplänen in einem dunklen orange gekennzeichnet. Die Bereiche, in denen bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h zusätzliche Schutzplanken erforderlich sind, wurden in einem helleren orange markiert.

Grunderwerb wird für die Variante 1 nur sehr begrenzt erforderlich. Lediglich am Beginn der Baustrecke sowie auf einem Abschnitt von ca. 25 m bei Bau-km 2+400 werden für die Verbreiterung des Radweges Teile der nebenliegenden Grundstücke in Anspruch genommen.

2.2 Variante 2 (Fahrbahnverbreiterung in östlicher Richtung)

Variante 2 berücksichtigt eine Fahrbahnverbreiterung entlang des rechten Fahrbahnrandes. Neben einer Verbreiterung der Fahrbahn wird auch eine ausreichende Bankettbreite von 1,50 m berücksichtigt.

Durch die Verbreiterung in östlicher Richtung wird auf weiten Teilen der Strecke der nebenliegende Graben verdrängt. Dieser wird geländeseitig neu angelegt. Von den Anpassungen in den Nebenbereichen ist auch ein Großteil des östlich der Fahrbahn vorhandenen Baumbestandes betroffen.

Im Bereich der Einmündung „Neuscharreler Weg“ bei Bau-km 0+300 wird zudem eine Anpassung der Radweganbindung erforderlich, da diese durch die Fahrbahnverbreiterung verdrängt wird.

Der Radweg wird auch in dieser Variante in Richtung der Fahrbahn verbreitert. Eine Ausnahme bildet auch für diese Variante der Streckenabschnitt von Bau-km 0+850 – 1+350. In diesem Bereich ist mit einer Radwegverbreiterung in Richtung der Fahrbahn ein erheblicher Eingriff in den Baumbestand verbunden, sodass hier eine geländeseitige Radwegverbreiterung vorgezogen wird.

Im Bereich von Bau-km 1+925 – 2+125 und von Bau-km 2+400 – 2+425 reicht die vorhandene Trennstreifenbreite nicht aus, um den Radweg in Richtung der Fahrbahn zu verbreitern. In diesen Bereichen orientiert sich die Radwegtrasse daher am Fahrbahnrand und wird mit einem ausreichend breiten Trennstreifen von 1,75 m abgesetzt.

Auch für die Variante 2 wurde ein baumfreier Korridor von 2,0 m entlang der geplanten Fahrbahnränder berücksichtigt. Für diesen sowie unter Berücksichtigung der erforderlichen Anpassungen in den Nebenbereichen sind hier 147 Bäume zu entnehmen.

Durch die Verdrängung eines Großteils der Entwässerungseinrichtungen auf der Ostseite der Baustrecke, wird für die Variante 2 auf einem Großteil der Strecke Grunderwerb erforderlich.

2.3 Variante 3 (Radweg am Böschungsfuß von Bau-km 1+650 bis 2+400)

In einer weiteren Variante wurde für einen Teil der Baustrecke eine alternative Radwegführung zur Variante 1 betrachtet. Abweichend von Variante 1 wird der Radweg im Bereich von Bau-km 1+650 bis Bau-km 2+400 nicht auf das Fahrbahnniveau angehoben. Stattdessen werden die Höhenunterschiede zwischen Fahrbahn und Radweg mit einer Böschung überbrückt. Am Böschungsfuß wird eine Mulde zur Entwässerung angelegt. Um den Radweg in seiner heutigen Lage belassen zu können und unter Berücksichtigung einer Böschungsneigung von 1:1,5, lässt sich die Mulde in einer Breite von 1,0 m anlegen.

Hinsichtlich des Eingriffs in den vorhandenen Baumbestand ist gegenüber der Variante 1 kein Unterschied zu erwarten. Durch die Verbreiterung der Fahrbahn und die resultierende Böschungsanpassung ergeben sich gegenüber dem Bestand deutliche Höhenanpassungen, sodass nicht davon auszugehen ist, dass der Baumbestand erhalten werden kann.

2.4 Variante 4 (Radweg auf der Ostseite der Fahrbahn)

Während des Ortstermins wurde diese Variante vorgeschlagen und wird hiermit aufgenommen:

Aufgrund der für den Radverkehr wichtigen Wegeverbindung über den „Neuscharreler Weg“ wurde eine Verlegung des Radweges auf die Ostseite der Fahrbahn angedacht. Eine Querung der Kreisstraße im Einmündungsbereich des Neuscharreler Weges wäre dann nicht mehr erforderlich, sodass die Gefahrenstelle im Kurvenbereich entfallen würde.

Neue Querungsstellen würden sich am Baustreckenanfang und – ende ergeben, da die vorhandenen kombinierten Geh- und Radwege sich hier auf der Westseite der L 63 bzw. der K 146 befinden.

Die Nutzung der vorhandenen Bausubstanz ist bei einer Neuaufteilung des Straßenquerschnittes nicht möglich. Es bestehen daher 2 Möglichkeiten, mit dem vorhandenen Radweg umzugehen:

1. Beibehaltung des westlichen Radweges und Neubau eines Radweges auf der Ostseite. Dies würde Mehrkosten für die Gemeinde nach sich ziehen, da nur ein Radweg vom Landkreis Cloppenburg unterhalten wird.
2. Entsiegelung des vorhandenen Radweges. Auch damit sind Mehrkosten verbunden sowie 2 Querungsstellen als Gefahrenquelle

Aus der Verlegung des Radweges und Umstrukturierung des Querschnittes resultiert zudem ein erhöhter Eingriff in die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen und den vorhandenen Gehölzbestand.

Da die Variante aus naturschutzfachlicher und wirtschaftlicher Sicht deutliche Nachteile mit sich bringt, wird sie nicht näher betrachtet.

2.5 Vorzugsvariante

Zur Festlegung der Vorzugsvariante wurde ein Ortstermin mit allen Planungsbeteiligten durchgeführt. Die meisten Vorteile vereint aus Sicht aller Beteiligten die Variante 1 auf sich. In Teilabschnitten wird diese angepasst, um allen Planungsrandbedingungen nachkommen zu können.

Von Bau-km 0+000 bis 0+250 wird die Fahrbahn in östlicher Richtung verbreitert. Zusätzlich wird die Achse so weit verschoben, dass eine Trennstreifenbreite von 1,25 m und eine Radwegbreite von 2,50 m realisiert werden können. Der westliche Radwegrand wird angehalten und damit der Eingriff in den Privatbestand abgewendet. Die Einmündung am Baustreckenanstang ist an die Fahrbahnrandverziehung im Osten anzupassen. Eine Anpassung des vorhandenen Tropfens ist nicht vorgesehen. Im östlichen Bereich wird dabei der Graben verdrängt und regelkonform wiederhergestellt. Damit verbunden sind entsprechende Baumfällungen.

Bei Bau-km 0+254 mündet die Gemeindestraße „Neuscharreler Weg“ in die Kreisstraße. In Absprache mit der Stadt Friesoythe soll die Gemeindestraße im Einmündungsbereich mit ausgebaut werden, sodass im Falle eines eventuellen Ausbaus der Gemeindestraße kein erneuter Eingriff im Bereich der Kreisstraße erforderlich wird. Dabei wurde so trassiert, dass die erhaltungswürdige 80-er Eiche erhalten bleiben kann. Die vorhandenen Bänke und Schutzhütte auf der Nordostseite müssen versetzt werden.

Die im Einmündungsbereich vorhandene Querung für den Radverkehr wird in nördlicher Richtung aus dem Kurvenbereich heraus verlegt. Der vorhandene Radweg auf der Ostseite der Fahrbahn der Kreisstraße wird hinter der vorhandenen Baumreihe neu angelegt und bis Bau-km 0+375 geführt. Die Sichtverhältnisse an der Querungsstelle können auf diese Weise sowohl für den Radverkehr als auch für den Kfz-Verkehr deutlich optimiert werden. Die vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzungen werden an die Lage der neuen Querungsstelle angepasst. Zudem werden die zulässigen Geschwindigkeiten an die weiteren streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen im Umfeld der Baustrecke angepasst und von 80 km/h auf 70 km/h bzw. von 60 km/h auf 50 km/h reduziert. Endgültige Geschwindigkeitsbegrenzungen werden in Absprache mit der Verkehrsbehörde festgesetzt.

Im Anschluss an den Kurvenbereich erfolgt die Fahrbahnverbreiterung in westlicher Richtung und Einhaltung des östlichen Fahrbahnrandes (Bau-km 0+250 – 2+350). Der vorhandene Gehölzbestand kann so weitestgehend erhalten bleiben. Lediglich solche Bäume, die einen Abstand von weniger als 2,0 m vom Fahrbahnrand aufweisen, werden entnommen. Dieser Abstand zu einem Hindernis wird mindestens benötigt, um eine funktionale Schutzeinrichtung regelkonform herstellen zu können. Die vorhandenen Entwässerungseinrichtung wird als Sickermulde ausgebildet.

Der Radweg verläuft in weiten Teilen in seiner bestehenden Trasse weiter und wird in westlicher Richtung verbreitert. Lediglich in Teilabschnitten wird zur Einhaltung der Trennstreifenbreite von 1,75 m eine Verschiebung des Radweges erforderlich.

Auf Höhe von Bau-km 1+000 kreuzt die Gemeindestraße „Im Alten Haferland“ die Kreisstraße. Die bereits vorhandenen Linksabbiegestreifen werden ebenso wie die durchgehenden Fahrstreifen an die Fahrbahnverbreiterung angepasst. Die durchgehenden Fahrstreifen werden mit einer Breite von jeweils 3,50 m berücksichtigt. Die Linksabbiegestreifen erhalten entsprechend der RAL eine Breite von 3,25 m.

Von Bau-km 1+600 bis 1+900 sowie Bau-km 2+100 bis 2+350 wird die Radwegführung in Anlehnung an die Variante 3 realisiert. Die vorhandene Fahrbahn sowie der vorhandene Radweg weisen hier einen deutlichen Höhenunterschied zueinander auf. Um die Bausubstanz der vorhandenen Verkehrsanlagen weiter nutzen zu können, wird zwischen Radweg und Fahrbahn eine Böschung angelegt. Der Radweg wird höhenmäßig so angepasst, dass eine geländeseitige Entwässerung vorgesehen werden kann. Die Entwässerung erfolgt über eine geländeseitige Sickermulde.

Im Anschluss wird die Fahrbahn ab Bau-km 2+350 in östlicher Richtung verschwenkt, um die westlich der Fahrbahn vorhandenen Einzelbäume erhalten zu können. Der westliche Fahrbahnrand wird in einem Mindestabstand von 2,0 m zu der Baumreihe vorgesehen, sodass später genügend Platz vorhanden ist, um ein funktionierendes Fahrzeugrückhaltesystem herzustellen. Dabei ist allerdings auf der Ostseite entsprechender Eingriff in den Baum- und Privatbestand erforderlich.

Vor den Häusern Nr. 4 bzw. 2 am Ende der Baustrecke kann die Trennstreifenbreite von 1,75 m nicht eingehalten werden. Der Radweg wird in diesem Bereich entlang der Grundstücke fortgeführt und auf einer Breite von 2,50 m befestigt. Es verbleibt an der engsten Stelle ein Abstand von 85 cm zum Fahrbahnrand. In Hinblick auf die vorhandene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h wird diese in Kauf genommen und einer Einengung des Radweges vorgezogen.

Durch die Verbreiterung der Fahrbahn in westlicher Richtung kann auf einem Großteil der Baustrecke auf Grunderwerb verzichtet werden. Am Beginn der Baustrecke wird die Achse abweichen zugunsten einer Trennstreifenbreite von 1,25 m in östliche Richtung verschoben. Dementsprechend müssen auch die Entwässerungseinrichtungen auf der Ostseite erneuert werden. Hinzu kommt der Grunderwerb für die Verlängerung des Radweges an der Einmündung des Neuscharreler Weges, die geländeseitig erfolgen soll. Zu Beginn der Baustrecke ergibt sich somit ein Grunderwerbsbedarf von rd. 1000 m².

Am Ende der Baustrecke wird die Achse ebenso nach Osten verschwenkt, um die westlich der Fahrbahn vorhandenen Bäume erhalten zu können. Hierdurch ergibt sich ein zusätzlicher Grunderwerbsbedarf von rd. 220 m². In Summe sind also rd. 1220 m² Fläche zu erwerben. Die in Anspruch zu nehmenden Flächen werden dabei derzeit mehrheitlich landwirtschaftlich genutzt. Nur vereinzelt wird in Anliegergrundstücke sowie am Beginn der Baustrecke in ein Waldstück eingegriffen.

Neben dem Eingriff in das Waldstück werden durch die Fahrbahnverbreiterung Baumfällungen entlang der Strecke erforderlich. Auf der Ostseite der Fahrbahn sind hauptsächlich in den Bereichen, in denen die Achse in östlicher Richtung verschwenkt Bäume zu entfernen. Hinzu kommen einzelne Baumstandorte, die aufgrund ihres geringen Abstandes von weniger als 2,0 m zum Fahrbahnrand gerodet werden müssen. Hier sind in Summe 40 Bäume zu roden.

Auf der Westseite der Fahrbahn ist durch die Verbreiterung der Fahrbahn ein größerer Eingriff in den Gehölzbestand erforderlich. Es sind 111 Einzelbäume betroffen.

Dennoch kann auf einem großen Teil der Baustrecke der vorhandene Baumbestand erhalten werden. Um den Belangen der Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen, sind in diesen Bereichen (rd. 3.250 m) Schutzplanken vorzusehen. Auf einem Abschnitt von rd. 925 m (Bau-km 0+400 bis 1+325) wird dabei die beidseitige Anordnung von passiven Schutzeinrichtungen erforderlich.

3 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn sowie des nebenliegenden Geh- und Radweges erfolgt im Bestand über Sickergräben. Die Planung geht zunächst davon aus, dass eine Versickerung möglich ist, sodass die Sickergräben und -mulden in den Bereichen, in denen sie durch die Verbreiterung der Fahrbahn und des Radweges verdrängt werden, wiederhergestellt werden.

In Bereichen, in denen vorhandene Anliegergrundstücke in Anspruch zu nehmen wären, werden abschnittsweise Rinnen vorgesehen, um Eingriffe möglichst zu vermeiden.

4 Umweltbeeinträchtigungen

Zeitgleich zur Variantenuntersuchung der Verkehrsanlagen wurde auch eine Stellungnahme zu den zu erwartenden Umweltbeeinträchtigungen erstellt. Auf Grundlage der bisherigen Erkenntnisse spricht sich diese für die westliche Verbreiterungsseite aus.

Bearbeitet:

Osnabrück, 08.03.2022

Geprüft:

Lingen, 09.03.2022

pbh Planungsbüro Hahm GmbH

NLStBV- GB Lingen