

PROTOKOLL

Umgestaltung der Bonifaziusstraße und des Bonifaziusplatzes

Projekt

Online-Bürgerforum

Thema

Online (via Webex)

11.02.2021 | 18.00 - 20.00 Uhr

Gesprächsort

Datum

Herr Strobach (AL-61)
Frau Metzsch (ABL-61)
Ortsvorsteher Herr Hand
Frau Fuchs (QM)
Frau Ferretti (QM) – Protokoll
Frau Niznanska (QM) – technische Moderation

Ca. 92 (+6 Verwaltungsteilnehmer)

Teilnehmer

TOP Tagesordnung

1.	Anlass Die Anwohnerinnen und Anwohner der Bonifaziusstraße und des Bonifaziusplatzes der Mainzer Neustadt sollen im Rahmen eines Online-Bürgerforums (Videokonferenz via Webex) über die Planung zur Umgestaltung der Straße und der Kirchenfläche St. Bonifaz informiert werden. Die digitale Veranstaltung wird analog einer Vor-Ort-Veranstaltung aufgebaut. Durch die Funktion des Bildschirmteilens werden die Pläne/Präsentation dargestellt. Im Anschluss haben die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit Fragen (via Chat) zur Gestaltung zu stellen und ihre Meinung/Ideen/ Anregungen zu äußern.
2.	Begrüßung und Einführung Frau Fuchs eröffnet die Veranstaltung und stellt die Anwesenden vor. Frau Niznaska erklärt die Technik. Der Ortsvorsteher begrüßt zur Veranstaltung. Frau Fuchs gibt eine kurze Einleitung und stellt den bisherigen Werdegang der Maßnahme dar. Die Veranstaltung dient als Forum zum Austausch von Ideen und Anregungen.
3.	Planungsvorstellung Frau Metzsch, Abteilungsleitung Verkehrswesen des Stadtplanungsamts, stellt die aktuelle Planung zur Umgestaltung der Bonifaziusstraße und des Bonifaziusplatzes vor. Die Präsentation wird im Nachgang auf der Homepage der Sozialen Stadt (www.soziale-stadt-mainz.de) zur Verfügung gestellt.
4.	Ausblick 2021 1. Quartal: Bürgerforum 2. Quartal: Förderantrag und Ausführungsplanung 3./4. Quartal: Information 2022 Baubeginn

5.	<p>Fragen der Bürgerinnen und Bürger Die Bürgerinnen und Bürger stellen der Verwaltung Fragen (via Chat). Diese sind in den folgenden Punkten dokumentiert.</p>
Allgemeines zur Planung	
	<p><u>Klimaanpassung/Klimanotstand:</u> Ist die aktuelle Planung (Anteil versiegelte Fläche, Priorität für Autos) nach ihrer Meinung die bestmögliche Lösung für die Klimafolgen-Anpassung/ Klimanotstand in den nächsten Jahrzehnten? Projekte der Sozialen Stadt stellen keine Universallösung für die Klimaanpassung dar. Es werden die Belange und Bedarfe der Bürgerinnen und Bürger aufgenommen, geprüft und deren Umsetzung abgewogen. Die vorliegende Planung stellt eine Kompromisslösung dar.</p> <p>Warum liegt der Fokus in diesem Bereich wieder auf den Straßen und Parkplätzen und eben nicht auf der Nutzung der Fläche für mehr Grün, Fahrrad und Fußgängerwegen? Wie will die Planung den Weg zum/vom Hauptbahnhof attraktiver gestalten? Es wurden bereits einige Stellplätze aus der Planung genommen. Die vorliegende Planung ist eine Kompromisslösung, in der viele verschiedene Belange berücksichtigt werden müssen. Ziel der Sozialen Stadt ist immer auch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Die Planung ist somit ein Ergebnis der bisherigen Abwägungen. Mit dem Klimanotstand von 2019 und politischem und gesellschaftlichem Umdenken, liegen nun andere Rahmenbedingungen als zu Beginn der Planung vor.</p>
Grünplanung/Versiegelung/Ausstattung	
	<p><u>Versiegelung:</u> Kann noch mehr Fläche entsiegelt werden? Kann es mehr Grün geben? Warum entsiegelt man nicht die Fläche dort, wo Parkplätze wegfallen? Wie sieht die Entsiegelungsbilanz aus? Die Planung zielt darauf ab, möglichst viel Fläche für zu Fuß Gehende zu generieren.</p> <p>Kann man nicht eine wassergebundene Decke für die Parkplätze nehmen? Eine wassergebundene Decke ist sehr pflegeintensiv. Außerdem ist es schwierig diese Flächen zu reinigen.</p>
	<p><u>Baumpflanzungen:</u> Was für Bäume werden neu gepflanzt? Die Baumauswahl erfolgt in Abstimmung mit dem Grün- und Umweltamt und wird in Abhängigkeit mit dem bestehenden Baumbestand und den örtlichen Gegebenheiten ausgewählt.</p>
	<p><u>Belag:</u> Bei dem ersten Plan der Umgestaltung war eine Andersfarbigkeit des Pflasters zu erkennen, bei der überarbeiteten Planung dann scheinbar nicht mehr? Können Sie etwas dazu sagen? Die Farbigkeit/Beschaffenheit des Pflasters ist bei beiden Planungen die Gleiche. Bei Plangraphiken wird normalerweise nicht die Farbe verwendet, wie es letztendlich aussehen wird. Zur besseren Veranschaulichung und Verständnis, wurde in der jetzt vorliegenden Planung die spätere Farbgebung verwendet.</p> <p>Warum werden mehrfarbige Steine aus unterschiedlichen Gegenden verwendet? Die unterschiedlichen Natursteine aus unterschiedlichen Gegenden sollen die Diversität der Kirchengemeinde und auch der Neustädter Bürgerinnen und Bürger darstellen. Zusätzlich soll der Platzcharakter dadurch deutlicher hervorgehoben werden.</p>

	<p><u>Poller:</u> Wozu sind die Poller auf den Gehwegen, statt an/auf der Straße? Das verbraucht unnötig Platz der sonst Fußgängern zur Verfügung stehen könnte. Warum sind bei der Pollerreihe ungefähr 5 m nötig? Die Poller werden dort verortet, damit größere Autos und Busse die schmale Fahrbahn unfallfrei passieren können. Poller auf der Fahrbahn werden häufig umgefahren. Um das „Wildparken“ zu verhindern, werden an vielen Stellen Poller benötigt. Da die Poller in Hülsen stecken, ist eine Wegnahme im Nachhinein aber noch möglich. Hier kann man flexibel bleiben.</p> <p>Kann man nicht völlig auf Poller verzichten? Nein, da sonst „Wildparken“ praktiziert wird.</p> <p>Ist statt der Poller ein Grünstreifen am Straßenrand möglich? Ist es möglich Blumenkübel oder Radbügel statt Poller zu installieren? Blumenkübel/Fahrradbügel sind eher ungeeignet, da die Wege(beziehungen) versperrt werden. Außerdem werden Blumenkübel leider oft zur Müllablagerung genutzt.</p>
--	---

Verkehrsführung

	<p><u>Auto:</u> Ist es möglich den Autoverkehr nur nördlich der Kirche zu leiten? Damit gäbe es gegenüber heute eine ungleiche Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner und es müssten wohl einige Bäume bei Gegenverkehrsführung gefällt werden. Eine Einbahnstraßenregelung ohne eine entsprechende Ausfahrmöglichkeit aus diesem Bereich würde zu einer Änderung des Einbahnstraßensystems auch im weiteren Umfeld und damit zu Mehrbelastungen der benachbarten Straßenzüge durch Umwegfahrten führen. Eine Erschließung der Grundstücke ist weiterhin zu gewährleisten. Bei einer Einbahnführung ist auf die Parkmöglichkeiten in der Bonifaziusstraße auch für besondere Nutzungen, wie zum Beispiel Carsharing und Behindertenstellplätze zu verzichten, damit es im direkten Querungsbereich vor dem Kirchenportal zu keinen kritischen Situationen kommt.</p>
	<p><u>Fahrrad/Zu Fuß Gehende:</u> Sind Beobachtungen durchgeführt worden, wie Fußgänger und Fahrradfahrer den Platz benutzen, wo sie queren, und wie sie sich verhalten? Die Verwaltung hat sich durch mehrere Ortsbegehungen einen umfassenden Eindruck verschafft. Zudem stehen diese Wegebeziehung seit vielen Jahren im Fokus.</p> <p>Wurde bedacht, dass der Fuß und Radverkehr steigt, wenn der Autoverkehr sinkt? Ja</p>
	<p><u>Schleichverkehr:</u> Wird irgendwie Schleichverkehr auf den Bahnhofplatz vermieden? Der Bahnhofsvorplatz darf nur mit einer Ausnahmegenehmigung mit einem Kfz befahren werden. Zudem wurden, unter anderem auch aus diesem Grund, die Parkplätze in der Bonifaziusstraße in Senkrechtaufstellung gewählt, damit beim Ausparken die korrekte Fahrtrichtung gewählt werden kann.</p>

Barrierefreiheit/Zu Fuß Gehende

	<p><u>Breiterer Fußweg:</u> Fehlt es nicht am nördlichen Ende (in der Sackgasse Richtung HBF) an einem breiteren Fußgängerweg? Kann der Weg entlang des Stadthauses breiter werden? Hier gibt es einen Kompromiß zwischen Baumerhalt und Gehweg. Die Gehwegbreite ist</p>
--	---

	<p>hier mit 1,93 m größer als die erforderlichen Mindestmaße; diese betragen grundsätzlich 1,80 m und bei punktuellen Einengungen bis zu 0,90 m über 18 m Länge.</p> <p>Sollte der Gehweg in der Bonifaziusstraße nicht breiter sein, wenn dort so viele Fußgänger laufen?</p> <p>Die Gehwegbreiten betragen hier mindesten 2,80m mit punktuell wenigen Stellen darunter; die Mindestmaße betragen grundsätzlich 1,80 m und bei punktuellen Einengungen bis zu 0,90 m über 18 m Länge.</p> <p>Die sehr zahlreichen Fußgänger Richtung Hauptbahnhof haben auf beiden Seiten maximal 5,49 m. Das ist angesichts der großen Zahl der Fußgänger zu wenig Platz. Warum haben auf die Breite gesehen die Autos mindestens 13,2 m Platz mit Fahrstraße von 6 m und Parkfläche von 7,3 m?</p> <p>Die Fahrbahnbreiten ergeben sich aufgrund der Busverkehre und Feuerwehrfahrzeuge. Gemäß Richtlinien sind Pkw-Stellplätze grundsätzlich 5,0m x 2,5m bzw. 2,0m. Die Gehwegmindestmaße betragen grundsätzlich 1,80 m und bei punktuellen Einengungen bis zu 0,90 m über 18 m Länge.</p>
	<p><u>Querparker:</u></p> <p>Warum sind die Querparker mit 4,30 Meter Länge bemessen?</p> <p>Wie wird gesichert, dass die Querparker innerhalb der Parkflächen bleiben und nicht (wie jetzt) den sehr schmalen Fußweg blockieren?</p> <p>Gemäß Richtlinien haben Pkw-Stellplätze eine Tiefe von 4,3m plus 0,7m Überhangstreifen; so wie hier geplant. Der Gehweg ist künftig nicht schmal und die Freihaltung wird kontrolliert.</p>
	<p><u>Barrierefreiheit:</u></p> <p>Die Bordsteine mit den verschiedenen Höhen ergeben ein großes Durcheinander. Wird da künftig eine einheitliche Höhe im Sinne der Barrierefreiheit hergestellt?</p> <p>Die Bordsteinhöhe beträgt künftig grundsätzlich 3 bis max. 4 cm.</p>
Sicherheitsaspekt	
	<p><u>Fußgängerzone/Verkehrsberuhigung:</u></p> <p>Gäbe es nicht auch die Möglichkeit im nördlichen Bereich den Autoverkehr komplett rauszunehmen? Das würde dem Sicherheitsgefühl und dem Platzcharakter gut tun.</p> <p>Könnte der Bereich südlich der Kirche nicht als Fußgängerzone geplant werden?</p> <p>Damit gäbe es gegenüber heute eine ungleiche Belastung für die Anwohner und es müssten wohl einige Bäume bei Gegenverkehrsführung gefällt werden. Eine Einbahnstraßenregelung ohne eine entsprechende Ausfahrmöglichkeit aus diesem Bereich würde zu einer Änderung des Einbahnstraßensystems auch im weiteren Umfeld und damit zu Mehrbelastungen der benachbarten Straßenzüge durch Umwegfahrten führen. Eine Erschließung der Grundstücke ist weiterhin zu gewährleisten. Bei einer Einbahnführung ist auf die Parkmöglichkeiten in der in der Bonifaziusstraße auch für besondere Nutzungen, wie zum Beispiel Carsharing und Behindertenstellplätze zu verzichten, damit es im direkten Querungsbereich vor dem Kirchenportal zu keinen kritischen Situationen kommt.</p> <p>Sind Verkehrshubbel geplant ?</p> <p>Nein, da diese eine Gefahr für Zweiradfahrer darstellen und zudem nicht mit dem Platzcharakter kompatibel sind.</p> <p>Wird die Straße als verkehrsberuhigter Bereich/Spielstraße oder als Fahrradstraße geplant?</p> <p>Geplant ist Tempo 30 km/h.</p>

	<p><u>Schulwegsicherheit:</u> Wie ist es momentan um die Schulwegsicherheit bestellt? Gibt es eine Unfallstatistik? Wie kann die Schulwegsicherheit verbessert werden? Die Planung wird übersichtlicher, daher auch sicherer.</p>
	<p><u>Fahrradwege:</u> Wie wird die Sicherheit für die Radfahrer*innen sichergestellt, wenn sie sich den Raum mit 30 km/h fahrenden Autofahrer*innen teilen sollen? Die Asphaltfahrbahnen werden künftig schmaler, es gibt grundsätzlich einen Platzcharakter und die geraden Abschnitte sind nur ca. 60 m lang. Die tatsächlich möglichen gefahrenen Geschwindigkeiten werden eher geringer als die beschilderten 30 km/h sein.</p> <p>Warum gibt es keine Radwege? Radwege sind bei Tempo 30 km/h nicht notwendig, da der Radfahrende bei diesem Geschwindigkeitsniveau sicher auf der Fahrbahn fahren kann.</p> <p>Wie beurteilt die Stadt die Gefahr für Radfahrer durch Querparker? Durch die Umgestaltung der gesamten Straße wird sich die Wahrnehmung des Raumes positiv verändern und zu einer größeren Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer untereinander führen.</p> <p>Ist es möglich, dass man auch auf der "stadtwärtigen" Seite der Kirche mit dem Fahrrad entgegen der Fahrrichtung der Einbahnstraße fahren darf? Dies wird geprüft.</p>
	<p><u>Zebrastreifen:</u> Müsste man den Zebrastreifen nicht versetzen: Nicht von Sparda zum Parkhaus, sondern von Sparda zur Kirche? Künftig gibt es keinen Fußgängerüberweg mehr. Durch die Umgestaltung wird der komplette Bereich einen Platzcharakter erhalten, der direkt vor der Kirche durch eine großflächige Aufpflasterung noch mehr hervorgehoben wird.</p>
	<p><u>Querparker:</u> Könnten Sie bitte erklären, warum Querparker für die RadfahrerInnen und besonders für Kinder nicht gefährlich ist? s.o.</p> <p>Ich konnte zahlreiche gefährliche Situationen mit den querparkenden PKW beim ein/ausparken feststellen. Gibt es eine alternative Planung mit Längsparkern in der Bonifaziusstraße? Die Anordnung von Längsparkern in der Bonifaziusstraße würde eine Wendemöglichkeit am Ende der Bonifaziusstraße in dem Bereich notwendig machen in dem auch viele Fußgänger den Straßenraum queren. Eine große Wendefläche wäre hierfür notwendig um konfliktbehaftete Rangiermanöver in diesem Bereich zu vermeiden. Es bestünde zudem eine erhöhte Gefahr, dass unerlaubte Überfahrten über den Bahnhofsvorplatz stattfinden würden.</p>
Parkplatzsituation	
	<p><u>Baumfällungen:</u> Werden die Bäume laut Plan gefällt, um Parkplätze zu verlegen? Oder anders ausgedrückt, könnte der Baumbestand bestehen bleiben, wenn vielleicht zwei Parkplätze weniger eingeplant werden? Bäume fallen nicht wegen Parkplatzbedarf weg, sondern um die Wege für Fußgänger zu</p>

	<p>verbreitern. Es fallen keine Bäume zugunsten von Parkplätzen.</p>
	<p><u>Rewe-Parkplatz:</u> Wird der Parkplatz am Eingang des Rewe Supermarkt (Erthalstr.) auch neu gestaltet bzw. in die Planung mit eingeschlossen? Der Parkplatz vor dem Rewe ist nicht Bestandteil der Planung.</p>
	<p><u>Parkhaus:</u> Gibt es eine Auslastungsanalyse des Parkhauses (Bonifazius-Türme) und wurden hier Gespräche mit den Betreibergesellschaft geführt, ob hier Parkplätze für Anwohner*innen und Angestellte eingerichtet werden können? Auslastungszahlen liegen der Verkehrsverwaltung nicht vor. Der Betreiber der Tiefgarage, die DB Bahn Park, bietet nach Information auf seiner Homepage bereits unterschiedliche Angebote für Dauerparker an.</p> <p>Ist es möglich auf alle Parkplätze zu verzichten und die Parkplätze im Parkhaus besser auszulasten? Nicht alle Parkvorgänge lassen sich in einer Tiefgarage abbilden. Größere Fahrzeuge (Lieferfahrzeuge) können die Tiefgarage zum Beispiel nicht anfahren. Carsharing Fahrzeuge sollten gut sicht- und nutzbar zur Verfügung stehen. Von manchen Anwohnern werden weiterhin Parkplätze im öffentlichen Raum gewünscht. Ein kompletter Verzicht auf Parkplätze wäre keine gute Kompromisslösung.</p> <p>Könnte den Ticketpreis nicht die Stadt übernehmen? Die Stadt Mainz übernimmt keine Ticketpreise für private Fahrzeuge.</p>
	<p><u>Ersatzparkplätze:</u> Wieso fallen noch mehr Parkplätze weg, wie im Bürgerforum besprochen? Wie sieht es mit Alternativen zu den wegfallenden Parkplätzen aus? Was ist mit den Ersatzparkflächen? Zum Erreichen der Klimaneutralität soll künftig der motorisierte Individualverkehr reduziert werden. Ein Verzicht auf einige Stellplätze und Schaffung von Alternativangeboten zum eigenen Fahrzeug erscheint hierbei eine geeignete Vorgehensweise um diese Ziele umzusetzen. Dieses Kriterium gab es im früheren Planungsverlauf so noch nicht.</p>
	<p><u>Anwohnerparken:</u> Wie ist denn nun die Idee für die Anwohner? Wieso fragt man nicht mit einer großen Umfrage, wie viele Anwohner-Parkplätze benötigt werden? Eine Umfrage unter den Anwohnern ist sehr arbeits- und zeitaufwändig. Die Erkenntnisse die hieraus zu gewinnen sind, stehen dem hierzu zu erbringenden Aufwand nicht gegenüber. Die Anzahl an gemeldeten Fahrzeugen im Verhältnis zu den im Straßenraum und im privaten Bereich vorhandenen Stellplätzen ist eine Grundlage zur Ausweisung des Bewohnerparkens nach der StVO. Bei der Ausweisung von Bewohnerparkgebieten sind hierbei auch entsprechende Kriterien wie z. B. Anzahl der Parkplätze im öffentlichen Raum, die nur den Bewohnern zur Verfügung stehen zu der Anzahl der Parkplätze für Besucher des Quartiers zu berücksichtigen.</p>
	<p><u>Parkdruck:</u> Der Parkplatzbedarf ist vor allem nahe der Boppstrasse höher als in Nähe des Hbf. Könnte man nicht mehr Parkplätze rund um St. Bonifaz erhalten? Die Planung ist eine Abwägung aller Belange mit Fokus auf Aufenthaltsqualität als Grundsatz für die Förderung.</p>
	<p><u>Parkraumbewirtschaftung:</u> Wäre es möglich für die Boppstraße Parkraumbewirtschaftung einzuführen? Die Parkplätze in der Boppstraße werden bereits bewirtschaftet.</p>

E-Mobilität

	<p><u>Jetzige Planung:</u> Ist es möglich weitere E-Ladestationen zu installieren? Sind diese eingeplant? Könnte man die Anzahl der E-Stellplätze erhöhen? Eine E-Ladesäule und hiermit verbunden zwei Stellplätze für das Laden von E-Fahrzeugen wurde in der Planung bereits berücksichtigt eine Erhöhung dieser Anzahl wird geprüft.</p>
	<p><u>Zukunftsplanung:</u> Werden neben den vorhandenen/eingeplanten E-Ladestationen für Autos bereits Vorkehrungen getroffen, um bei Bedarf in den kommenden Jahren unkompliziert weitere Ladestationen zu errichten, ohne die Straße erneut großflächig aufreißen zu müssen? Von den Mainzer Netzen werden Lehrrohre geplant. Diese könnten jederzeit (im Nachgang) mit Stromkabeln für Ladestationen ergänzt/nachgerüstet werden.</p>

Fahrrad

	<p><u>Fahrradstraße/Fahrradweg:</u> Die Bonifaziusstraße ist zusammen mit der Adam-Karillion-Straße eine beliebte Achse für Radfahrer um vom Bahnhof zum Rhein zu fahren. Von daher könnte man die Bonifaziusstraße - und platz als Fahrradstraße ausweisen? Die jetzige Planung steht einer Ausweisung als Fahrradstraße nicht entgegen. Hierzu bedarf es keiner anderen Gestaltung des Straßenraums. Derzeit werden von der Verkehrsverwaltung verschiedene Routenführungen vom Hauptbahnhof zum Rhein zusammen mit einem externen Beratungsbüro untersucht.</p> <p>Ist kein Fahrradweg vorgesehen? Wird es einen Fahrrad-Schutzstreifen geben? Ist dort eine 20er oder 30er Zone geplant? s.o.</p>
	<p><u>Fahrradbügel:</u> Sind sichere Fahrradabstellmöglichkeiten geplant? Könnte man irgendwo Fahrrad-Doppelstockparker wie die neuen Fahrradständer am HBF planen? Dies wird geprüft.</p> <p>Wie viele Radbügel sind geplant/kommen dazu? Kann man nicht einen Parkplatz für die Fahrradbügel nehmen? Es werden ausreichend Fahrradbügel geplant und ggf. können noch nachträgliche Ergänzungen erfolgen.</p> <p>Haben Sie auch Abstellflächen für Lastenräder vorgesehen? Diese werden in die Planung aufgenommen.</p> <p>Fallen die Fahrradständer vor dem Rewe weg? Es erfolgt eine Umordnung. Fahrradständer in direkter Nähe des Einkaufsmarktes werden weiterhin vorgesehen.</p> <p>Die Radbügel an der Kurve hinter dem Rewe Richtung Kirche blockieren den Fußweg. Warum wurde dieser Platz gewählt? Die Planung wird hier angepasst.</p> <p>Stehen die Fahrradständer am Ende der Straße in Richtung des HBFs dem Fußgängerverkehr im Wege? Hier werden 2 Bügel entfernt, um einen besseren Durchgangsverkehr zu ermöglichen.</p>

	<p>Mich (als Radfahrer) stören Abstellanlagen auf dem Gehweg. Können die nicht auf die Fahrbahn verlegt werden?</p> <p>Die Fahrbahn dient grundsätzlich dem Fahrverkehr ggf. mit markiertem Längsparkstreifen; dieser ist hier so nicht geplant. Einbauten in die Fahrbahn sind besonders zu sichern durch Beschilderung und mindestens durch Markierung.</p>
Weiteres Vorgehen	
	<p><u>Bürgerinformation:</u></p> <p>Wann ist die nächste Veranstaltung geplant?</p> <p>Nach der Antragstellung und Bewilligung (voraussichtlich im dritten Quartal) ist eine Informationsveranstaltung geplant. Die Präsentation und Ergebnisse des Bürgerforums werden vorab auf die Homepage der Sozialen Stadt gestellt.</p>
	<p><u>Zeitschiene/weiteres Vorgehen:</u></p> <p>Wie ist der weitere Prozess? Entscheidet die Verwaltung?</p> <p>Die Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger und deren Umsetzung werden derzeit geprüft. Sollten sich Änderungen zur jetzigen Planung ergeben, werden diese eingearbeitet und die Antragstellung der geänderten Planung durch die politischen Gremien beschlossen.</p>

Mainz, 04.03.2021
gez.
Johanna Fuchs
51-Quartiermanagement

Mainz,
gez
Axel Strobach
61-AL Stadtplanungsamt