



Vorlage Nr.: V0717/20
Datum: 5. Januar 2021

Vorlage

| Beratungsfolge | <i>Plandatum</i> | | |
|---|------------------|------------------|---------------------------------------|
| Dienstberatung des Oberbürgermeisters | 05.01.2021 | nicht öffentlich | zur Information |
| Ältestenrat | 11.01.2021 | nicht öffentlich | zur Information |
| Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften | 13.01.2021 | nicht öffentlich | 1. Lesung (beschließendes Gremium) |
| Stadtbezirksbeirat Blasewitz | 20.01.2021 | öffentlich | beratend |
| Ausschuss für Sport (Eigenbetrieb Sportstätten) | 21.01.2021 | nicht öffentlich | beratend |
| Kleingartenbeirat | 27.01.2021 | öffentlich | beratend |
| Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften | 03.02.2021 | öffentlich | beschließend |

Zuständig: GB StadtentwBauVerkLieg

Gegenstand:

Knotenpunkt Winterbergstraße/An der Rennbahn/ Dobritzer Straße inklusive Winterbergstraße zwischen Dobritzer Straße und südlicher Zufahrt Margon-Arena

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften bestätigt die Vorplanung „Knotenpunkt Winterbergstraße/An der Rennbahn/Dobritzer Straße inkl. Winterbergstraße zwischen Dobritzer Straße und südlicher Zufahrt Margon-Arena“ gemäß Anlage 2 als Grundlage für die weitere Planung.
2. Maßgebliche Änderungen im weiteren Planungsprozess werden dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften zur Beschlussfassung vorgelegt.
3. Das Finanzierungskonzept für das Vorhaben wird dem Stadtrat mit einer separaten Vorlage zur Beschlussfassung vorgelegt.

bereits gefasste Beschlüsse:

Keine

aufzuhebende Beschlüsse:

Keine

Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:**Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:

Projekt/PSP-Element:

Kostenart:

Investitionszeitraum/-jahr:

Einmalige Einzahlungen/Jahr:

Einmalige Auszahlungen/Jahr:

Laufende Einzahlungen/jährlich:

Laufende Auszahlungen/jährlich:

Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO (einschließlich Abschreibungen):

Verkehrsanlage

Schulverwaltungsamt

2.290.000 Euro/2023

Konsumtiv:

Teilergebnishaushalt/-rechnung:

Produkt:

Kostenart:

Einmaliger Ertrag/Jahr:

Einmaliger Aufwand/Jahr:

Laufender Ertrag/jährlich:

Laufender Aufwand/jährlich:

Außerordentlicher Ertrag/Jahr:

Außerordentlicher Aufwand/Jahr:

Teilergebnishaushalt 12,

Produktbereich 54

10.100.54.1.0.01

42210000

22.900 Euro/a Unterhaltung

76.333 Euro/a Abschreibung

164.434 Euro/2023 Restbuchwert

Deckungsnachweis:

PSP-Element:

Kostenart:

Werte der Anlagenbuchhaltung:

Buchwert:

Verkehrswert:

Bemerkungen:

Begründung:**1. Veranlassung**

Der betrachtete Knotenpunkt stellt in seiner jetzigen Form und derzeitigen Nutzungsintensität eine Unfallhäufungsstelle dar, an der sowohl Radfahrende als auch Zu Fuß Gehende erhöhten Risiken ausgesetzt sind. Um die bereits heute bestehenden verkehrlichen Defizite am Knotenpunkt zu beseitigen und die künftigen verkehrlichen Anforderungen sicherzustellen, ist mit Errichtung des neuen Schulstandortes Linkselbisch-Ost (LEO) eine Anpassung der Verkehrsanlagen im Bereich des Knotenpunktes Winterbergstraße/An der Rennbahn/Dobritzer Straße erforderlich. Dies hat insbesondere Bedeutung für den Fußgänger- und Radverkehr u. a. hinsichtlich der Gewährleistung der Schulwegsicherheit.

2. Ausgangsbedingungen

Die übergeordnete Verbindung Winterbergstraße – An der Rennbahn ist ein wichtiges Element im Hauptstraßennetz der Landeshauptstadt Dresden und verbindet parallel zur nördlich verlaufenden Bodenbacher Straße die Stadtteile Gruna, Seidnitz und Dobritz miteinander. Auch als Verbindung der umliegenden Gewerbegebiete ist der Straßenzug für den schweren Straßengüterverkehr von Bedeutung, weshalb der Knotenpunkt ein Teil des Lkw-Vorrangroutennetzes ist.

Der Knotenpunkt wird von der Buslinie 87 tangiert, die über die westliche Winterbergstraße und die Dobritzer Straße verkehrt und unweit des Knotenpunktes auch eine Haltestelle hat.

Die Winterbergstraße ist Bestandteil der wichtigen Ost-West-Verbindung für den Radverkehr vom Stadtzentrum in Richtung Heidenau/Pirna. Im Radverkehrskonzept ist sie daher als innergemeindliche Radhauptroute (IR II) ausgewiesen. Am Knotenpunkt überlagern sich die Anforderungen des MIV entlang des Straßenzuges Winterbergstraße – An der Rennbahn mit den Anforderungen des Radverkehrs entlang der Winterbergstraße. Beide Verkehrsströme verflechten sich am betrachteten Knotenpunkt. Die Querung des Kreuzungsbereiches ist als mangelhaft und unfallträchtig für den Radverkehr einzuschätzen. Infolge erhöhter Geschwindigkeiten und schlechter Sichtbeziehungen beim Ausfahren aus der untergeordneten Dobritzer Straße kommt es an der nichtsignalisierten Einmündung immer wieder zu Unfällen des Typs Einbiegen/Kreuzen, auch unter Beteiligung von Radfahrenden.

Die Etablierung des neuen Schulstandortes und die damit im Zusammenhang stehende notwendige Sicherung der Schulwege stellt zusätzliche Anforderungen an die Rad- und Fußgängerquerungen am Knotenpunkt.

Im betrachteten Untersuchungsraum ist die Hauptrelation Winterbergstraße – An der Rennbahn als innerstädtische Hauptverkehrsstraße eingestuft. Für den Verkehrszug ist eine Belastung von ca. 22.700 bis 23.000 Kfz/24 h für das Jahr 2030 prognostiziert und steigt somit noch geringfügig gegenüber dem Istzustand. Die untergeordnete, einmündende Dobritzer Straße hat die Funktion einer Sammelstraße. Ihre Verkehrsbelastung liegt bei ca. 9.700 Kfz/24 h.

Der Planungsbereich umfasst den gesamten öffentlichen Straßenraum im Zuge der Winterbergstraße von der Einmündung des Schilfwegs im Nordwesten bis zum Ende der Erschließungsstraße im Südosten. Die Länge des untersuchten Abschnitts beträgt ca. 430 m. An den Planungsgrenzen schließt die Baumaßnahme jeweils an den Bestand an.

Die östliche Winterbergstraße entspricht einer Erschließungsstraße der Kategorie ES V, Anliegerstraße mit einer untergeordneten Verkehrsbedeutung. Sie erschließt sowohl einen östlich des Knotenpunktes bestehenden Teil der Kleingartenanlage des KGV Seidnitz e. V., als auch eine bestehende Berufsschule, öffentliche Stellplätze und im weiteren Verlauf auch das Gelände der Margon-Arena sowie Sportanlagen und Funktionsgebäude des SV Sachsenwerk e. V.

Darüber hinaus ist sie Bestandteil der Radhaupttroute (IR II) der durchgehenden Ost-West-Verbindung für den Alltagsverkehr vom Stadtzentrum in Richtung Heidenau/Pirna.

Folgende Bebauungsplangebiete grenzen an den Knotenpunkt an:

- Bebauungsplan Nr. 3043 Dresden-Seidnitz Nr. 3, Sport- und Bildungscampus Dresden-Ost, Bodenbacher Straße

In den B-Plan ist die Planung des Knotenpunktes Winterbergstraße/An der Rennbahn/Dobritzer Straße integriert zur Sicherstellung der Erschließung und Gewährleistung der Schulwegsicherheit.

3. Zielsetzungen

Mit der Planung werden folgende grundlegende Planungsziele verfolgt:

- Entschärfung Unfallhäufungsstelle/Erhöhung Verkehrssicherheit
- Gewährleistung Schulwegsicherheit
- Verbesserung Führung Radhaupttroute (IR II) entlang der Winterbergstraße
- Einordnung Radverkehrsanlagen im Zuge Winterbergstraße/An der Rennbahn (IR III Route)
- Verbesserung der Knotenpunktleistungsfähigkeit, insbesondere für untergeordnete Zufahrt Dobritzer Straße
- Gewährleistung Anbindung/Andienung Schulkomplex (LEO) sowie Margon-Arena

4. Planungskonzept

Der geplante Ausbau des Knotenpunktes Winterbergstraße/An der Rennbahn/Dobritzer Straße erfolgt bestandsnah im vorhandenen öffentlichen Straßenraum. Der Knotenpunktentwurf sieht eine Anpassung der Knotengeometrie hinsichtlich der Linienführung der Hauptfahrbahn von der Winterbergstraße in die Straße An der Rennbahn vor. Durch die Wahl einer kleineren Ausrundung der Fahrbahnachse und der Reduzierung der derzeit überbreiten Fahrstreifen auf Regelmäße, kann die Einordnung beidseitiger Radfahrstreifen berücksichtigt und das erhöhte Geschwindigkeitsniveau reduziert werden. Durch die kompaktere Knotenpunktausbildung ist es möglich, dem Radverkehr in landwärtiger Richtung eine ausreichend große Aufstellfläche im Seitenraum zu schaffen und somit eine direkte Querung des Knotenpunktes zu gewährleisten. Der Radverkehr in landwärtiger Richtung wird vor dem Knotenbereich von der Fahrbahn in den Seitenraum geführt und kann somit in der Relation Winterbergstraße/An der Rennbahn die Knotensignalisierung passieren und den Einmündungsbereich ohne Halt umfahren. Nach dem Knotenpunkt wird der Radverkehr aus dem Seitenbereich wieder in einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn überführt.

In der Zufahrt An der Rennbahn ist im Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchungen eine Erweiterung der Verkehrsanlage für einen zusätzlichen separaten Rechtsabbiegestreifen erforderlich. Die Zufahrt erhält wie im Bestand eine Querungshilfe für Zu Fuß Gehende und Radfahrende. Darüber hinaus erfolgt auch hier beidseitig die Einordnung von Radfahrstreifen.

Die untergeordnete Zufahrt Dobritzer Straße wird ebenfalls bestandsnah ausgebaut. Auf der östlichen Straßenseite erfolgt im Gehwegbereich die Ergänzung einer Radwegrampe mit anschließendem Einfädelungsstreifen für den Radverkehr auf die Fahrbahn der Dobritzer Straße.

Die Anbindung der östlichen Winterbergstraße muss, infolge der Signalisierung des Knotenpunktes und der neuen Erschließungserfordernisse des geplanten Schulkomplexes (LEO) und der Margon-Arena, aus dem Knotenbereich herausgelöst und an die Straße An der Rennbahn verlegt und dazu rechtwinklig abgekröpft werden. Der Knotenpunktentwurf sieht darüber hinaus eine direkte Fortsetzung der Radverkehrsführung vom Einmündungsbereich der Dobritzer Straße in die östliche Winterbergstraße vor. Hierfür erfolgt die Neuplanung eines separaten Radweges nördlich der verbleibenden Platzfläche, die durch die Verlegung der Einmündung der östlichen Winterbergstraße an die Straße An der Rennbahn und der damit verbundenen Abtrennung eines Teils der angrenzenden Kleingartenanlage entsteht.

Infolge der Umgestaltung der Verkehrsanlagen sind Eingriffe in das angrenzende Gelände des KGV Seidnitz e. V. unvermeidbar, wovon sieben Gärten vollständig betroffen sind. Bei einem Garten kommt es durch die zusätzlich notwendige Verbreiterung der Straße An der Rennbahn zu seitlichen Eingriffen. Die abgetrennte Fläche steht nach dem Ausbau für eine andere Nutzung zur Verfügung.

Nach Passieren des Platzbereiches ist der Übergang des Radweges in die geplante Mischverkehrsfläche in der östlichen Winterbergstraße vorgesehen. Dieser Bereich soll so gestaltet werden, dass eine Priorisierung der Radhaupttroute deutlich wird. So ist z. B. der Übergang zur Fahrbahn mit einer Anrampung versehen, um das Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr zu senken und die Vorfahrtsituation für den Radverkehr hervorzuheben. In diesem Bereich bindet auch die zentrale Fuß-/Radwegerschließung des Schulstandortes an die Winterbergstraße an.

Die Gestaltung der anschließenden östlichen Winterbergstraße wird bestimmt durch die bestehenden verkehrlichen Anforderungen als Teil der innerstädtischen Radverkehrshaupttroute vom Stadtzentrum in Richtung Heidenau/Pirna sowie der Erschließungserfordernisse des neu geplanten Schulkomplexes (LEO) und der Margon-Arena. Als weitere Vorgaben sind die Berücksichtigung einer durchgehenden Baumreihe sowie die Neuplatzierung des bestehenden Wertstoffcontainerstandortes (WSCP) aus dem Einmündungsbereich Dobritzer Straße zu nennen. Die endgültige Festlegung erforderlicher Baumfällungen sowie von Anzahl und Standorten neuer Baumpflanzungen erfolgt in der weiteren Planung unter Berücksichtigung des ober- und unterirdischen Bauraumes.

Entsprechend der aktuellen Planungen zum Schulkomplex (LEO) soll die bestehende Berufsschule am Ende der östlichen Winterbergstraße an diesem Standort nicht weiter betrieben und die Gebäude abgebrochen werden. Auf der freiwerdenden Fläche ist die Neuanlage und Erweiterung von Sportanlagen vorgesehen, die durch den Schulneubau verlegt werden müssen. Darüber hinaus ist hier die Schaffung eines Parkplatzes für den Schulstandort notwendig. Hierbei ist

eine Ausdehnung der Anlagen bis in den Straßenraum der Winterbergstraße und somit eine Überplanung der nördlichen Teilflächen des Straßenflurstückes vorgesehen, die bislang aus Grünflächen ehemaliger, bereits aufgegebenen Kleingärten bestehen. Darüber hinaus muss die daran angrenzende städtische Freifläche, welche derzeit zum Parken genutzt wird, für einen neuen separaten Gehweg und Radweg umgestaltet werden, um die Erschließungsanforderungen des Schulstandortes (Schulweg), aber auch die konsequente Führung der Radhaupttroute zu gewährleisten. Dadurch entfallen ein Großteil der derzeit vorhandenen Stellplätze. Im Zuge der geplanten Umgestaltung der östlichen Winterbergstraße werden einige Stellplätze im öffentlichen Straßenraum wieder geschaffen.

Darüber hinaus ist am östlichen Ende der Winterbergstraße die Anlage einer Wendeschleife für ein 3-achsiges Müllfahrzeug zur Gewährleistung der Erschließungsanforderungen erforderlich.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen für den B-Plan Schulstandort LEO erfolgte auch eine Betrachtung der Auswirkungen der Änderungen der Verkehrsanlagen am Knotenpunkt Winterbergstraße/An der Rennbahn/Dobritzer Straße. Aktive Lärmschutzmaßnahmen zwischen Straße und Bebauung sind aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Platzverhältnisse, Zuwegungen, Querungen, Stadtbild etc.) nicht realisierbar. Zudem wären diese nicht für alle Geschosse der Gebäude wirksam. An den benannten Gebäudeseiten besteht daher dem Grunde nach der Anspruch auf passiven Lärmschutz. Der tatsächliche Anspruch ist bei Realisierung der Verkehrsbaumaßnahme nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) zu ermitteln.

Auch für die Immissionsorte in den beiden an die Verkehrsbaumaßnahme angrenzenden Kleingärten wurden schalltechnische Auswertungen vorgenommen und eine Zunahme der Geräuschbelastung festgestellt. Sie erreicht jedoch nicht das Ausmaß, das für eine wesentliche Änderung maßgebend ist. Da die Beurteilungspegel erheblich über dem schalltechnischen Orientierungswert von 55 dB(A) und teilweise sogar im Bereich schädlicher Umwelteinwirkungen liegen, werden aus Anlass der Planung für die Gärten, für die sich eine Verschlechterung infolge der Planung ergibt, lärmindernde Maßnahmen geprüft. Dabei kann es sich aufgrund der Art der Nutzung nur um aktive Maßnahmen handeln. Geprüft wurden die Auswirkungen von Lärmschutzwänden verschiedener Höhe an der Grenze zwischen der Kleingartenanlage und dem zu ändernden Straßenraum. Im Ergebnis wurde entschieden, eine Lärmschutzwand von 2,0 m Höhe und mit einer Länge von 60,0 m in die Planung aufzunehmen.

5. Alternative Varianten

Im Rahmen der Vorplanung wurden verschiedene Knotenpunktentwürfe untersucht. Hierbei erfolgte neben der Beurteilung der Bestandslösung als unsignalisierter Vorfahrtknoten (Variante 1) auch die Untersuchung eines Kreisverkehrsplatzes (Variante 3).

Variante 1 stellt eine bestandsnahe Umgestaltung des Knotenpunktes dar (siehe Lageplan Anlage 3.1). Es bleibt die Vorfahrtsregelung durch eine entsprechende Beschilderung und die Bevorrechtigung der Relation Winterbergstraße – An der Rennbahn bestehen. Durch Verringerung der Fahrstreifenbreiten auf Regellmaße ist die Anlage von durchgehenden Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau geplant. Dem stadtauswärts fahrenden Radverkehr steht die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens unter Nutzung einer Querungsinsel im östlichen Knotenpunktarm weiter zur Verfügung.

Die Querschnittsbreite des untergeordneten Knotenarmes Dobritzer Straße wird verringert und auf nur einen Fahrstreifen in der Zufahrt reduziert. Mit dieser Anpassung können ein Nebeneinanderaufstellen von einbiegenden Fahrzeugen an der Einmündung und die damit verbundenen Sichtbehinderungen insbesondere zum bevorrechtigten Radverkehr unterbunden werden. Nach Analyse der Unfalldaten der bestehenden Verkehrsanlage konnte dieser Umstand als Ursache für die Häufung an Konflikten und Unfällen beim Einbiegen und Kreuzen herausgefunden werden. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) sind Einmündungen mit vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen nur geeignet, wenn die untergeordnete Zufahrt einstreifig ausgebildet werden.

Die Einmündung der kleinen Winterbergstraße verbleibt bei dieser Variante in ihrer Lage erhalten und wird lediglich an den veränderten Straßenquerschnitt der Dobritzer Straße angepasst. Die Anbindung der Erschließungsstraße ist als Gehwegüberfahung vorgesehen, um den Charakter der Mischverkehrsfläche zu verdeutlichen.

Fazit Alternativvariante 1:

Die Variante 1 weist eine völlig unzureichende Leistungsfähigkeit insbesondere für die untergeordnete Knotenzufahrt Dobritzer Straße auf und führt zu starken Behinderungen im Verkehrsablauf des Kfz-Verkehrs sowie im ÖPNV. Die Gestaltung des Knotenpunktes nach Variante 1 ist nicht geeignet um die Führung der Radhaupttroute entlang der Winterbergstraße zu verbessern. Die Variante erfüllt damit nicht die genannten Zielsetzungen hinsichtlich Verkehrssicherheit bzw. Leistungsfähigkeit und ist somit ungeeignet, die bestehenden verkehrlichen Defizite zu beseitigen und die künftigen Anforderungen an den Knotenpunkt zu erfüllen.

Variante 3 sieht eine grundlegende Umgestaltung des Knotenpunktes in einen Kleinkreisverkehrsplatz vor (siehe Lageplan Anlage 3.2). Die Vorfahrtsregelung ändert sich dahingehend, dass alle Verkehrsströme gleichrangig wartepflichtig gegenüber dem Verkehrsstrom auf der Kreisfahrbahn sind. Die Kreismittelinsel ist als überfahrbare Aufpflasterung zur Ermöglichung von Sondertransporten vorgesehen. Der äußere Kreisring stellt die Befahrbarkeit für Schwerverkehrsfahrzeuge sicher.

Zu Fuß Gehende können die Fahrbahnen in den Zufahrten an entsprechenden Furten mit Mittelinseln überqueren. Die Mischverkehrsfläche der kleinen Winterbergstraße wird durch eine Zufahrt über den Gehweg direkt an den Kreisverkehr angeschlossen.

Fazit Alternativvariante 3:

Die Variante 3 weist ebenfalls eine völlig unzureichende Leistungsfähigkeit infolge der dominierenden Relation Winterbergstraße/An der Rennbahn auf, was zu einer generellen Überlastung des Knotenpunktes führt. Infolge der verkehrlichen Defizite wird eine Verbesserung der Führung der Radhaupttroute entlang der Winterbergstraße nicht erreicht. Die Variante erfüllt damit ebenso die genannten Zielsetzungen hinsichtlich Verkehrssicherheit bzw. Leistungsfähigkeit nicht und ist somit ungeeignet, die bestehenden verkehrlichen Defizite zu beseitigen und die künftigen Anforderungen an den Knotenpunkt zu erfüllen.

Als Ergebnis der Variantenuntersuchung ist eindeutig der Knotenentwurf mit Lichtsignalanlage als Vorzugslösung ermittelt worden.

6. Planungsbeteiligte

Folgende Ämter und Einrichtungen wurden in die Planung einbezogen:

- Stadtplanungsamt
- Straßen- und Tiefbauamt
- Umweltamt
- Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft
- Schulverwaltungsamt
- Eigenbetrieb Sportstätten Dresden
- STESAD GmbH
- Stadtbezirksamt Blasewitz
- Dresdner Verkehrsbetriebe AG
- DREWAG – Stadtwerke Dresden GmbH
- Stadtentwässerung Dresden

Dem Planungskonzept gemäß Anlage 2 wurde von allen Verfahrensbeteiligten vom Grundsatz her zugestimmt. Der Stadtverband „Dresdner Gartenfreunde e. V.“ wurde über den Planungsstand informiert.

7. Kosten/Finanzierung

Die Gesamtinvestitionskosten für die Baumaßnahme betragen nach dem gegenwärtigen Planungsstand (Kostenschätzung Vorplanung) ca. 2,165 Mio. Euro (brutto) inkl. der Kosten für die beschriebene Lärmschutzwand im Bereich der Kleingartenanlage in Höhe von 145.000 Euro (brutto). Darüber hinaus sind infolge der Eingriffe in die Kleingartenanlage Entschädigungszahlungen für die sieben betroffenen Parzellen in Höhe von ca. 125.000 Euro (brutto) zu kalkulieren.

Schallschutzansprüche wurden im Zuge der Vorplanung nicht geprüft. Die Ausbauplanung sieht bis auf die Knotenzufahrt An der Rennbahn jedoch keine Verbreiterung der Fahrbahnflächen vor. Somit wird eingeschätzt, dass keine grundsätzlichen Ansprüche für Schallschutzmaßnahmen entstehen. Die schalltechnische Untersuchung ist in der nächsten Planungsphase zu qualifizieren.

Für das Vorhaben wird ein Planverfahren erforderlich. Infolge der direkten verkehrlichen Zusammenhänge und Abhängigkeiten ist vorgesehen, das Planrecht über das Bebauungsplanverfahren Nr. 3043, Dresden-Seidnitz Nr. 3, Sport- und Bildungscampus Dresden-Ost, Bodenbacher Straße herzustellen.

Anlagenverzeichnis:

| | |
|------------|--|
| Anlage 1 | Übersichtsplan 1: 10.000 |
| Anlage 2 | Lageplan Vorzugsvariante 1 : 500 |
| Anlage 3.1 | Lageplan Alternativvariante Knotenpunkt ohne LSA 1 : 1.000 |
| Anlage 3.2 | Lageplan Alternativvariante Kreisverkehr 1 : 1.000 |

Dirk Hilbert