

# Erläuterungsbericht

Stand: 28.12.2011

## 1. Aufgabenstellung

Die Stadt Frankenberg beabsichtigt den orts- und verkehrsgerechten Ausbau des westlichen Abschnitts der innerörtlich gelegenen Bahnhofstraße. Die Straße wurde nach Fertigstellung der Ortsumgehungen zur Stadtstraße herabgestuft. Sie liegt im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet III der Stadt Frankenberg.

Im Rahmen der Stadtsanierung wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, welches Erfordernisse hinsichtlich der Neuordnung des Straßenraumes formuliert. Ohne die Leistungsfähigkeit der Hapterschließungsstraße zu beeinträchtigen, soll nach Abstufung zur Stadtstraße eine Anpassung der Straßenquerschnitte an aktuelle Verkehrszahlen erfolgen. Dadurch soll eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den ruhenden Verkehr, für Radfahrer und für Fußgänger erreicht werden. Durch Reduzierung von Fahrbahnbreiten und separaten Abbiegespuren wird Raum für eine Verbreiterung der Randbereiche möglich.

Breitere Gehwege und die gemeinsame Führung eines Geh- / Radweges sollen die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer verbessern und eine durchgängige Linienführung des überregionalen Fernradweges R8 innerhalb des Stadtgebietes von Frankenberg ermöglichen. Weiterhin sind auch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs und die Verbesserung der Bushaltepunkte und Aufenthaltsbereiche geplant.

## 2. Lage / Netzfunktion

Der umzugestaltende Straßenraum beginnt auf Höhe Bahnhof und endet in der Einmündung Uferstraße/ Bottendorfer Straße. Er schließt dabei den Kreuzungsbereich Bahnhof/ Marburger Straße/ Röddenauer Straße und den erweiterten Kreuzungsbereich Uferstraße/ Bottendorfer Straße mit ein.

Die Bahnhofstraße ist eine abgestufte Straße im Straßennetz und hat als verkehrswichtige, innerörtliche Hauptverkehrsstraße sowohl eine überregionale Verbindungs- als auch eine nähräumige Erschließungsfunktion. Innerhalb des städtischen Straßennetzes übernimmt sie eine Verteilungsfunktion und erschließt weitere Stadtbereiche.

Neben dem Bahnhof erschließt sie auch den zentralen Versorgungsbereich Frankenburgs (östlicher Teil der Bahnhofstraße und die Fußgängerzone Altstadt). Angrenzend finden sich Wohn- und Dienstleistungsnutzungen. Dazu gehören auch das Landratsamt und die KFZ-Zulassungsstelle, die sich in Teilen in den historischen Gebäuden des Klosters St. Georgenberg befinden.

### **3. Bestandsbeschreibung**

#### **3.1 Straßenraum**

Die Bahnhofstraße liegt innerhalb des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes der Stadt Frankenberg (Eder). Der umzugestaltende Straßenraum hat eine Flächengröße von ca. 12.000 qm. Die Fahrbahnlänge liegt bei ca. 320 m.

Die Bahnhofstraße ist zweispurig ausgebaut.

Im Kreuzungsbereich Uferstraße/Bottendorfer Straße gibt es in der Bahnhofstraße sowie in der Uferstraße separate Fahrtrichtungsspuren für die drei Fahrbeziehungen Rechts, Geradeaus und Links.

Die Bottendorfer Straße hat eine separate Linksabbiegespur und eine gemeinsame Geradeaus- und Rechtsabbiegespur.

Gemäß einem Verkehrsgutachten aus 2008 ist der Knotenpunkt hinsichtlich der Hauptverkehrsbeziehungen wie folgt belastet:

- Linksabbieger aus der Bottendorfer Straße in die Bahnhofstraße
- Rechtsabbieger aus der Bahnhofstraße in die Bottendorfer Straße sowie
- Rechtsabbieger aus Uferstraße in die Bahnhofstraße

Im Kreuzungsbereich Marburger Straße/Röddenauer Straße gibt es in der Bahnhofstraße stadtauswärts eine separate Geradeaus- und Linksabbiegerspur, in der Marburger Straße eine separate Links- und Rechtsabbiegerspur.

Gemäß dem Verkehrsgutachten aus 2008 ist dieser Knotenpunkt in der Fahrbeziehung Bahnhofstraße – Röddenauer Straße am meisten belastet.

#### **3.2 Gehwege und platzartige Aufweitungen**

Die Gehwegbreiten variieren zwischen ca. 1,20 m und 3,0 m. Überwiegend sind Breiten von ca. 2,00 m anzutreffen. Durch Einbauten (z.B. Schilder, Kübel usw.) und auf den Gehwegen parkende PKWs stehen die Gehwege jedoch nur in Teilbereichen vollständig in ausreichender Breite für den Fußgängerverkehr zur Verfügung.

Platzartige Erweiterungen ergeben sich auf Höhe Bahnhofstraße 6 (Einfahrt rückwärtige Parkplätze und Zufahrt Landratsamt), vor dem Gebäude Bahnhofstraße 13 (Parkplatz und Vorbereich der Volksbank) und rechts der Uferstraße vor dem Landratsgarten. Sie weisen funktionale und gestalterische Defizite auf.

Es gibt im Verlauf zwischen den beiden Knotenpunkten mit den Ampelanlagen keine weitere gesicherte Quermöglichkeit für Fußgänger oder Radfahrer.

#### **3.3 SPNV, ÖPNV und Bushaltestellen**

Der Umgestaltungsbereich umfasst auch den Bahnübergang der Burgwaldbahn.

Infrastrukturträger ist die Kurhessenbahn. Die Strecke wird derzeit nur gelegentlich genutzt. Ab Mai 2011 hat der NVV Fahrdienstleistungen bis Herzhausen an Wochenenden bestellt. Für die

aktuellen Verkehre wird ein Bahnübergangsposten eingesetzt. Schranken und signaltechnische Anlagen werden für diese Verkehre nicht benötigt und sind abgebaut.

Eine Erneuerung des Bahnübergangs hinsichtlich Signaltechnik muss erfolgen, sofern eine Wiederinbetriebnahme der Strecke bis Korbach beschlossen wird.

Der Umgestaltungsbereich wird durch 11 Buslinien (Linie Nr. 515,519.1, 522, 523, 524, 525, 555,559,562,596 und 5306) frequentiert, deren zentrale Haltestelle sich am Bahnhof befindet. Im Umbauabschnitt der Bahnhofstraße auf Höhe des Landratsamtes sind Haltestellen der Stadtbuslinie 596 eingerichtet. Die Haltestellen liegen auf den Gehwegen. Die Gestaltung der Haltestellen entspricht nicht den heutigen Anforderungen und Mobilitätsbedürfnissen der Nutzer hinsichtlich der Barrierefreiheit. Das Verkehrsgutachten empfiehlt im Zuge des Ausbaus der Bahnhofstraße eine entsprechende Neugestaltung.

### **3.4 Ruhender Verkehr**

Aufgrund des jetzigen Ausbauzustandes mit entsprechenden Fahrbahnbreiten gibt es nur wenige ausgewiesene Parkplätze entlang der Bahnhofstraße. Diese wurden überwiegend nachträglich im Gehwegbereich markiert. Deshalb wird vielfach ungeordnet auf den Gehwegen oder in den Gebäudevorbereichen geparkt, was im Verkehrsgutachten als städtebaulicher Missestand vermerkt wird.

Nur ein der Volksbank zugeordneter Parkplatz wurde planmäßig angelegt. Er ist von der Erschließung her nur von der Bottendorfer Straße her zugänglich und stadträumlich schlecht integriert.

### **3.5 Verkehrsbelastung**

Im Mai 2008 wurden im Rahmen eines Verkehrsgutachtens Knotenpunktzählungen durchgeführt. Die Zählungen ergaben eine Belastung der Bahnhofstraße von rund **20.000 KFZ** / 24h (6.000 Richtung Bahnhof und 14.000 Richtung Zentrum) sowie für die Uferstraße 10.000 Kfz /24h, 4.000 Kfz stadteinwärts und 6.000 Kfz stadtauswärts. Die Fahrbahnquerschnitte sind für diese Belastungen großzügig dimensioniert, sodass ausreichende Kapazitätsreserven bestehen, im Zuge einer Neugestaltung die Belange aller Verkehrsarten ausgewogen zu berücksichtigen. Insgesamt wird empfohlen, geeignete Maßnahmen zur Verminderung der Verkehrsbelastungen zu ergreifen, damit auch Fußgänger und Radfahrer attraktive Bedingungen vorfinden.

Basierend auf einer Prognoseverkehrsbelastung wurde für den Knoten Bahnhofstraße/Uferstraße/Bottendorfer Straße eine vertiefende Leistungsfähigkeitsberechnung erstellt. Sie kommt zu dem Schluss, dass auch eine zukünftige Belastung von +10% nur minimale Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit hat und deshalb eine Zusammenlegung der weniger stark frequentierten Spuren möglich ist. Separate Abbiegespuren in der Uferstraße und in der Bahnhofstraße können danach wegfallen.

Weiterhin wurde eine fahrdynamische Berechnung zur Neugestaltung der Bahnhofskreuzung erarbeitet, die darlegt, dass eine vierarmige Kreuzung möglich ist und damit die

Kreuzungssituation optimiert werden kann. Dies verbessert die Anbindung des Bahnhofs, die Fuß- und Schulwegebeziehungen zum Bahnhof.

### **3.6 Fahrradwege**

Trotz des hohen Verkehrsaufkommens sind entlang der Bahnhofstraße und der Uferstraße keine separaten Radwege vorhanden. Für den überregionalen Radweg R8 sind dies unattraktive und gefährdende Rahmenbedingungen. Er wird ab der Siegener Straße derzeit im Fahrbahnbereich der Röddenauer Straße und der Bahnhofstraße geführt und über die Jahnstraße wieder dem Ederuferweg zugeführt. Der R6 verläuft auf der Straße Am Hain und kreuzt hier den östlichen Teil der Bahnhofstraße.

### **3.7 Lichtsignalanlagen**

Die beiden Kreuzungsbereiche Bahnhofstraße/Marburger Straße und Bahnhofstraße/Uferstraße/Bottendorfer Straße sind durch Lichtsignalanlagen geregelt. Die Anlagen sind baulich und hinsichtlich der Signalsteuerung und des Energiesatus technisch veraltet.

Das Verkehrsgutachten empfiehlt im Zuge von Straßenbaumaßnahmen eine Optimierung der Signalsteuerung z.B. durch aufeinander abgestimmte Signalprogramme und Einsatz zeitgemäßer LSA.

### **3.8 Höchstgeschwindigkeiten**

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Bahnhofstraße 50 Km/h.

### **3.9 Material**

Die Fahrbahn ist asphaltiert und durch Hochborde mit vorgelagerter Wasserführung aus Betonsteinen zu den Seitenbereichen abgegrenzt. Die Gehwege sind überwiegend asphaltiert und nur in Teilbereichen mit Platten (Klosterplatz) oder Betonsteinpflaster (Einmündung in die östliche Bahnhofstraße) belegt. Die Hochborde weisen abgebrochene Kanten auf, der Asfaltdeckschichten sind z.T. beschädigt.

### **3.10 Kanalbauarbeiten**

Im Bereich der angestrebten Baumaßnahme liegt der Kanal in Tieflage (bis zu 4m) und soll im Zuge der Baumaßnahme saniert bzw. erneuert werden. Die EGF als Infrastrukturträger erklärt, dass sowohl der Regenwasserkanal wie auch der Schmutzwasserkanal in der gesamten Bahnhofstraße weitgehend in geschlossener Bauweise sanierungsfähig sind. Der Schmutzwasserkanal wird mittels Inlinerverfahren saniert. Die Gerinne und Sohlen der Schächte werden erneuert. Im Regenwasserkanal ist eine Anschlussstutzensanierung von innen geplant.

Am westlichen Rand der Maßnahme sind lokale Reparaturen in offener Bauweise vorgesehen. Im Bereich des Landratsgartens ist die Erneuerung bzw. der Neubau von vier Haltungen in offener Bauweise erforderlich.

Über den Zustand der Gebäudeanschlussleitungen liegen derzeit keine aktuellen Informationen vor. Es wird aufgrund des Baualters davon ausgegangen, dass die Anschlussleitungen überwiegend erneuert werden müssen.

#### **4. Notwendigkeit der Baumaßnahme**

Die Bahnhofstraße (West) weist sowohl verkehrstechnische als auch gestalterische Mängel auf. Die in Teilen zu schmalen Gehwege, ein ungeordnetes Parkplatzangebot und eine nicht qualifizierte Radwegführung schaffen Konflikte zwischen Fußgänger- und Fahrradverkehr und dem motorisierten Verkehr und führen in Teilen zu einem erhöhten Unfallrisiko. Ausserdem sind die Bushaltestellen im Bereich des Landratsamtes nicht barrierefrei gestaltet.

Die Verkehrsuntersuchung hat ergeben, dass die Fahrbahnquerschnitte auf 6,50 m reduziert und Kreuzungsbereiche durch eine Zusammenlegung von Fahrspuren verkleinert werden können.

Dies ermöglicht eine sicherere und komfortablere Gestaltung der Fußgängerverkehre. Außerdem kann dadurch ein verkehrssicherer Radwegeverlauf integriert werden.

Der Umbau hat darüber hinaus die Zielsetzung, eine weitestgehende Barrierefreiheit sicherzustellen und partielle Übergabepunkte (Ruhebereiche, Ruhebänke) zu integrieren.

Der verkehrsgerechte Ausbau sowie die Instandsetzungsbedürftigkeit verschiedener Oberflächen und die Beseitigung funktionaler, baulicher und städtebaulicher Mängel sollen unter Berücksichtigung der nachstehenden Planungsziele erreicht werden.

#### **5. Planung**

Mit dem Umbau der Bahnhofstraße (West) soll eine ortsangemessene verkehrliche und städtebauliche Lösung erreicht werden, die eine verträgliche Verkehrsabwicklung für alle Nutzergruppen durch entsprechende Gestaltung und Dimensionierung der verschiedenen Funktionsbereiche ermöglicht.

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes (Rahmenplan Stadtsanierung Frankenberg (Eder), in dem die Umgestaltung des Straßenraumes als Sanierungsziel verankert ist, wird angestrebt, den Ausbau und die Umgestaltung der Bahnhofstraße unter folgenden Zielsetzungen vorzunehmen:

- Dimensionierung der Fahrbahnen (Breite 6,50 m) auf optimale Breite, um den motorisierten Verkehr flüssig führen und die Ansprüche als Hauptverkehrsstraße erfüllen zu können.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger durch Verbreiterung der Gehwege auf eine Mindestbreite von 2,5 m, um den Begegnungsfall Fußgänger-Rollstuhlfahrer zu ermöglichen.
- Keine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn

- Beachtung der Belange der Barrierefreiheit durch Schaffung barrierefreier Wegeketten mit gut begehbaren Oberflächen, Einrichtung von Ruhepunkten und einer barrierefreien Gestaltung der Bushaltestellen, Integration taktiler Leitsysteme im Bereich der Kreuzungen und Bushaltestellen
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs (definierte Parkbereiche)
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Gestaltung der platzartigen Bereiche durch Trennung von fließendem und ruhendem Verkehr sowie durch Erneuerung der Ausstattungselemente
- Verbesserung der veralteten Beleuchtungselemente durch neue und energiesparende Lampen.

Angrenzend an den Straßenraum werden (zum Teil) private Bereiche neu geordnet und umgestaltet, wobei zusätzliche Parkplätze entstehen, die den eigentlichen Straßenraum entlasten. Neben dem Platz vor dem Kloster trifft dies insbesondere für den Bereich vor der Volksbank wie auch für den platzartigen Bereich an der Einmündung zum Bahnhof zu.

## **6. Technische Anforderungen**

### **6.1 Trassierung**

Die Fahrbahn ist durchgängig mit 6,50 m Breite im Zweirichtungsverkehr konzipiert. Die Geradeaus- und Linksabbiegespuren der Uferstraße (Richtung Bottendorfer) und der Bahnhofstraße (West) Richtung Bahnhofstraße (Ost) werden zusammengelegt.

Die gesamte Fläche der umzugestaltenden Maßnahme beträgt ca. 12.000 m<sup>2</sup>.

### **6.2 Querschnitt**

Um den Ansprüchen der Stadtgestaltung und der Aufwertung der wichtigen Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Haupteinkaufsbereich gerecht zu werden ist es vorgesehen, die gesamten Gehwege mit einem Betonstein in entsprechender Materialsprache zu pflastern. Die Fahrbahn wird asphaltiert.

Der gesamte Straßenraum erfährt eine klare Gliederung mit einer Trennung der Fahrbahn gegenüber den anderen Verkehrsflächen und Gehwegbereichen durch eine gepflasterte fünfzeilige Bordrinne aus Naturstein und einen Hochbord. Die Gehwegbreiten erhalten ein Mindestmaß von 2,50 m Breite.

### **6.3 Ruhender Verkehr**

Das Parken ist längs zur Fahrbahn auf den ausgewiesenen Flächen in Parkbuchten bzw. am Rand des Platzes vor der Volksbank vorgesehen. Dieser Parkbereich soll durchgängig von der Bottendorfer Straße im Einrichtungsverkehr zugänglich sein.

### **6.4 Fuß- und Radverkehr**

Aufgrund der DTV von ca. 20.000 Fahrzeugen ist die Gefährdung des Radverkehrs auf der Fahrbahn so hoch, dass eine separate Führung vorzusehen ist. Dies muss erst recht vor dem Hintergrund des Verlaufs des überörtlichen Radweges R 8 wichtiges Planungsziel sein.

Für eine separate Führung des Radverkehrs auf einem beidseitigen Radweg bzw. eines einseitigen Radwegs im Zweirichtungsverkehr ist aufgrund des geplanten Regelquerschnitts nicht genug Platz im mittleren Bereich ist (nur 18 Meter im Durchschnitt).

Der Radverkehr soll daher, wie in der Siegener Straße auch, in der Röddenauer Straße auf der Südseite und ab dem Bahnübergang in der Bahnhofstraße auf der Nordseite als gemeinsamer Geh-/ Radweg geführt werden. Die Radfahrer sollen dabei im Zweirichtungsverkehr geführt werden. Bis auf einzelne Engstellen steht für den gemeinsamen Geh-/ Radweg mit Gegenrichtung durchgängig eine Mindestbreite von 3,25 m zur Verfügung.

Der gemeinsame Geh-/Radweg soll gemäß StVO ab der Siegener Straße bis zum Landratsgarten mit dem Zeichen Z 240 beschildert werden.

## **6.5 SPNV und ÖPNV**

Der Bahnübergang wird an den neuen Fahrbahnquerschnitt angepasst und entsprechend dem Status quo zunächst als unbeschränkter und nicht signalisierter BÜ hergerichtet. Auf den Bahnübergang wird durch Verkehrszeichen entsprechend hingewiesen. Die neue LSA am Bahnhof ist baulich so vorzubereiten, dass im Falle einer Inbetriebnahme der Bahnstrecke bis Korbach eine nachträgliche Umrüstung zu einer BÜSTRA-Anlage möglich ist.

Die Bushaltestellen werden als Haltestellen am Fahrbahnrand angelegt. Die Wartefläche wird an beiden Haltestellen zur Erleichterung des Ein- und Ausstiegs auf 18 cm über Fahrbahnniveau angehoben. Es werden entsprechende Formsteine eingebaut, die das möglichst nahe Heranfahren der Busse an Haltestellen ohne Reifenschäden durch Berührung ermöglichen. Die Formsteine werden eine Schräge aufweisen, um ein Einquetschen der Füße zwischen Bus und Bordstein zu verhindern.

Die Ausstattungselemente der Haltestellen (Überdachung, Sitzgelegenheiten, Haltestellenschild, Informations- und Fahrplantaafeln, Beleuchtung, Abfallbehälter und eine angemessene Begrünung im Haltestellenbereich) werden erneuert bzw. ergänzt. Es werden taktile Leitsysteme integriert.

## **6.6 Bepflanzung, Ausstattung, Beleuchtung**

Punktuelle Baumpflanzungen und die Anlage von Pflanzbeeten mit niedrigen Gehölzen grenzen funktional unterschiedliche Bereiche voneinander ab, verbessern das Kleinklima und tragen zur Aufwertung des Straßenbildes bei.

Die Straßenmöblierung wie Bänke, Poller, Papierkörbe werden - abgestimmt auf das Gesamtgestaltungskonzept für die Bahnhofstraße – erneuert.

Die vorhandene Straßenbeleuchtung durch Auslegerleuchten soll im Zuge einer durchgängigen Aufwertung der wichtigen Verbindung zwischen Bahnhof und Einkaufsberich durch energiesparende Beleuchtungselemente in Form von Mastleuchten ersetzt werden.

## **6.7 Erneuerung der Lichtsignalanlagen**

Im Rahmen der Neuordnung der Kreuzungen sollen die technisch veralteten Lichtsignalanlagen in den betroffenen Kreuzungsbereichen ersetzt und neu programmiert werden. Grundlegend hierfür sind auch die geänderten Rahmenbedingungen hinsichtlich Verkehrsbelastung und Verkehrsströmen, die sich durch das geplante Einkaufszentrum an der Röddenauer Straße ergeben. Das veränderte Verkehrsaufkommen und eine geänderte Abwicklung sollen hierbei berücksichtigt werden.

## **6.8 Entwässerung**

Die Entwässerung der Straßenflächen (Fahrbahn- und Seitenräume) erfolgt über die Quer- und Längsneigung zu den Straßenabläufen. Das Oberflächenwasser wird der Mischwasserkanalisation zugeführt.

## **6.9 Leitungsgebundene Infrastruktur**

Die Planung wurde mit den Versorgungs- und Entsorgungsunternehmen umfangreich abgestimmt. Die Kanalisation im gesamten Ausbauabschnitt ist erneuerungsbedürftig.

Die Gasleitungen sind nicht erneuerungsbedürftig.

Die in der Bahnhofstraße verlaufenden Wasserleitungen (Hoch- und Niederdruck) müssen in offener Bauweise erneuert werden. In der Ausführungsphase ist eine provisorische Versorgung mittels „fliegender“ Leitung erforderlich.

Einige Telekommunikationsleitungen müssen erneuert, verlegt bzw. ausgebaut werden.

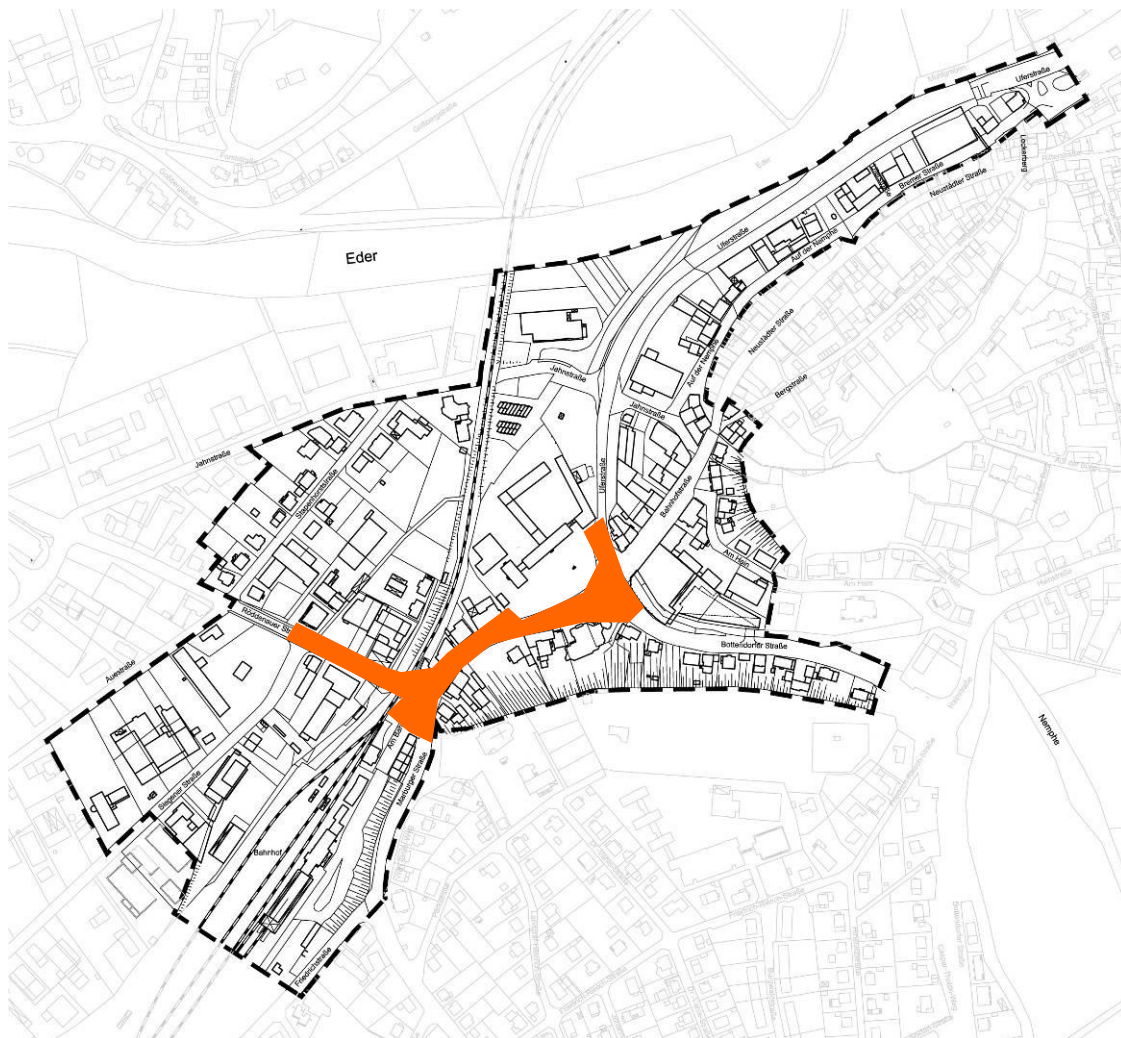
## **7. Durchführung der Maßnahme**

Die geplante Umgestaltung soll in mehreren Bauabschnitten unter Teilspernung der jeweiligen Ausbauabschnitte erfolgen. Der Baubeginn für den ersten Bauabschnitt ist ab März 2012 vorgesehen. Die weiteren Bauabschnitte werden frühzeitig bekannt gegeben.

Den Anliegern kann während der Auskofferung und des Baus der Straßenoberfläche nur bedingt eine Zufahrt zu ihren Grundstücken ermöglicht werden.








Der Zugang zu den Geschäften sowie die Abwicklung des Kundenverkehrs werden während der Bauzeit so weit wie möglich aufrechterhalten (abschnittsweise Realisierung der Umgestaltung).




Der Verkehr wird während der Bauzeit über das bestehende Straßennetz umgeleitet. Der Ausbau erfolgt ausschließlich auf der vorhandenen Trasse.



# STADTSANIERUNG FRANKENBERG Sanierungsgebiet III "Bahnhofstraße"

## Karte 9 Verkehr - Analyse -

-  Verkehrsknoten Umbau nötig
-  Barrierefreiheit durch Straßenbreite / fehlende Querungsmöglichkeiten
-  fehlender Radweg
-  fehlende Fußwegeverbindung
-  Gestaltungsdefizit ZOB
-  Parkplatz mit Kapazitätsreserven
-  Parkplatz mit Vollauslastung

-  Grenze des Untersuchungsgebietes
-  Bahntrasse
-  Gewässer

Bearbeitung: Dipl.-Ing. U. Tönk, Dipl.-Ing. L. Ullrich, A. Hübner, A. Schachtmayr,  
A. Rehmke  
Stand: Oktober 2008

0 25 50 75 100 125 150 175 200  
Meter



NH | ProjektStadt DIE MARKE DER UNTERNEHMENSGRUPPE  
KASSAUISCHE HEIMSTÄTTE | WOHNSTADT

WOHNSTADT Stadtentwicklungs- und Wohnungsbaugesellschaft mbH  
Wolfsschlucht 18 34117 Kassel Telefon: 0561 1001-0