

Begründung

Referat Stadtentwicklung, Abteilung Stadtplanung

Bebauungsplan „Lautertal, Teilplan A (Landesgartenschau), Teiländerung 1“ Ka-0/113a

rechtskräftig seit 14.11.2009



Gliederung

1. Ziele und Zwecke des Bebauungsplans	3
2. Planungserfordernis	3
3. Einfügung in die Gesamtplanung	4
3.1 Flächennutzungsplan 2010.....	4
4. Verfahren	4
Verhältnis zu bestehenden Bebauungsplänen.....	4
5. Angaben zum Plangebiet	5
5.1 Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs	5
5.2 Bestandssituation	5
5.2.1 Siedlungsstruktur und Gebäudebestand	5
5.2.2 Verkehrserschließung.....	5
5.2.3 Landespflegerische Situation	6
5.2.4 Immissionsvorbelastung	6
5.2.5 Altlasten, Altablagerungen und Verdachtsflächen, Kampfmittel	6
5.2.6 Bodentragfähigkeit.....	6
5.2.7 Archäologie.....	7
5.2.8 Entwässerung.....	7
6. Planinhalt	7
6.1 Ziele und Grundzüge der Planung	7
6.2 Alternative Standorte, Planungsvarianten	7
6.3 Städtebauliches Konzept	10
6.3.1 Art der Nutzung	10
6.3.2 Städtebauliche Zahlen	10
6.4 Gründordnerisches Konzept	10
7. Umweltbericht/Umweltschutzmaßnahmen	10
8. Maßnahmen zur Verwirklichung des Baugebiets	11
8.1 Bodenordnung	11
8.2 Abschnittsweise Realisierung	11
8.3 Bestandskanalisation/Straßenentwässerung.....	11
9. Kosten und Finanzierung	12

1. Ziele und Zwecke des Bebauungsplans

Der Straßenzug der Nordtangente (Mainzer Straße, Ludwigstraße, Lauterstraße, Berliner Straße und Pariser Straße) ist wesentlicher Bestandteil des erstmals im Generalverkehrsplan (GVP) von 1981 für Kaiserslautern entwickelten Tangentenkonzepts. In Verkehrsgutachten von 1991 und 2001 wurde dieses Konzept jeweils bestätigt bzw. aktualisiert. Grundlegendes Ziel dieses Konzepts ist der Bau leistungsfähiger Hauptverkehrsstraßen im Norden und Süden der Innenstadt, um diese vom Durchgangsverkehr und den damit verbundenen Emissionen zu entlasten. Dies ist die Voraussetzung für die Reduzierung der Verkehrsbedeutung der Ost-West-Achse in ihrem zentralen Bereich zwischen der Fruchthalle und dem Kaufhaus Karstadt und dem Ziel einer weiteren Aufwertung der Innenstadt.

In den letzten Jahren wurde die Nordtangente zwischen der Anschlussstelle an die Autobahnen A6 und A63 und der Innenstadt durchgängig vierstreifig ausgebaut. Auch im Westen weist sie im Verlauf der Pariser Straße einen vierstreifigen Querschnitt auf. Nur in dem Abschnitt der Berliner Straße und Berliner Brücke, zwischen dem Lothringer Eck (Kreuzung Pariser Straße, Berliner Straße und Reichswaldstraße) und dem Kulturzentrum Kammgarn weist sie noch einen zweistreifigen Querschnitt auf.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan soll nunmehr Baurecht für den Lückenschluss im Bereich der Berliner Brücke geschaffen werden. Für den sich westlich anschließenden vierstreifigen Ausbau der Berliner Straße besteht bereits Baurecht durch den Bebauungsplan „Nordtangente, Teil Berliner-Pariser Straße“. Dieser Abschnitt soll nach dem Ausbau der Berliner Brücke ausgebaut werden.

2. Planungserfordernis

In diese Erweiterungsmaßnahme fällt auch der Ausbau der Berliner Brücke. Dieser Ausbau ist aufgrund der für das Jahr 2009 in Aussicht gestellten Fördermittel von besonderer Bedeutung.

Das Brückenbauwerk, Baujahr 1958/59, erhielt in den siebziger Jahren im Zuge von Instandhaltungsmaßnahmen auf der Überbauunterseite eine Spritzbetonschale. Diese Spritzbetonschale erwies sich bei einer Bauwerksuntersuchung nach DIN 1076 im Jahr 1999 als sehr rissig. Als Ergebnis einer weiteren Bauwerksuntersuchung nach DIN 1076 im Jahr 2002 ergab sich für das Bauwerk aufgrund der 2002 festgestellten Bauwerksschäden eine **Zustandsnote von 3,0**. Eine Nachprüfung im Jahr 2005 ergab, aufgrund fortgeschrittener Bauwerksschäden, eine **Zustandsnote von 3,4** (kritischer Bauwerkszustand) für das Bauwerk.

Somit besteht für das Bauwerk **dringender** Handlungsbedarf, was eine umgehende Instandsetzung erforderlich macht. Aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgt deshalb, statt einer kostenintensiven Instandsetzung der Berliner Brücke, ein Neubau der Brücke für die geplante vierstreifige Verkehrsführung.

Weiterhin ist der Ausbau der Berliner Brücke aufgrund der für das Jahr 2009 in Aussicht gestellten erhöhten Fördersätze für die Stadt von besonderer Bedeutung.

Der vorliegende Bebauungsplan ersetzt das für derartige Bauvorhaben häufig angewendete Planfeststellungsverfahren. Dadurch sollen eine zügige Genehmigung und ein möglichst frühzeitiger Baubeginn erreicht werden.

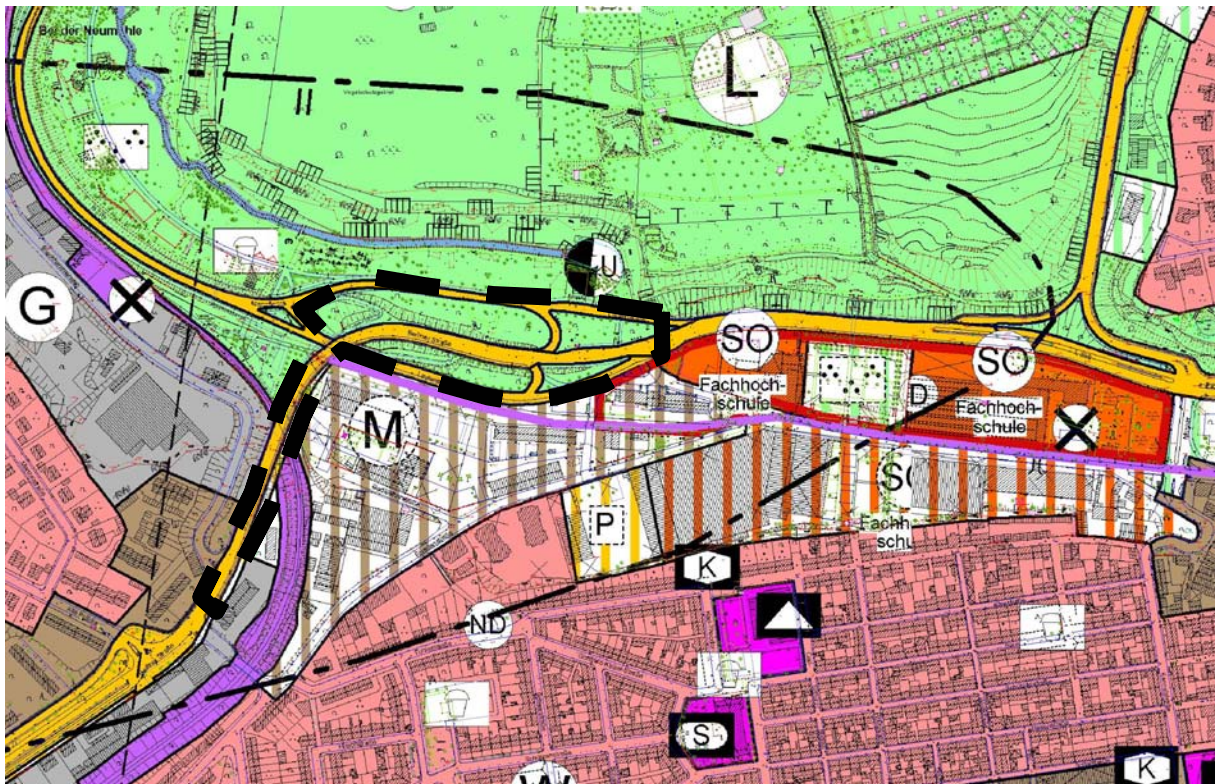
3. Einfügung in die Gesamtplanung

3.1 Flächennutzungsplan 2010

Nach § 8 Abs. 2 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.

Das Konzept des Ausbaus von Nord- und Südtangente und das damit verbundene Ziel der Reduzierung der Verkehrsbedeutung der Ost-West-Achse wurde in den Flächennutzungsplan 2010 der Stadt Kaiserslautern aufgenommen (siehe Kap. 8.3).

Im Flächennutzungsplan 2010 ist das Plangebiet derzeit als bestehende Verkehrsfläche sowie öffentliche Grünfläche dargestellt. Die Darstellungen entsprechen den geplanten Änderungen. Eine Änderung des Flächennutzungsplans wird daher nicht notwendig.



Ausschnitt aus dem FNP 2010 ohne Maßstab

— — — · Umgrenzung des Plangebiets

4. Verfahren

Verhältnis zu bestehenden Bebauungsplänen

Der Bebauungsplan liegt nördlich des rechtskräftigen Bebauungsplans "Schoenstraße - Forellenstraße - Turnerstraße, Teiländerung 1". Östlich grenzt der Bebauungsplan „Nordtangente, Teilplan Lauterstraße“ und westlich der Bebauungsplan „Nordtangente, Teil Berliner-Pariser Straße“ an.

Umweltprüfung

Durch die Neufassung des BauGB 2004 ist die grundsätzliche Pflicht zur Umweltprüfung eingeführt. Obwohl bei der vorliegenden Aufstellung des Bebauungsplans die im BauGB genannten Ausnahmen für ein vereinfachtes Verfahren zutreffend wären, wurde aufgrund des Zusammentreffens vielfältiger umweltrelevanter, insbesondere immissionstechnischer Berührungspunkte jedoch entschieden, den Bebauungsplan mit integriertem Umweltbericht zu erstellen.

Natura 2000 Gebiete

Natura 2000 Gebiete oder sonstige nach BNatSchG oder LNatSchG geschützte Flächen oder Objekte liegen im Plangebiet nicht vor. Besonders oder streng geschützte Tierarten sind im Gebiet nicht zu erwarten.

Bezüglich der Vogelschutzrichtlinie ist nach den derzeit vorliegenden Gebietsvorschlägen des Landesamtes für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht Rheinland-Pfalz keine Betroffenheit des Plangebiets festzustellen.

Landschaftsschutzgebiet

Nördlich des Plangebiets liegt das 41,5 ha große Landschaftsschutzgebiet Kaiserberg.

5. Angaben zum Plangebiet

5.1 Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs

Das Plangebiet wird wie folgt abgegrenzt:

- Im Norden durch das Freigelände der Gartenschau.
- Im Osten durch die ehemalige Kammgarnspinnerei, Fachhochschule, teilweise durch Gartenschaugelände.
- Im Süden durch die Gartenschau.
- Im Westen durch Gewerbe- und Mischgebietsbereiche.

Die Größe des Plangebiets beträgt ca. 3 ha. Die genaue Plangebietsabgrenzung ist der Planzeichnung zu entnehmen.

5.2 Bestandssituation

5.2.1 Siedlungsstruktur und Gebäudebestand

Der Planbereich selbst umfasst ausschließlich Verkehrsflächen und Grünflächen. An den Planbereich grenzen im Wesentlichen Grünflächen (im Norden) sowie Mischgebiete im Süden und Westen und ein Gewerbegebiet im Westen an.

5.2.2 Verkehrserschließung

Wesentlicher Inhalt des Bebauungsplans ist der Neubau der Berliner Brücke mit vier Fahrspuren, als ein wichtiger Baustein für den kompletten vierstreifigen Ausbau der Nordtangente.

Die Fahrspuren der Berliner Brücke werden im vorliegenden Bebauungsplanentwurf westlich auf die bestehende Berliner Straße verzogen. Auch der östliche Anschlussbereich der Berliner Brücke wird an den Bestand angebunden. Ein Umbau des Knotenpunkts mit der Lauterstraße und der Anbindung des Kammgarnbereichs ist zunächst nicht vorgesehen und soll erst in einigen Jahren folgen.

Nach dem Verkehrsmodell für die Stadt Kaiserslautern wird für den Planfall FNP 2010 (dieser enthält u. a. die vollständige Umsetzung des Tangentenkonzepts und die Reduzierung der Verkehrsbedeutung der Ost-West-Achse in ihrem zentralen Bereich) eine Verkehrsbelastung auf der Berliner Brücke von 26.500 Kfz/24h prognostiziert. Dies entspricht etwa einer Steigerung gegenüber dem Status quo (Zählung von 2008: 22.000 Kfz/24h) von 20%. Bei Annahme eines durchschnittlichen allgemeinen Verkehrszuwachses von 1% pro Jahr, ergibt sich für das Prognosejahr 2020 eine Verkehrsbelastung auf der Berliner Brücke von etwa 29.000 Kfz/24h.

5.2.3 Landespflegerische Situation

Die landespflegerische Situation wird im beiliegenden Umweltbericht dargelegt.

5.2.4 Immissionsvorbelastung

Im Plangebiet selbst liegen keine immissionsrelevanten Nutzungen. Zu überprüfen sind jedoch die Auswirkungen des Plangebiets auf die umgebenden Nutzungen.

Die einzelnen Belastungen durch Immissionen sind in der schalltechnischen Untersuchung und im Umweltbericht dargelegt.

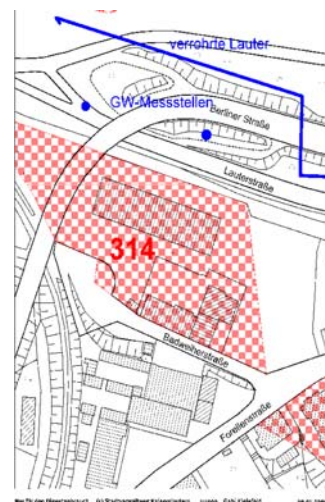
5.2.5 Altlasten, Altablagerungen und Verdachtsflächen, Kampfmittel

Im Plangebiet befinden sich keine Altstandorte oder schädliche Bodenveränderungen i.S. des BBodSchG.

Unter dem Brückenbauwerk werden Bohrpfähle und Stützen errichtet, die sich im Bereich der altlastverdächtigen Altablagerung 314 befinden (s. Lageplan).

Die Struktur- und Genehmigungsdirektion, Regionalstelle Kaiserslautern ist als zuständige Bodenschutzbehörde zu beteiligen, d.h. dass die geplanten Tiefbauarbeiten mit der zuständigen Behörde abzustimmen sind. Außerdem ist zu beachten, dass die Baumaßnahme fachgutachterlich zu begleiten und zu dokumentieren ist.

Aufgrund der Bombardierung zurzeit des Zweiten Weltkriegs ist mit Kampfmittelfunden zu rechnen.



5.2.6 Bodentragfähigkeit

Zur Beurteilung der Baugrundverhältnisse im Gründungsbereich der Widerlager und Pfeiler des Brückenbauwerks wurden im Rahmen der Vorplanung die Bodenverhältnisse aus früheren Planungen zur bestehenden Brücke zugrunde gelegt. Für die weiterführende Planung ist ein ergänzendes Baugrund- und Gründungsgutachten erforderlich.

5.2.7 Archäologie

Belange aus dem Bereich der Archäologie sind im Planbereich nicht betroffen.

5.2.8 Entwässerung

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich Misch-, Regen- und Grundwasserkanäle unterschiedlicher Dimensionierung. Das Lautertal und die im Lautertal befindliche Zentralkläranlage stellen den entwässerungstechnischen Tiefpunkt für das bestehende Entwässerungsnetz der Stadtentwässerung Kaiserslautern dar. Entlang der Lauterstraße und der Berliner Straße leiten Hauptsammelkanäle (Sonderprofile ca. 3,50 m x 3,00 m und Kreisprofile bis DN 2400) das anfallende Schmutz- und Regenwasser in Richtung der Lauter und der Kläranlage ab. Aus den seitlichen Bereichen laufen Mischwasserkanäle kleinerer bis mittlerer Größe (DN 500 bis DN 1200) zu.

Die vorgenannten Hauptsammler leiten sämtliche der im Einzugsgebiet der Stadt Kaiserslautern anfallenden Mischwassermengen ab und stellen somit unentbehrliche Einrichtungen zur Sicherung einer geordneten und regelgerechten Entwässerung des Stadtgebiets dar.

Aus dem westlichen Stadtgebiet verlaufen Sammelkanäle über private Grundstücke und über die Badweierstraße auf die Berliner Brücke zu und unterqueren dieses Bauwerk augenblicklich konfliktfrei.

Neben den Mischwasserkanälen befinden sich weitere Regenwasser- und Fremdwasserkanäle im Plangebiet. Ein Fremdwassersammler DN 1200 leitet die im Stadtgebiet anfallenden Grund- und Fremdwassermengen der offenen Lauter im Bereich der Lothringer Dell zu. Im dargestellten Geltungsbereich sind Teile der Verkehrsflächen über Regenwasserkanäle an den Fremdwasserkanal angeschlossen. Die Entwässerung der bestehenden Berliner Brücke erfolgt über Anschlüsse an das Mischwassersystem.

Im Zuge der weiteren Planung ist der Erhalt und der einwandfreie Betrieb dieser Anlagen, sowohl im Bereich des Straßenneubaus (vierspuriger Ausbau), als auch im Bereich des Brückenbaus (Fundamente; Stützen und Widerlager) zu sichern. Eine Verlegung der großen Sammelkanäle ist aus technischen und topografischen Gründen nicht möglich.

6. Planinhalt

6.1 Ziele und Grundzüge der Planung

Mit dem vorgesehenen Ausbau der Berliner Brücke wird ein wichtiger Abschnitt der geplanten durchgängigen vierspurigen Nordtangente realisiert. Das Ziel der Bündelung des Verkehrs auf der Tangente und der damit verbundenen Entlastung des Innenstadtbereichs ist - durch die vorgesehene zeitgleiche Realisierung der Ausbaumaßnahme Berliner Straße westlich der Brücke auf vier Spuren - im Norden so gut wie realisiert.

6.2 Alternative Standorte, Planungsvarianten

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und Zwangspunkte scheidet Trassenvarianten zum Neubau der Berliner Brücke aus.

Im Rahmen der Vorplanung wurden vier konstruktive Varianten untersucht:

- Variante 1 und 2 als 3- bzw. 4-feldrige Stahlverbundbrücke und
- Variante 3 und 4 als 3- bzw. 4-feldrige Spannbetonplattenbalkenbrücke

Als Ergebnis der Vorplanung schlägt das Fachplanungsbüro vor, die Brückenüberbauten in Verbundbauweise auszuführen.

Diese Ausführungsart hat im vorliegenden Fall folgende Vorzüge gegenüber einer Spannbetonbauweise:

1. Auf ein aufwendiges Traggerüst mit überhöhter Herstellung kann verzichtet werden.
2. Überbau kann ohne Überhöhung in Endlage hergestellt werden.
3. Kürzere Bauzeit ⇒ geringere bahnspezifische Kosten.
4. Geringere Fundamentlasten infolge geringeren Eigengewichts.

Bei Ausführung des Überbaus in Massivbauweise sind nachfolgende besondere Maßnahmen erforderlich, die u. E. mit erheblichen Kosten verbunden sind:

- Traggerüst mit zwei Lichträumen im Bereich der Lautertalbahn und der Lauterstraße.
- Dabei ist das Traggerüst so auszuführen, dass es vor Fahrzeuganprall gesichert ist.
- Überhöhtes Betonieren des Überbaus mit anschließender Absenkung.

Im Kreuzungsbereich mit der Bahnstrecke und der Lauterstraße ist bedingt durch die Konstruktionshöhe des Traggerüsts ein überhöhtes Betonieren des Überbaus erforderlich. Nach dem Ausschalen wird der Überbau in Endlage abgesenkt.

- Höheres Eigengewicht des Überbaus

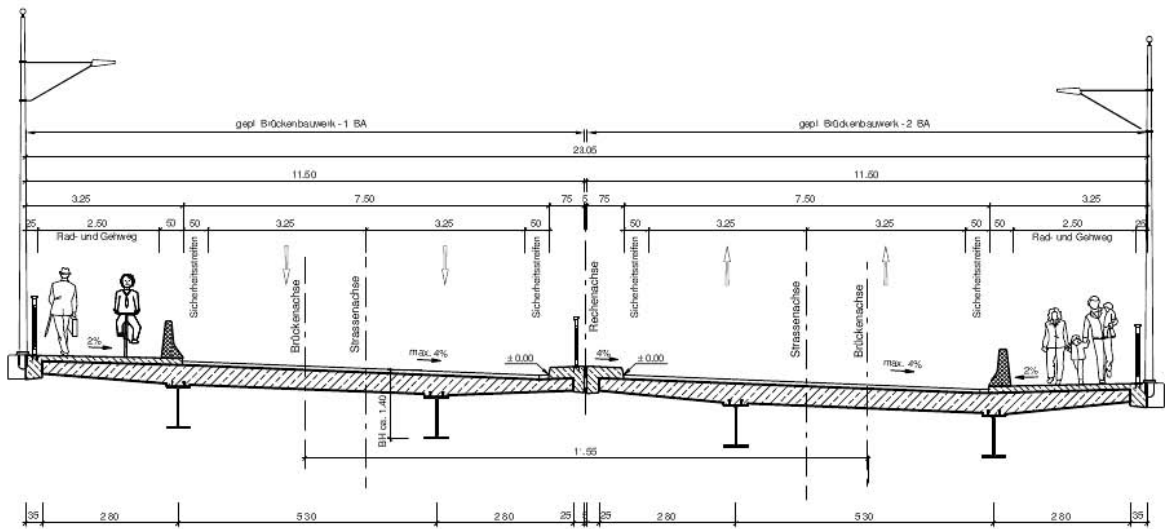
Das höhere Eigengewicht des Massivüberbaus erfordert insbesondere im Bereich der Mittelpfeiler eine größere Anzahl von Pfählen zur Lastabtragung, was bei den vermuteten schlechten Baugrundverhältnissen kostenintensiv ist.

- Längere Bauzeit
- Durch eine Verlängerung der Bauzeit von ca. 2-3 Monaten erhöhen sich die bahnspezifischen Kosten (Sicherungsleistungen, Bauüberwacher Betrieb, etc.)

Aus diesen Gründen stellt u. E. die Verbundbauweise bei dieser Maßnahme die wirtschaftlichste Lösung dar und bildet daher die Grundlage für die weitere Planung.

Als Ergebnis der Variantenuntersuchung stellte sich die folgende *Variante* als wirtschaftlichste Lösung dar und wurde daher die Grundlage der Planung.

Regelquerschnitt Variante 2, M= 1:100



Die Gesamtbreite zwischen den Geländern der neuen Brücke setzt sich wie folgt zusammen:

Rad- und Gehweg	2,50 m
Betongleitwand	0,50 m
Sicherheitsstreifen	0,50 m
Fahrbahn, 2 x 3,25 m	6,50 m
Sicherheitsstreifen	0,50 m
Mittelkappen	1,55 m
Sicherheitsstreifen	0,50 m
Fahrbahn, 2 x 3,25 m	6,50 m
Sicherheitsstreifen	0,50 m
Betongleitwand	0,50 m
Rad- und Gehweg	2,50 m

Gesamtbreite	22,55 m
--------------	---------

Die Brücke ist als vier-feldriges Bauwerk in Verbundbauweise konzipiert. Die Stützweiten betragen i.M. ca. 24,7 m – 28,0 m – 27,7 m – 25,5 m.

Die lichte Höhe über den Gleisanlagen beträgt $\geq 4,90$ m über SO und die lichte Höhe über die L 387 beträgt $\geq 4,70$ m.

6.3 Städtebauliches Konzept

6.3.1 Art der Nutzung

Der Bebauungsplan ersetzt eine Planfeststellung und setzt aufgrund dieser Tatsache ausschließlich Verkehrsflächen und Grünflächen fest.

Im Gegensatz zu den Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplans ergeben sich nur Änderungen im Bereich des vierstreifigen Ausbaus der Berliner Brücke. Insofern gelten die Aussagen des rechtskräftigen Bebauungsplanes von 1998 im Wesentlichen weiter.

6.3.2 Städtebauliche Zahlen

Fläche des Geltungsbereichs:	2,79 ha	100,00 %
Straßenverkehrsfläche:	1,23 ha	44,00 %
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung:	0,50 ha	18,00 %
Öffentliche Grünfläche:	1,06 ha	38,00 %

6.4 Gründordnerisches Konzept

Im Rahmen grünordnerischer Regelungen wurden Baumneubepflanzungen festgesetzt.

Die Gehölzpflanzungen in den Böschungen werden entsprechend der vorliegenden Möglichkeiten in der ausgeführten Böschungsneigung durch heimische standortgerechte Laubgehölze umgesetzt.

Die Bodendeckerpflanzung im Mittelstreifen hat als Straßenbegleitgrün zu erfolgen.

Sämtliche Straßenrandflächen, in die durch die Baumaßnahme eingegriffen wird, sind durch Pflanzungen gleichwertig wiederherzustellen.

7. Umweltbericht/Umweltschutzmaßnahmen

Der Umweltbericht ist als eigenständige Beilage erstellt und liegt dem Bebauungsplan bei. Als wesentliche Ergebnisse hieraus sind hervorzuheben:

Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Durch den Ausbau der Berlinerbrücke entsteht nach Aussage des Umweltberichts eine geringfügige Neuversiegelung durch die Verbreiterung der Brückenpfeiler und Straße. Aufgrund der starken Vorbelastungen in diesem Bereich ist ein Ausgleich für das Potenzial Boden nicht erforderlich.

Weiterhin werden Gehölze und Einzelbäume überplant, die im Gebiet nur teilweise ausgeglichen werden können. Der Verlust von Grünbeständen, vor allem im Bereich Blechhammerweg, ist im Rahmen von Neugestaltungsmaßnahmen im Umfeld neu zu schaffen.

Lärminderungskonzept

Die Wohnbebauung (Reihenhäuser) Theodor-Pixis-Straße 5-15 und 16-22 (Mischgebiet) sowie das Gebäude Blechhammerweg 4 (Gewerbegebiet) liegen in unmittelbarer Nähe westlich des Geltungsbereichs des Bebauungsplans und wurden hinsichtlich der lärm-

technischen Auswirkungen des Straßenbauvorhabens untersucht. Überschritten werden demnach die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an den nach Südosten gerichteten Hausfassaden der Theodor-Pixis-Straße 15 und 16-22.

Da aufgrund der topographischen und der städtebaulichen Situation aktive Schallschutzmaßnahmen ausscheiden, werden entsprechende passive Maßnahmen an den Gebäuden im Zuge der Baumaßnahmen notwendig.

8. Maßnahmen zur Verwirklichung des Baugebiets

8.1 Bodenordnung

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht notwendig, da sich die Grundstücke in städtischem Eigentum befinden oder teilweise noch erworben werden können (Bereich Brückenpfeiler neu).

8.2 Abschnittsweise Realisierung

Die Baumaßnahme zum Neubau der Berliner Brücke wird in 2 Bauabschnitten durchgeführt:

1. Bauabschnitt: (Verkehr läuft zweiseitig über bestehende Brücke)

- Abbruch des nördlichen Kragarmes der bestehenden Brücke
- Herstellung der nördlichen Unterbauten der neuen Brücke
- Herstellung des nördlichen Überbaus
- Verkehr zweiseitig umlegen auf neuen nördlichen Brückenabschnitt mit Anpassung der Fahrbahn im Rampenbereich

2. Bauabschnitt: (Verkehr läuft zweiseitig über neue nördliche Brücke)

- Abbruch bestehendes Bauwerk
- Herstellung der südlichen Unterbauten der neuen Brücke
- Herstellung des südlichen Überbaus
- Straßen- und Knotenpunktumbau
- Verkehr viersseitig umlegen auf neues Bauwerk

Für die Durchführung der Baumaßnahme wird eine Gesamtbauzeit von ca. 1 1/2 Jahren veranschlagt.

8.3 Bestandskanalisation/Straßenentwässerung

Die Baumaßnahme greift im Bereich der Brückenwiderlager und der Stützpfiler in den Leitungsbereich bestehender Entwässerungskanäle ein. Dort wo größere Sammler betroffen sind, müssen die Baumaßnahmen und technischen Verfahren so ausgeführt werden, dass die Kanäle in ihrem Bestand nicht gefährdet werden. Kleinere bis mittlere Kanäle werden durch den Maßnahmeträger so umverlegt, dass sie nach Beendigung der Baumaßnahme ihren ursprünglichen Zweck erfüllen.

Im Zuge der Umsetzung des Generalentwässerungsplans wird die Stadtentwässerung Kaiserslautern die aus vorgenannten Planungen resultierenden entwässerungstechnischen Rahmenbedingungen berücksichtigen und soweit möglich in die eigenen Vorhaben integrieren.

9. Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Brückenbaumaßnahme, welche noch im Jahr 2009 beginnen soll, belaufen sich auf rund 6 Mio. €. Die voraussichtliche Förderquote beträgt 75 Prozent. Die Kosten der verbleibenden Baumaßnahmen können derzeit nicht benannt werden.

Kaiserslautern,
Stadtverwaltung

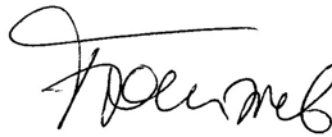
4. 11. 2009



Dr. Klaus Weichel
Oberbürgermeister

Kaiserslautern,
Stadtverwaltung

30. 10. 2009



Elke Franzreb
Baudirektorin

Ausfertigung:

Kaiserslautern,
Stadtverwaltung

6. 11. 2009



Dr. Klaus Weichel
Oberbürgermeister