

| | | |
|--|--------------------------------|------------------------------------|
| Vorlage | | Vorlage-Nr: FB 61/0245/WP18 |
| Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n: | | Status: öffentlich |
| | | Datum: 08.10.2021 |
| | | Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300 |
| Einrichtung einer baulich geschützten Radverkehrsanlage im Abschnitt nördliche Heinrichsallee (ab Maxstraße) / Monheimsallee - Planungs- und Ausführungsbeschluss | | |
| Ziele: Klimarelevanz positiv | | |
| Beratungsfolge: | | |
| Datum | Gremium | Zuständigkeit |
| 27.10.2021 | Bezirksvertretung Aachen-Mitte | Anhörung/Empfehlung |
| 11.11.2021 | Mobilitätsausschuss | Entscheidung |

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die markierungs- und bautechnische Änderung der nördlichen Seite der Heinrichs-/Monheimsallee im Abschnitt Maxstraße bis Bastei auf Grundlage der beigefügten Planung weiter zu verfolgen und den Planungs- und Ausführungsbeschluss zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt die markierungs- und bautechnische Änderung der nördlichen Seite der Heinrichs-/Monheimsallee im Abschnitt Maxstraße bis Bastei auf Grundlage der beigefügten Planung weiter zu verfolgen und fasst den Planungs- und Ausführungsbeschluss.

Finanzielle Auswirkungen

| | | | |
|--|----|------|--|
| | JA | NEIN | |
| | x | | |

PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

| Investive Auswirkungen | Ansatz 2021 | Fortgeschriebener Ansatz 2021 | Ansatz 2022 ff. | Fortgeschriebener Ansatz 2022 ff. | Gesamtbedarf (alt) | Gesamtbedarf (neu) |
|--|---------------|-------------------------------|-----------------|-----------------------------------|--------------------|--------------------|
| Einzahlungen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Auszahlungen | 1.519.693,66* | 1.519.693,66 | 2.400.000 | 2.400.000 | 0 | 0 |
| Ergebnis | 1.519.693,66 | 1.519.693,66 | 2.400.000 | 2.400.000 | 0 | 0 |
| + Verbesserung / - Verschlechterung | 0 | | 0 | | | |

*Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 800.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 741.016,03 € abzügl. üpl. Deckung für eine andere Maßnahme i.H.v. 21.322,37 €

PSP-Element 4-120102-986-6 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

| konsumtive Auswirkungen | Ansatz 2021 | Fortgeschriebener Ansatz 2021 | Ansatz 2022 ff. | Fortgeschriebener Ansatz 2022 ff. | Folgekosten (alt) | Folgekosten (neu) |
|--|---------------|-------------------------------|-----------------|-----------------------------------|-------------------|-------------------|
| Ertrag | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Personal-/ Sachaufwand | 407.245,83** | 407.245,83 | 560.000 | 560.000 | 0 | 0 |
| Abschreibungen | 476.809,33*** | 476.809,33 | 750.000 | 750.000 | 0 | 0 |
| Ergebnis | 884.055,16 | 884.055,16 | 1.310.000 | 1.310.000 | 0 | 0 |
| + Verbesserung / - Verschlechterung | 0 | | 0 | | | |

**Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 320.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 102.245,83 € abzügl. üpl. Deckung für eine andere Maßnahme i.H.v. 15.000 €

***Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 250.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 248.131,70 € abzügl. üpl. Deckung für eine andere Maßnahme i.H.v. 21.322,37 €

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

| | | | |
|--------------|----------------|----------------|------------------------|
| <i>keine</i> | <i>positiv</i> | <i>negativ</i> | <i>nicht eindeutig</i> |
| | X | | |

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

| | | | |
|---------------|---------------|-------------|--------------------------|
| <i>gering</i> | <i>mittel</i> | <i>groß</i> | <i>nicht ermittelbar</i> |
| X | | | |

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

| | | | |
|--------------|----------------|----------------|------------------------|
| <i>keine</i> | <i>positiv</i> | <i>negativ</i> | <i>nicht eindeutig</i> |
| X | | | |

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

| | | |
|--------|-------------------------------------|---|
| gering | <input checked="" type="checkbox"/> | unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels) |
| mittel | <input type="checkbox"/> | 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels) |
| groß | <input type="checkbox"/> | mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels) |

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

| | | |
|--------|--------------------------|---|
| gering | <input type="checkbox"/> | unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels) |
| mittel | <input type="checkbox"/> | 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels) |
| groß | <input type="checkbox"/> | mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels) |

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

| | |
|-------------------------------------|-------------------------|
| <input type="checkbox"/> | vollständig |
| <input type="checkbox"/> | überwiegend (50% - 99%) |
| <input type="checkbox"/> | teilweise (1% - 49 %) |
| <input checked="" type="checkbox"/> | nicht |
| <input type="checkbox"/> | nicht bekannt |

Durch die Maßnahme wird die Verkehrssicherheit aller am Verkehr Teilnehmenden (besonders der Rad Fahrenden) erhöht. Dies wird zusammen mit der Attraktivität der Radverkehrsführung den Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad fördern und sich positiv auf das Klima auswirken. Die Arbeiten zum Aufbringen der Markierung und zur Installation der baulichen Trennelemente werden kurzzeitig geringe zusätzliche CO₂-Emissionen erzeugen.

Beide Effekte sind mit Blick auf das gesamtstädtische Einsparziel in ihrer Größenordnung zu vernachlässigen und werden daher nicht quantifiziert.

Erläuterungen:

Hintergrund

Der Rat der Stadt Aachen hat am 06.11.2019 für die Zulässigkeit der Ziele des Radentscheid Aachen gestimmt und die Verwaltung mit der Umsetzung der Ziele beauftragt. Ziel 3 des Radentscheids lautet „Jährlich werden an Hauptverkehrsstraßen 5 km Radwege gebaut, die als Einrichtungsradwege mit 2,30 m Breite zwei Knotenpunkte lückenlos verbinden. Sie werden baulich vor Befahren, Halten und Parken durch Kfz geschützt. Die Radwege entstehen ohne Flächenminderung für Fußverkehr und ÖPNV und sind auch von diesen baulich getrennt.“

Die Verwaltung steht in der Verpflichtung, diese Maßgaben umzusetzen. Die Erfahrung zeigt, dass diese Maßgabe nicht zu erfüllen ist, wenn sie ausschließlich initiiert durch und im Schulterschluss mit straßenbaulichen Maßnahmen der Versorgungsunternehmen erfolgt. Es ist vielmehr erforderlich, das Straßennetz proaktiv im Sinne der Radverkehrsförderung zu gestalten.

Auf dem Abschnitt der nördlichen Heinrichsallee (ab Maxstraße) bis Monheimsallee (Bastei) besteht die Chance, einen vergleichsweise langen Abschnitt des Aachener Straßennetzes im Sinne des Radentscheid umzugestalten und den Radverkehr dort objektiv und subjektiv sicher zu führen. Dies kann hier unter weitestgehender Berücksichtigung der Belange des fließenden und des ruhenden motorisierten Verkehrs erfolgen.

Bestand

Auf der nördlichen Seite der Heinrichs-/Monheimsallee wird aktuell im Abschnitt

nördliche Heinrichsallee ab Maxstraße bis Knoten Jülicher Straße

- der motorisierte Individual-/öffentliche Verkehr dreistreifig geradeaus geführt; im Zulauf des Knotens Jülicher Straße über einen Streifen linksabbiegend und einen Streifen frei rechtsabbiegend,
- der Radverkehr nicht durch eine Radverkehrsanlage gesichert,
- der Fußverkehr in Mischung mit ruhendem Kfz-/Lieferverkehr auf Gehwegen (ca. 3,60 m-3,80 m) im Seitenraum geführt.

nördliche Monheimsallee ab Jülicher Straße bis Bastei

- der motorisierte Individual-/öffentliche Verkehr über einen überbreiten Fahrstreifen und einen Fahrstreifen geradeaus geführt; im Zulauf des Knotens Bastei über einen kombinierten Fahrstreifen links/geradeaus, einen Fahrstreifen geradeaus und einen Fahrstreifen rechtsabbiegend.

- der Radverkehr über einen Radfahrstreifen von 1,40 m Breite geführt. Die RASt (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) 06 und die ERA (Empfehlung für die Anlage von Radverkehrsanlagen) definieren für Radfahrstreifen eine Mindestbreite von 1,60 m zzgl. 0,25 m Markierung,
- der Fußverkehr bis zur Zufahrt Eurogress im Seitenraum auf Gehwegen (ca. 3,00 m-3,30 m) und im weiteren Verlauf auf Gehwegen (ca. 2,50 m) mit Straßenbegleitgrün (ca. 1,50 m) geführt.

Planung

Die vorliegende Planung sieht auf einer Länge von insgesamt 800 m vor, den Radverkehr in Teilen gemäß o.g. Ziel 3 des Radentscheid baulich getrennt vom Kfz-Verkehr und auf einer Radverkehrsanlage von 1,50 m-2,30 m Breite zu führen.

Fußverkehr

Durch Installation der flexiblen Pfosten zur baulichen Trennung des Rad- und motorisierten Verkehrs wird die Situation des Fußverkehrs im Bereich der Knappschaft bzw. Zufahrt Parkhaus Eurogress komfortabler. Die dort aktuell zur Unterbindung des Bordsteinparkens installierten Pfosten können entfallen. Die auf der Fahrbahn neu geplanten flexiblen Pfosten werden auch die Anfahbarkeit des Bordsteins unterbinden. Der durch die Deinstallation der vorhandenen Pfosten auf Gehwegniveau zurück gewonnene Platz kommt dem Fußverkehr zu Gute.

Radverkehr

Dem Anspruch der objektiven UND subjektiven Sicherheit Radfahrender Rechnung tragend wird der Radverkehr im Rahmen der Maßnahme baulich vom motorisierten Verkehr getrennt. Dies erfolgt weitestgehend entsprechend Ziel 3 des Radentscheid mit Breitenmaßen von 2,30 m.

Um im Zulauf des Knotens Bastei die bisherige Leistungsfähigkeit des Knotens für den motorisierten Verkehr zu erhalten, muss ca. 100 m vor dem Knoten ein separater Rechtsabbiegestreifen mit 3,25 m Breite beginnen. In Kombination mit einem überbreiten Geradeaus- bzw. kombinierten Geradeaus-/Linksabbiegestreifen des motorisierten Verkehrs ist ab dieser Stelle dann keine radentscheidkonforme Radverkehrsanlage von 2,30 m Breite mehr möglich. Der Radverkehr wird daher auf einer baulich getrennten Radverkehrsanlage mit 1,50 m Breite geführt.

Linksabbiegender Radverkehr wird aus der Heinrichsallee Richtung Peterstraße im Knoten Hansemanplatz indirekt geführt. Er erhält eine Aufstellfläche kurz vor der Monheimsallee und überquert den Knoten lichtsignalgeregelt zeitgleich gemeinsam mit dem Fußverkehr. Er wird auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem aus Richtung Jülicher Straße stadteinwärtig fahrenden Verkehr geführt.

Linksabbiegender Radverkehr wird auf der Monheimsallee Richtung Mariahilfstraße im Knoten der Zufahrt Eurogress-Parkhaus indirekt geführt. Er erhält eine Aufstellfläche im Knoten der Parkhauszufahrt und überquert den Knoten lichtsignalgeregelt zeitgleich gemeinsam mit dem

Fußverkehr. Er wird gemeinsam mit dem aus Richtung Parkhaus über die Monheimsallee fahrenden Verkehr auf der Fahrbahn geführt.

Öffentlicher Verkehr

Die Haltestelle Eurogress wird in Kürze überplant. Es ist beabsichtigt, die Haltestelle entsprechend des laufenden Programms barrierefrei um zu bauen. Dies umfasst neben einer verbesserten Anfahrbarkeit auch eine Korrektur der Lage der Haltestelle, so dass die existenten Baumfelder, die Beleuchtung und die wegweisende Beschilderung nicht mehr mit den Belangen der ein- und aussteigenden Fahrgäste kollidieren.

Der Einplanungsantrag dazu wurde vor Kurzem bewilligt. Nach Erstellung der Ausführungsplanung, muss ein Baubeschluss gefasst und die Finanzierungsantrag gestellt werden.

Beide Maßnahmen sind aufeinander abgestimmt. Sie werden aber als jeweils eigenständige Maßnahmen geplant, finanziert und ausgeführt.

Motorisierter Verkehr

Der motorisierte Verkehr soll zukünftig auf zwei Fahrstreifen von je 3,25 m Breite geführt werden. Die Umwandlung des aktuell überbreiten Fahrstreifens in einen Fahrstreifen von 3,25 m Breite wird hierbei als verkehrsverträglich eingeschätzt.

Im Zulauf des Knotens Bastei wird zur Erhaltung der bisherigen Leistungsfähigkeit des Knotens ca. 100 m vor dem Knoten ein separater Rechtsabbiegestreifen von 3,25 m eingerichtet. Dies hat zur Konsequenz, dass hier keine radentscheidkonforme Radverkehrsanlage von 2,30 m Breite angeboten wird.

Art der baulichen Trennung

Die bauliche Trennung soll als Pilotprojekt für Aachen mittels flexibler Pfosten erfolgen. Sie tragen - ergänzend zur objektiven Sicherheit - aufgrund ihrer physischen Trennwirkung dem Anspruch des subjektiven Sicherheitsempfindens Radfahrender Rechnung.

Flexible Pfosten werden auch in anderen Kommunen in verschiedenen Ausführungen zur baulichen Trennung der Verkehrsarten eingesetzt. Die Verwaltung hat sich im Rahmen der Erstellung der vorliegenden Planung intensiv mit verschiedenen Kommunen hierzu ausgetauscht.

Flexible Pfosten zur baulichen Trennung zeichnen sich v.a. dadurch aus, dass sie

- hinsichtlich Regenwasserabfluss keine lineare Barriere darstellen und so auch Laub und Straßenverunreinigungen auf natürliche Weise in die Abläufe der Kanalisation eingespült werden können,

- aufgrund ihrer Höhe von 0,80 m auch optisch eine gute Barrierewirkung zur Trennung des motorisierten und des Radverkehrs haben. Aufgrund des geplanten linearen Abstandes von 2,50 m erlauben sie kein Parken/Halten auf der Radverkehrsanlage,
- ein Halten/Parken auf dem angrenzenden Gehweg ebenfalls unterbinden,
- aufgrund ihrer Knickfunktion flexibel auf Anfahren reagieren und so zwar eine trennende aber keine beschädigende Wirkung zeigen,
- im Fall von Defekten aufgrund der Verschraubung in der Fahrbahnoberfläche mit geringem Aufwand ausgetauscht werden können und
- sich in der vorgeschlagenen anthrazitfarbenen Ausführung auch stadtgestalterisch gut integrieren lassen und aufgrund ihrer reflektierenden Bänderolen im oberen und der Glasperlen im Sockelbereich auch bei Dunkelheit gut erkennbar sind.

Der Abstand zwischen den flexiblen Pfosten ist aktuell mit 2,50 m angenommen (Zum Vergleich: Die Pfosten des Modalfilters Rochusstraße/Monheimsallee stehen im Abstand von 1,80 m zueinander).

Im Bereich der Heinrichsallee ist die Radverkehrsanlage zum Schutz der Entsorgenden des Stadtbetrieb und der Radfahrenden beidseitig mit flexiblen Pfosten ausgestattet, so dass gefährdendes Vorbeifahren an bzw. Überfahren der Radverkehrsanlage durch Kfz unterbunden wird.

Die Pfosten behindern in der geplanten Ausführung den Betrieb von E 18/320 (Abfallwirtschaft und Stadtreinigung - Entsorgungssysteme) nicht.

Die Radverkehrsanlage soll auf ihrer gesamten Länge gemäß dem Ziel 3 des Radentscheid flächig rot eingefärbt werden.

Abstimmungen

Da die Planung aufgrund der Verkehrsfunktion des Alleenrings für den motorisierten Verkehr, der zentralen Lage und der angrenzenden Nutzungen vielfältige Belange berührt, wurden im Rahmen der Erstellung der vorliegenden Planung bereits verwaltungsintern zahlreiche Abstimmungsgespräche geführt. Die hierbei formulierten Anregungen wurden geprüft, ggf. berücksichtigt oder in Rücksprache und im finalen Konsens mit den Vertretungen der Belange entkräftet.

Im Einzelnen wurden Gespräche geführt mit

- Feuerwehr,
- Aachener Stadtbetrieb, Abfallwirtschaft und Stadtreinigung - Entsorgungssysteme,
- ASEAG,
- Direktion Verkehr der Polizei.

Die Schleppkurven zur An- und Abfahrt der Zufahrten und die Ausführung der Bushaltestelle Eurogress (ASEAG) wurden abgestimmt, geprüft und berücksichtigt.

Die den Ausschüssen bereits vorgelegte Planung zur Bastei ist in dem vorliegenden Plan nicht dargestellt, schließt aber an.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Maßnahme werden auf ca. 476.000 € (brutto) geschätzt. Die Mittel stehen unter PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1/ 4-120102-986-6 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm) zur Verfügung.

Fazit und Empfehlung

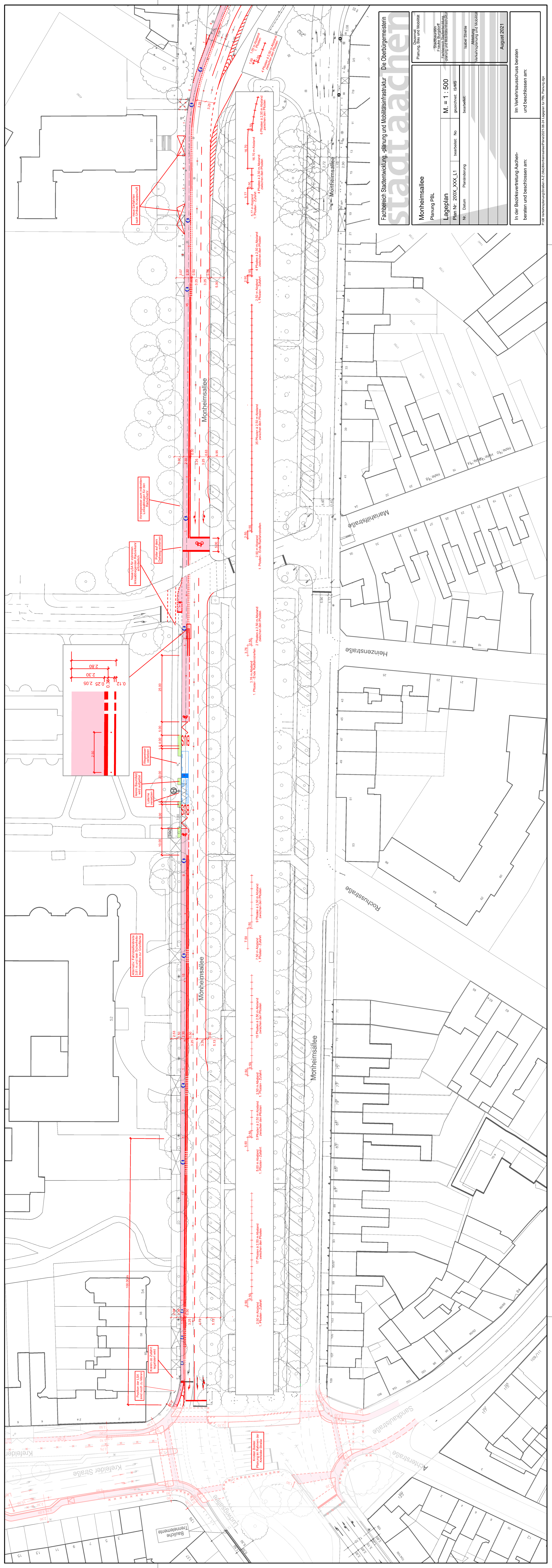
Es wird empfohlen, die hiermit vorgelegte Planung zur Einrichtung einer baulich geschützten Radverkehrsanlage im Abschnitt nördliche Heinrichsallee (ab Maxstraße) / Monheimsallee weiter zu verfolgen und den Planungs- und Ausführungsbeschluss zu fassen.

Anlage/n:

Anlage 1 - Lageplan für PBL Planung L1

Anlage 2 - Lageplan für PBL Planung L2

Anlage 3 - Produktinfo_FLEX-Poller_City



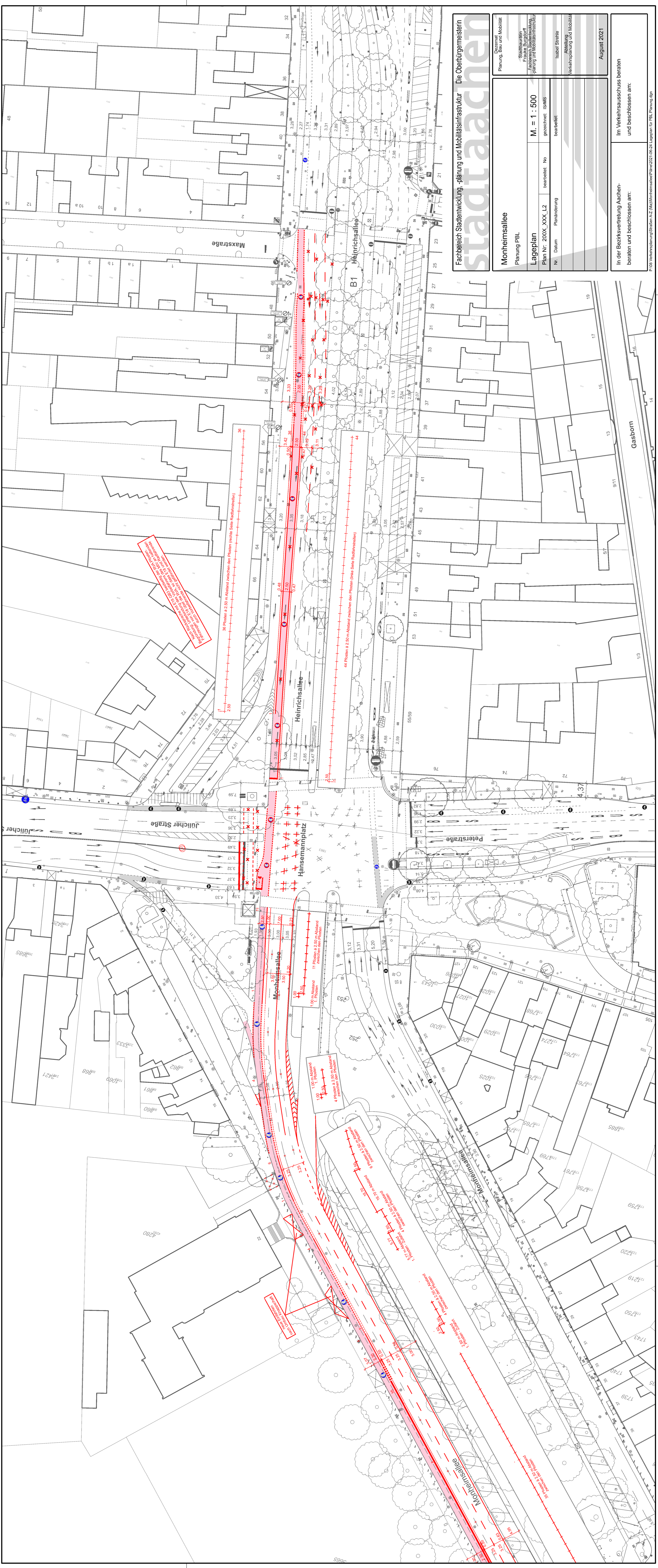
Fachbereich Stadtentwicklung - Planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

| | | | |
|---|--|--|--|
| Monheimsallee Planung PBL | | Datum: August 2021 Planung: Bau und Mobilität | |
| Lageplan Plan Nr.: 200X_XXX_L1 | | bearbeitet: No gezeichnet: ISMS | |
| Nr.: Datum: | | bearbeitet: | |
| Fachbereich Stadtentwicklung Planung und Mobilitätsinfrastruktur | | Isabel Stehla Verkehrsplanung und Mobilität | |

In der Bezirksvertretung Aachen-beraten und beschlossen am: Im Verkehrsausschuss beraten und beschlossen am:

Plan: Verkehrsplanung/Straßen A2 (M)Monheimsallee/2021/06-24 Lageplan für PBL Planung/09



Facbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Die Oberbürgermeisterin
Stadt Aachen

| | | | |
|---|-------------------------------|--|--|
| Monheimsallee Planung PBL | | Oberamt Planung, Bau und Mobilität | |
| Lageplan Plan Nr. 200X_XXX_L2 | | Stadtplanamt Fachbereich Stadtentwicklung -planung und Mobilitätsinfrastruktur | |
| Nr. Datum Planänderung | bearbeitet: No bearbeitet: | M: 1 : 500 gezeichnet: IS/MS bearbeitet: | Isabel Ströle Abteilungsleiterin Verkehrsplanung und Mobilität |
| | | August 2021 | |

In der Bezirksvertretung Aachen-
 beraten und beschlossen am:

Im Verkehrsausschuss beraten
 und beschlossen am:

P:\03_Verkehrplanung\Statistik_AZ (M)\Monheimsallee\Plan2021-06-24_Lageplan für PBL_Planung.dgn

FLEX-Poller City flexible Stadtpoller



flexibel - biegsam



wartungsfrei



mehr Sicherheit für Fußgänger



mehr Sicherheit für Radfahrer



mehr Sicherheit im Straßenverkehr

FLEX-Poller City

Da wo kein anderer Poller überlebt, hat der FLEX-Poller City gezeigt, dass er die beste Wahl ist.



Mehr als 100 mal so mit 20 km/h getestet



Merkmale:

- Entwickelt aus dem Standard FLEX-Poller für innerstädtische Bereiche
- Äußerlich gleicht der FLEX-Poller City einem traditionellen Gusseisen- oder Stahlpoller.
- Er ist an- und überfahrbar
- Durch seine Konstruktion ist es schwierig, den FLEX-Poller City mit der Hand zu biegen.

Produkteigenschaften:

- Hergestellt aus flexiblem Polyurethan Kunststoff richtet sich der **FLEX-Poller City** nach dem Überfahren sofort schnell wieder auf und kehrt in seine ursprüngliche Form und Position zurück.
- Kopf und Fuss des Pollers sind aus Hart-Polyurethan.
- Durch Typ II Folie und reflektierende Glaselemente im Kopf und Fuß wird eine sehr gute Sichtbarkeit in der Nacht gewährleistet.
- Die Polyurethan Außenseite hat eine raue Struktur und betont dadurch das klassische Aussehen.
- Im Winter sehr widerstandsfähig gegen Calcium, Chlorid und andere Chemikalien.

Sicherheit



Widerstandsfähig & Flexibel auch unter extremen Bedingungen

Haltbarkeit



Getestet auf der RPA 100-mal überrollt

Design



Grün Braun Anthrazit Schwarz

Design



mit Flachkopf ohne Reflexstreifen, Reflexperlen im Kopf und Fuß

Design



Durchmesser Ø 80 und Ø 130

Design



Durchmesser Ø 80 mit Kugelkopf

Design



Durchmesser Ø 130 mit zwei Ringen

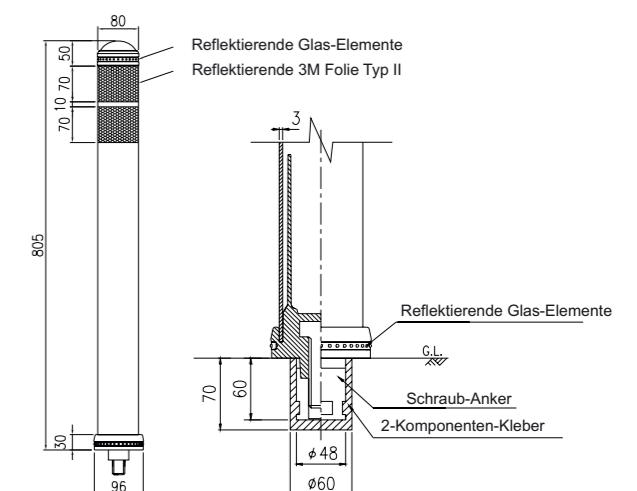
Kopf



Fuß



| TYP | HÖHE (mm) | FARBE | BEFESTIGUNG |
|--------------|-----------|-----------|--------------|
| DK-7BS-M80_W | 800 | Anthrazit | Schraubanker |



REFERENZEN



Stadt Neuss Stadt Ratingen Stadt Viersen Stadt Unna Stadt Moers
Kreis Neuss Stadt Wesel Stadt Rheine Stadt Bochum Stadt Mülheim a.d.R.
Stadt Darmstadt Stadt Bad Homburg Stadt Nürtingen Stadt Karlsruhe
Stadt Schwerin Stadt Plauen Stadt Erfurt Stadt Mainz Stadt Göttingen
Landeshauptstadt Stuttgart Landeshauptstadt Düsseldorf Landeshauptstadt
Dresden ...

SCHÜTZ BAUSTOFF
Doppelfeldstr. 19
D-47803 Krefeld

Telefon: +49 - 2151 - 50 23 21
Fax: +49 - 2151 - 50 23 22
Mobil: +49 - 177 - 606 43 33
E-Mail: info@schuetz-baustoff.de
Internet: www.schuetz-baustoff.de