

Stadt Wesseling - Bebauungsplan Nr. 1/69 4. Änderung
Kurzer Erläuterungsbericht zum städtebaulichen Konzept
Stand: 20. März 2008



0 Vorbemerkung

Der Erläuterungsbericht zum Städtebaulichen Entwurf begleitet den Entwurfsprozess und wird ständig fortgeschrieben. Aktueller Entwurfsstand ist der Vorentwurf 5 vom 20.03.08. Mittlerweile wurden die Ergebnisse folgender Abstimmungsgespräche und Zwischenpräsentationen berücksichtigt:

- Anregungen aus dem Bau- und Umweltausschuss der Stadt Wesseling am 14.11.2007,
- Gespräch bei der Stadt Wesseling am 19.02.08 und am 19.03.08.

1. Anlass, Ziel und Zweck der Planänderung

Die Minerva GmbH beabsichtigt, auf dem zur Zeit brachliegenden Gelände zwischen der Wohnbebauung an der Traunsteiner-/Überlinger Straße (Wohnpark Kurfürstenpark) und dem nördlich angrenzenden Gewerbegebiet an der West-Devon-Straße ein Einfamilienhausgebiet mit ca. 120 - 130 Wohneinheiten in zwei- bis dreigeschossigen Gebäuden zu entwickeln. Die Inhalte des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 1/69 3. Änderung (Geschosswohnungsbau) sollen nicht mehr weiterverfolgt werden.

2. Bestand, äußere Rahmenbedingungen, Planungsvorgaben

Das Plangebiet grenzt im Osten unmittelbar an den Lärmschutzwall der Autobahn A 555. Trotz dieser vorhandenen Schallschutzeinrichtung ist das Plangebiet erheblich durch Verkehrslärm vorbelastet. Der Wall endet im Norden des Plangebiets. Hier kann der Schall ungehindert in das Plangebiet eindringen. Nördlich des Plangebiets befinden sich großmaßstäbliche Gewerbebetriebe, deren schutzwürdige Interessen zu berücksichtigen sind (z.B. Immissionsschutz, Anlieferverkehr, ggf. Erweiterungsmöglichkeiten etc.).

Das Plangebiet wird von nord-süd verlaufenden überregionalen Versorgungsleitungen durchzogen. Diese Trassen sind von jeder Bebauung freizuhalten. Entsprechende Schutzabstände sind zu beachten. Im Plangebiet befinden sich darüberhinaus bereits realisierte Straßenabschnitte (inkl. Entwässerung), die nach Möglichkeit in das neue städtebauliche Konzept einbezogen werden sollen.

3. Planung

Die grüne Mitte

Ein abwechslungsreich gestalteter nord-süd verlaufender Freiraum bildet das städtebauliche Rückgrat des neuen Quartiers. Entlang eines zentralen Fußwegs können wohnungsnah Spiel- und Aufenthaltszonen angeordnet werden. Hier treffen sich die wichtigen Fußwege, von hier aus erreicht man die südlich benachbarte Wohnbebauung jenseits der Traunsteiner Straße.

Bei der Bepflanzung des Bereiches muss auf die Schutzstreifen der unterirdischen Leitungstrassen Rücksicht genommen werden (z.B. nur flachwurzelnde Gehölze verwenden). Am nördlichen Ende der grünen Mitte befindet sich ein ca. 1.000 m² großer Spiel- und Aufenthaltsbereich, der ganz entscheidend zur Lageverbesserung in diesem Bereich beitragen wird.

Als Vermittler zwischen Bestand und Planung ist ein weiterer Spielplatzstandort im Südwesten des Plangebietes an der Überlinger Straße vorgesehen.

Der grüne Rand im Norden und im Westen

Das Quartier wendet sich von dem nördlich angrenzenden Gewerbegebiet ab. Eine verträgliche stadträumliche Vermittlung zwischen dem kleinteiligen Wohnungsbau und den großmaßstäblichen Gewerbebetrieben erscheint hier unmöglich. Südlich der West-Devon-Straße soll unter Berücksichtigung vorhandener Kanaltrassen eine leicht angeböschte Grünfläche entstehen, die mit einem dichten Gehölzstreifen bepflanzt werden soll. Die Wohngebäude ducken sich hinter diesen grünen Rand. Öffentliche Wegeverbindungen zwischen dem Wohngebiet und der West-Devon-Straße sind nicht vorgesehen. Am westlichen Rand des Plangebietes halten die geplanten Gebäude ausreichenden Abstand von dem vorhandenen Gehölzsaum entlang der Straßenböschung.

Ergänzung des Lärmschutzwalls

Um zu verhindern, dass der Straßenverkehrslärm von der benachbarten A 555 ungehindert von Norden in das Plangebiet eindringen kann, schlägt der Entwurf vor, den nördlichen Rand des vorhandenen Lärmschutzwalls zu ergänzen und südlich des ALDI- Betriebsgeländes eine Geländemodellierung vorzunehmen. Im Verlauf der unterirdischen Versorgungsleitungen, die i.d.R. nicht mit Wällen überschüttet werden können, sieht der Entwurf eine Schallschutzmauer vor.

Erschließung

Die vorhandene Straße am Fuße des Lärmschutzwalles soll auch zukünftig als Erschließungsstraße und Hauptverbindungsline zu den angrenzenden Quartieren genutzt werden. Von hier zweigen untergeordnete Wohnstraßen nach Südwesten ab, an denen sich die Wohngebäude aufreihen. Das neue Quartier wird - wie auch bisher geplant - von der bestehenden West-Devon-Straße im Norden und von der Traunsteiner Straße im Süden aus erschlossen.

Ohne den Ergebnissen der nachgeordneten Erschließungsplanung vorzugreifen, stellt der Vorentwurf folgende Bausteine des öffentlichen Raums zur Diskussion:

- Wohnstraße Typ 1 (breit), 7,5 m Breite, z.B. Dartmoorstraße, 4,5 m Mischfläche, 2,0 m Parken/Bäume, 1,0 m Bankett/Gehwegstreifen oder 2 Bankette,
- Wohnstraße Typ 2 (schmal), 6 m Breite, z.B. erste südliche Ost-West Straße, 4,5 m Mischfläche, 1,5 m Gehwegstreifen oder zwei Bankette,
- Geh- und Radwegeverbindung zur Überlinger Straße, 2 m Breite,
- rückwärtige Gartenwege, Dungwege, Pfade, 1,5 m Breite,
- untergeordnete befahrbare Wohnwege bei den drei Hausgruppen im Norden, 6,5 - 7,5 m Breite, bis zu 55 m Länge, ohne Wendemöglichkeit für Müllfahrzeuge, d.h. mit Müllsammelstation im Süden.

Baustruktur und Nutzung

Die dargestellten Baukörper, ihre Bautiefen und Achsmaße sind als beispielhafte baukörperliche Ausformung zu verstehen. Sie dienen lediglich der Veranschaulichung des städtebaulichen Entwurfs. Die Nummerierung der Gebäude soll die Orientierung erleichtern und eine gezielte Ansprache einzelner Baugruppen erleichtern. Dem Städtebaulichen Entwurf liegt kein konkreter Gebäudeentwurf zugrunde. Erst im Verlauf des nachgeordneten Bebauungsplanverfahrens wird es in enger Abstimmung mit den Bauwilligen bzw. Bauträgern möglich sein, die wohnungswirtschaftlichen Rahmenbedingungen deutlicher zu fassen und die Festsetzungen des Bebauungsplanes im Detail anzupassen.

Aus städtebaulicher Sicht lassen sich durchaus schon heute Bereiche erkennen, die auch eine stärkere Verdichtung vertragen können (z.B. an den Rändern im Norden und Westen, z.B. durch geringere Achsmaße der Gebäude). In der Mitte des Quartiers - beidseits der grünen Mitte - erscheint hingegen eine angemessene Auflockerung erstrebenswert. Genauere Angaben zu den Abmessungen der geplanten Gebäude können erst nach Vorliegen wohnungswirtschaftlicher Rahmenbedingungen gemacht werden. Die durchschnittlichen Grundstücksgrößen variieren bei den hier gewählten Achsmaßen zwischen 250 m² und 310 m² (inkl. Stellplatzanteile und private Wegeflächen).

Das Baugesfüge besteht aus vier unterschiedlichen Gebäudetypologien:

a) Schallschutzgebäude; In dem am stärksten durch Straßenverkehrslärm belasteten Bereich im Osten des Plangebietes sind einseitig orientierte dreigeschossige Sonderbaukörper vorgesehen. Diese Schallschutzgebäude wenden sich mit allen Aufenthaltsräumen von der Autobahn ab. Nach Osten sind hier nur Nebenräume vorgesehen. Die geplanten Reihenhaustypen sind damit zwangsläufig etwas schmaler (ca. 9 m). Die dreigeschossigen Gebäude markieren den östlichen Rand des Wohngebietes.

b) Einfamilienhaustypen; Im zentralen Bereich, beidseits der grünen Mitte des Quartiers, werden freistehende Einfamilienhäuser, Doppelhäuser und Hausgruppen parallel zu den Wohnstraßen vorgesehen. Die Gebäude werden zur besseren Nutzung der Sonneneinstrahlung mit ihrer Gartenseite nach Südosten ausgerichtet. Jeweils nördlich der Wohnstraßen sind Einzel- und Doppelhäuser ge-

plant, südlich der Straßen werden die Hausgruppen mit vorgelagerten Parkmöglichkeiten angeordnet. Die beispielhaft dargestellten Baukörper sind ca. 12 m tief, die beispielhaften Achsmaße der Doppelhäuser und Hausgruppen reichen von 6,5 m bis 6,75 m.

c) Zeilen und Köpfe; Der nördliche Rand des Quartiers wird von versetzten Reihenhäusern mit dreigeschossigen Köpfen im Norden gebildet. Im Gegensatz zu dem kleinteiligen Gefüge in der Mitte des Quartiers, bemüht sich der Entwurf, den Baugruppen am nördlichen Rand etwas mehr Gewicht zu verleihen, um sich in der großmaßstäblichen Umgebung behaupten zu können. Unter der Voraussetzung, dass die Fahrzeuge verträglich in das Wohnumfeld eingeordnet werden, können hier durchaus auch Reihenhäuser mit geringeren Achsmaßen vorgesehen werden. Die Gebäude liegen an Wohnhöfen, zu denen sich die Hauseingänge und die Gartenzugänge des jeweils nächsten Gebäudes orientieren. Durch den deutlichen Gebäudeversatz im Süden erhalten die Zeilen klar ablesbare Köpfe und die Wohnhöfe grenzen sich zur Straße ab.

d) Raumbildende Hofbebauung; Im Westen des Quartiers sind Hausgruppen vorgesehen, die sich um einen gemeinsamen Erschließungshof (Wirtschaftshof) gruppieren. Diese Form wurde gewählt, um die typologische Vielfalt des geplanten Wohngebietes zu erhöhen.

Parken

Die privaten Stellplätze (1,5 – 2 StWE) werden auf den privaten Wohngrundstücken entweder unmittelbar am Haus oder in räumlich zugeordneten Sammelparkplätzen angeordnet. Erfahrungsgemäß verlangen die späteren Nutzer, dass mindestens ein Fahrzeug pro Wohneinheit unmittelbar in der Nähe des Hauses untergebracht werden soll. Bei dem Stellplatz für den Zweitwagen werden kurze Wege zu Sammelparkanlagen in Kauf genommen. Im Zuge der weiteren Planung wird in jedem Fall darauf zu achten sein, dass mindestens 1,5 – 2,0 Fahrzeuge pro Wohneinheit verträglich in den Gesamtentwurf integriert werden (zzgl. öffentliches Parken), ohne dass das gesamte Wohnumfeld von parkenden Autos geprägt wird. Im öffentlichen Straßenraum werden zudem ergänzende Besucherparkplätze vorgesehen.

Entlang der östlichen Erschließungsstraße am Fuße des vorhandenen Lärmschutzwalles konzentrieren sich die Sammelparkplätze. Der „Waldparkplatz“ im Norden des Plangebietes wird kostengünstig als einfache Stellplatzanlage vorgesehen, die mit Gehölzen, Hecken und Einzelbäumen gegliedert und eingefasst werden kann. Bei der Bepflanzung sind wiederum die Schutzbestimmungen für die unterirdischen Leitungstrassen zu beachten. Die drei Sammelparkplätze weiter südlich, die unmittelbar den Hausgruppen am östlichen Rand des Plangebietes zugeordnet sind, können auch als Carports angelegt werden. Hierbei ist im unmittelbaren Umfeld der Wohngebäude auf eine gestalterisch und funktional ansprechende Lösung zu achten.

Bei den von Norden erschlossenen Hausgruppen in der Mitte des Quartiers wird ein Fahrzeug unmittelbar vor dem Haus untergebracht werden können (Carport, Stellplatz), weitere Fahrzeuge können im Einzelfall in der Nähe der Hausgruppe angeordnet werden (z.B. im seitlichen Grenzabstand). In der Regel werden die Bewohner der Hausgruppen jedoch ihr Zweitfahrzeug in den Sammelparkplätzen abstellen müssen.

Bei freistehenden Einfamilienhäusern- und Doppelhäusern werden die privaten Stellplätze im seitlichen Grenzabstand vorgesehen (Carport, Garagen, offene Stellplätze).

4. Anregungen und Prüfaufträge aus dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Umweltschutz vom 14.11.07

a) Im südlichen Plangebiet sind zu wenig Grünflächen vorgesehen

Die Baugebiete im südlichen Abschnitt, d.h. die Bereiche Haus 1 - Haus 33, erreichen eine wohngebietstypische durchschnittliche GRZ von 0,30 - 0,35 (< 0,4). Die Grundstücke verfügen demnach über einen ausreichenden privaten Freiflächenanteil. Die grüne Mitte ergänzt dieses Freiraumangebot allein im südlichen Abschnitt um weitere 982 m² gemeinschaftlich nutzbare Freifläche (390 + 592). Zusätzliche Aufenthaltsmöglichkeiten bieten die schmalen „Dungwege“ im Rückraum der Gärten, die verkehrsberuhigten Wohnstraßen und der geplante Spielplatz an der Überlinger Straße (562 m²). Die Versorgung der Wohnbevölkerung mit nutzbaren Grün- und Freiflächen ist gewährleistet.

b) Entlang der Planstraßen sollen Straßenbäume gepflanzt werden

Der Vorentwurf stellt gegenwärtig lediglich allgemeine Breiten der Verkehrsflächen zur Diskussion. Die Gestaltung der Wohnstraßen wird in Abstimmung mit den einschlägigen Fachdienststellen vorgenommen. In den breiteren Wohnstraßen mit insgesamt 7,5 m Breite wäre entlang der weniger intensiv genutzten Straßenseite - also dort, wo weniger Grundstückszufahrten erforderlich sind - ein Park-/Pflanzstreifen denkbar.

Bei der späteren Ausgestaltung der Wohnstraßen sollte in jedem Falle eine möglichst zurückhaltender Ausbau gewählt werden, der ohne unangemessene farbliche Akzente und modische Straßeneinrichtungen auskommt. Der beteiligte Landschaftsplaner wird bei der Grünordnung maßgeblich unterstützt. Straßenbäume sind in jedem Falle vorgesehen.

c) Die Lücke im Lärmschutz soll geschlossen werden

Ist bereits berücksichtigt. Der Entwurf sieht eine Ergänzung des vorhandenen Lärmschutzwalles vor.

d) Ergänzende Handels- und Dienstleistungsnutzungen im Nordosten des Plangebietes

In Übereinstimmung mit dem Einzelhandelskonzept der Stadt Wesseling wird auf eine weitere Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben verzichtet. In unmittelbarer Nachbarschaft des Plangebietes befinden sich bereits zwei Lebensmittelmärkte.

e) Bauabschnitte

Die vorhandene Situation legt nahe, den ersten Bauabschnitt im Süden des Plangebietes zu wählen und den Baustellenverkehr aus nördlicher Richtung über die vorhandene Erschließungsstraße abzuwickeln. Auf diese Weise wird eine Belastung des südlich angrenzenden Wohngebietes durch den Baustellenverkehr vermieden.

f) Die Bebauung soll weiter aufgelockert werden. Insbesondere die Reihenhausgruppen werden als zu dicht empfunden

Die Hausgruppen werden auf höchstens fünf Gebäude je Hausgruppe begrenzt. Dabei muss noch einmal betont werden, dass der vorliegende städtebauliche Entwurf lediglich die Grundzüge der Planung veranschaulichen will. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens werden die einzelnen Hausgruppen konkretisiert, sobald die erforderlichen wohnungswirtschaftlichen Rahmenbedingungen bekannt sind.

Aus städtebaulicher Sicht wird von einer weiteren Auflockerung des Wohngebietes abgeraten. Gerade angesichts der schwierigen Rahmenbedingungen werden sich hier voraussichtlich in erster Linie stabile aufstrebende Mittelschicht Haushalte ansiedeln, die bezahlbaren Wohnraum in stadtnaher Lage suchen und bereit sind, die Nachteile des Standortes dafür in Kauf zu nehmen. Eine wesentliche Voraussetzung für kostensparendes Bauen ist aber nun einmal eine wirtschaftlich angemessene Baudichte.

Die Baugebiete erreichen eine durchschnittliche **GRZ von ca. 0,3** (< 0,4) und bewegen sich damit durchaus im üblichen Rahmen. Negative Auswirkungen der Planung, die aus einer überzogenen Dichte resultieren könnten, sind nicht zu befürchten. Als zusätzliche Freiraumelemente stehen die großzügigen Grünflächen zur Verfügung (insgesamt über 4.000 m² - ohne den grünen Rand im Norden und ohne den neuen Wall).

g) die Gebäude sollen innerhalb der Reihenhausgruppen versetzt werden

Der Vorentwurf 5 geht auf diese Forderung ein. Sowohl in den Schallschutzsondertypen am Rande als auch in den Hausgruppen in der Mitte des Quartiers wurden solche Versätze vorgenommen. Insbesondere bei den östlichen Hausgruppen sollten die stadträumlichen und wohnungswirtschaftlichen Auswirkungen dieser Maßnahme noch einmal geprüft werden, bevor es hier zu einer abschließenden Entscheidung kommt.

h) auf die geplanten Garagenhöfe soll verzichtet werden

Ein Fahrzeug pro Wohneinheit soll in jedem Falle in unmittelbarer Nähe des Hauses untergebracht werden. Dies wird bei den freistehenden Einfamilienhäusern und bei den Doppelhäusern regelmäßig problemlos umsetzbar sein. Die Fahrzeuge werden im seitlichen Grenzabstand untergebracht.

Bei Hausgruppen wird es in der Regel nicht möglich sein, mehr als ein Fahrzeug unmittelbar am Haus unterzubringen. Insbesondere die Breite des Vorgartens bei einem Mittelhaus wird dies nicht zulassen. Um auch für die Bewohner der Hausgruppen ausreichend Stellplätze zur Verfügung stellen zu können, müssen an geeigneter Stelle zusätzliche Abstellmöglichkeiten für PKW geschaffen werden. Diese Stellplatzanlagen müssen sorgfältig in das Wohngebiet integriert werden, da in ihrem unmittelbaren Umfeld mit mehr Verkehr und mit einer erhöhten Geräuschkulisse durch die üblichen Parkplatzaktivitäten zu rechnen sein wird (Türenschnellen, Fahrzeugpflege, Verkehrslärm etc.).

Der Entwurf schlägt vor, diese Anlagen entlang der Erschließungsstraße im Osten des Plangebietes zu konzentrieren. Dieser stark verlärmte Bereich im Osten des Plangebietes, der zudem wegen der unterirdischen Leitungstrassen nur eingeschränkt baulich nutzbar ist, bietet sich zur Unterbringung der erforderlichen Stellplätze an. Die angrenzenden Gebäude orientieren ihre Aufenthaltsräume nach Westen (vom Lärm abgewandt), hier ist also eine Störung der Wohnruhe vor allem im Nachtzeitraum ausgeschlossen. Die Stellplatzanlagen liegen unmittelbar an der Haupteinfahrungsstraße, können also auf kurzen Wohnwegen angefahren werden, ohne die ruhigen Wohnstraßen zu beeinträchtigen.

Würde man alternativ versuchen, die zusätzlichen Stellplätze auf das Gebiet zu verteilen (z.B. als Längs- oder Senkrechtstellplätze im öffentlichen Straßenraum) wäre zu befürchten, dass das gesamte Wohnumfeld des Einfamilienhausgebietes durch Fahrzeuge geprägt würde. Durch geeignete Gestaltung der Sammelparkplätze (offene Stellplätze, Carporthöfe) und eine gemeinschaftliche Bewirtschaftung können viele der mancherorts zu beobachtenden negativen Auswirkungen auf das Ortsbild vermieden werden.

i) Die nach Süden orientierten Gärten zur Straße lassen eine ungestörte private Nutzung der Gärten nicht zu. Hier sind Störungen durch den Verkehrslärm zu befürchten

Der Entwurf orientiert grundsätzlich alle Wohngärten nach Süden oder Westen, um eine ausreichende Besonnung zu gewährleisten. Eine Ruhestörung durch den Straßenverkehr ist angesichts des geringen planbedingten Verkehrsaufkommens nicht zu befürchten. Nach überschlägiger Ermittlung des täglichen Verkehrsaufkommens kann davon ausgegangen werden, dass sich bei 120 Wohneinheiten (4 Personen/WE, 2 Fahrten/Tag) eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von insgesamt weniger als 1000 KFZ DTV verteilt auf zwei Anschlusspunkte einstellen wird. Dieses Verkehrsaufkommen kann aus der Sicht des Straßenverkehrslärms vernachlässigt werden. Ortsfremder Durchgangsverkehr kann durch geeignete Verkehrslenkungsmaßnahmen oder Netzunterbrechungen vermieden werden. Um die privaten Gärten darüberhinaus gegen Einblicke von außen zu schützen, hat es sich in vergleichbaren Wohnanlagen bewährt, die Gartenebene gegenüber der Straßenebene geringfügig anzuheben und Hecken zur Grundstückseinfriedung vorzusehen.

j) zur Spielplatzsituation

Der Entwurf sieht wohnungsnah Spiel- und Aufenthaltsflächen im Verlauf der Grünen Mitte (ca. 3.600 m²) und im südwestlichen Plangebiet, an der Überlinger Straße vor (562 m²).

k) zu den dreigeschossigen Reihenhäusern

Der Entwurf sieht dreigeschossige Gebäude am Rande des Quartiers vor, um dem kleinteiligen Einfamilienhausgebiet eine markante, stadträumlich ablesbare Einfassung zu geben. Daneben sprechen auch wohnungswirtschaftliche Argumente für eine Dreigeschossigkeit. Bei den östlichen Sondergebäuden/Schallschutzgrundrissen werden drei Wohnebenen benötigt, um die üblichen Wohnungsgrößen von 130 – 140 m² zu erreichen. Diese Gebäude sind aufgrund ihrer besonderen Rahmenbedingungen deutlich schmaler, da sie alle ihre Aufenthaltsräume nach Westen orientieren. In den Kopfgebäuden im Norden werden im Gegensatz zum restlichen Plangebiet schmalere Bautypen vorgesehen (5,5 m Achsmaß), um ein breiter gestreutes Wohnungsgemenge anzubieten. Die ganz überwiegende Mehrheit der geplanten Gebäude ist zweigeschossig (+D) vorgesehen.

5. Zusammenstellung der wesentlichen Änderungen nach der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau und Umweltschutz vom 14.11.07

- Kürzen der Hausgruppen 4-9, 19-24, 63-70, Wegfall von drei Wohneinheiten,
- Gebäudeversatz in den Hausgruppen,
- neuer Spielplatz am nördlichen Ende der Grünen Mitte, Vergrößerung der nutzbaren Grün- und Freiflächen,
- neuer Spielplatz an der Überlinger Straße,
- Wegfall des Waldparkplatzes am nördlichen Ende der Grünen Mitte, neuer Waldparkplatz in der nordöstlichen Ecke des Plangebietes,
- Ergänzung des Lärmschutzwalls im Nordosten,
- Andeutung einer Straßenraumgestaltung im Inneren des Plangebietes,
- Vervollständigung der grünen Abschirmung im Norden, Darstellung der Geländemodellierung,
- Neuordnung der privaten Stellplätze in den nördlichen Baugebieten (Parkhöfe parallel zur Erschließungsstraße, um beidseitiges Senkrechtparken zu vermeiden,
- Verkleinerung der Wohnhöfe in den nördlichen Baugebieten, Darstellung als öffentliche Verkehrsfläche.

aufgestellt: Prof. Ulrich Coersmeier GmbH
20. März 2008

Anlage: Vorentwurf 5, Lageplan im Maßstab 1 : 1000 (A3)