

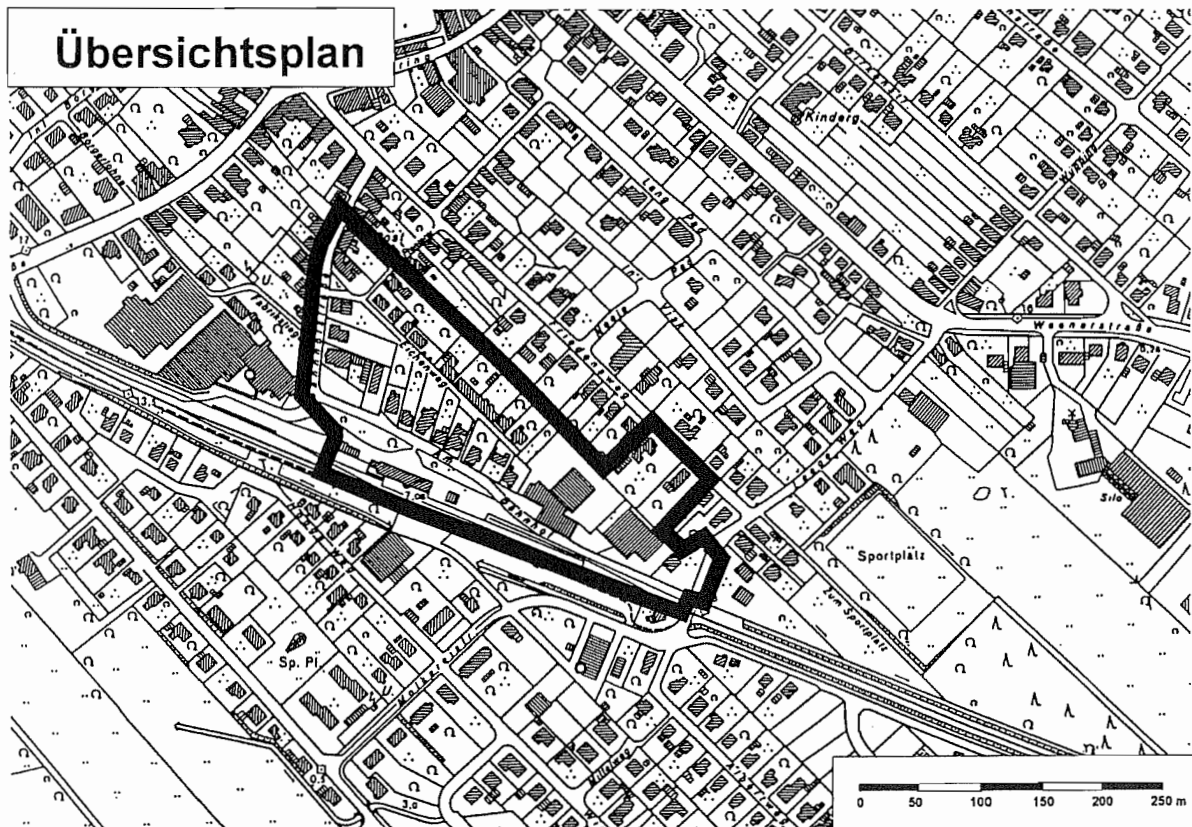
Samtgemeinde Bunde

Landkreis Leer



2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 02.14 "Eichenweg / Bahnhofstraße" (Bunde)

- Begründung -



Im Auftrag der Samtgemeinde erarbeitet durch:

P3...
Planungsteam GbR mbH

Ofener Str. 33a * 26 121 Oldenburg
Tel.: 0441-74210 * Fax: 0441-74211

Inhalt	Seite
1. Anlass und Ziel der Änderung	1
2. Rahmenbedingungen.....	1
3. Bestandsaufnahme und Abwägung der Planung mit anderen Interessen	3
4. Inhalt der Bebauungsplanänderung	5
5. Verfahrensvermerke	8
Anhang	

Begründung zur 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 02.14 "Eichenweg / Bahnhofstraße"

1 Anlass und Ziel der Änderung

Mit dieser 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 02.14 „Eichenweg / Bahnhofstraße“ soll in erster Linie eine an veränderten Bedürfnissen orientierte Verkehrsführung im Gebiet ermöglicht werden. Damit kann zugleich auch die bauliche Ausnutzung in Teilbereichen erhöht werden. Dieses deckt sich mit dem städtebaulichen Ziel der Samtgemeinde, für einige Flächen auch einen verbesserten Raum für aktuell mögliche gewerbliche Investitionen in Mischgebietsstrukturen zu schaffen.

2 Rahmenbedingungen

(1) Aufstellungsbeschluss und Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Der Samtgemeindeausschuss hat am 10.09.1997 beschlossen, den Bebauungsplan Nr. 02.14 "Eichenweg / Bahnhofstraße" einer zweiten Änderung zu unterziehen. Es handelt sich dabei um einen ca. 4,0 ha großen Änderungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 2.14.

Die Lage des Plangebiets - im zentralen Siedlungsbereich der Samtgemeinde südwestlich der Landesstraße 16 (*Weenerstraße*), entlang der Bahn - ist auf dem Übersichtsplan ersichtlich. Die genaue Umgrenzung ist der Planzeichnung des Bebauungsplanes zu entnehmen.

(2) Einordnung in die bestehende Bauleitplanung der Gemeinde

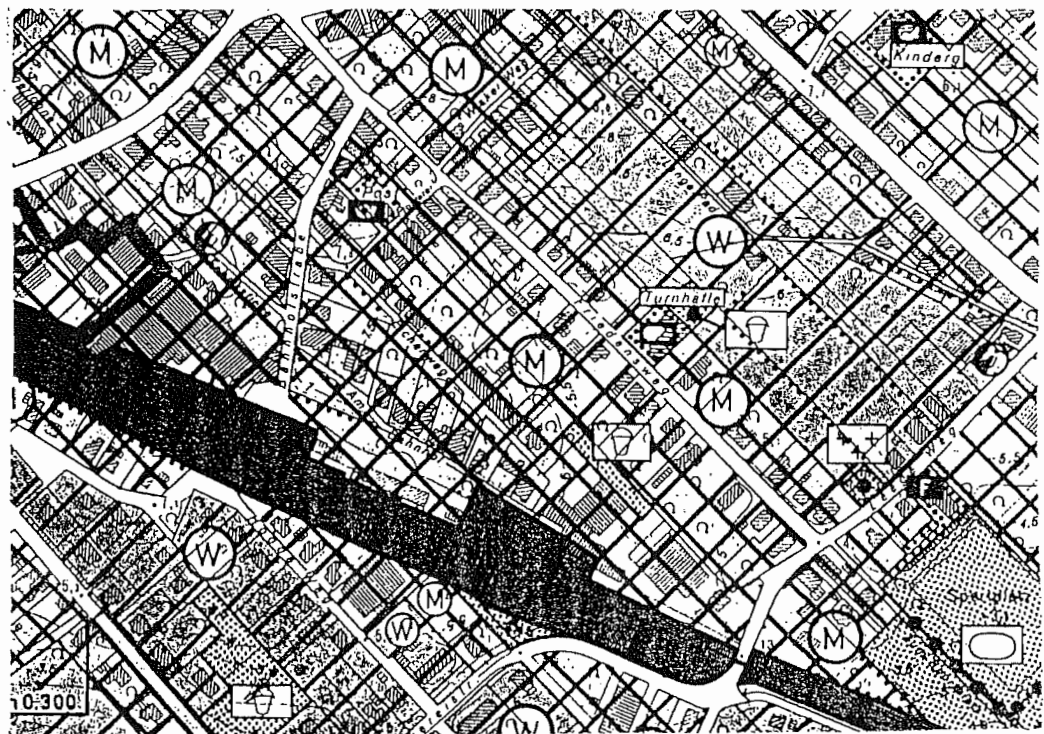
Der B-Plan Nr. 02.14, der nun in einem Teil geändert wird, ist mit Verfügung vom 03.12.1980 unter Az: 309.5-21102-570 S01/14 von der Bezirksregierung Weser-Ems genehmigt und am 15.01.1981 im Amtsblatt des Landkreises Leer bekanntgemacht worden.

An den Änderungsbereich grenzen an:

- nordöstlich die 1. Änderung des B-Planes Nr. 02.10 „Ortsmitte“;
- nordwestlich die 1. Änderung des B-Plan Nr. 02.14;
- südöstlich der B-Plan Nr. 02.13 „Gewerbegebiet“;
- südwestlich erstrecken sich weitere Bereiche des B-Planes Nr. 02.14.

Die Änderung ist aus dem gültigen Flächennutzungsplan entwickelt worden.

Übersicht 1: Auszug aus dem Flächennutzungsplan



3 Bestandsaufnahme und Abwägung der Planung mit anderen Interessen

Gemäß § 1 (6) BauGB sind bei der Aufstellung bzw. Änderung von Bauleitplänen öffentliche und private Belange gegeneinander und auch untereinander gerecht abzuwägen. Für den vorliegenden Plan ist es insbesondere wichtig, das Interesse an einer Wiedernutzung / Umnutzung vorhandener Gebäudesubstanz *Am Bahnhof* durch einen Holz- und Fliesenmarkt abzuwägen und in Einklang zu bringen mit den Belangen der vorhandenen Wohnnutzungen.

Obwohl der gesamte Änderungsbereich im Bebauungsplan Nr. 02.14 ursprünglich als Mischgebiet (MI) vorgesehen war, hat sich entlang des *Eichenweges* aber auch in Teilen *Am Bahnhof* ausschliesslich Wohnnutzung angesiedelt. Auf diese Entwicklung wird bei der Änderung des Planes Rücksicht genommen. Durch entsprechende Regelungen kann eine Beeinträchtigung der Wohnhäuser durch einen Holzmarkt vermieden werden. Die Belange des **Immissionsschutzes** stehen dem Vorhaben diesbezüglich nicht entgegen.

Bereits ansässig ist ein Speditionsbetrieb, der sich von einem kleinen Unternehmen zur jetzigen Größenordnung entwickelt hat. Die Gemeinde ist sich der Konfliktsituation bewusst und es wurde bereits mit dem Betriebsinhaber nach Lösungen gesucht (z.B. Umsiedlung). Die Samtgemeinde wird die Bemühungen verstärken und mit den zuständigen Fachbehörden und dem Unternehmer die Möglichkeiten zur Konfliktbewältigung erörtern. In Kenntnis dieser gewachsenen Strukturen und der obigen Sachlage hält die Samtgemeinde an der vorliegenden Planung fest.

Das Gebiet der 2. Änderung des Bebauungsplanes liegt entlang der Bahnstrecke Leer-Groningen. Durch die 2. Änderung des Planes sind zwar keine Änderungen vorgesehen, die den Charakter der bisherigen Nutzung und Bebauung ändern. Bisherige Regelungen werden in ihren Grundaussagen weitgehend übernommen. Zu beurteilen ist dennoch, ob die vorhandene **schalltechnische Situation** durch die nahegelegenen Bahngleise den realen Nutzungen und Planaussagen entgegenstehen könnte. Als Beurteilungsgrundlagen werden herangezogen, die DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" in der aktuell vorliegenden Fassung. Danach soll in der Bauleitplanung folgender Orientierungswert bei den Gebieten als Beurteilungspegel zugrunde gelegt werden:

Mischgebiet (WA):		Allgemeines Wohngebiet (WA)	
tags	60 dB (A)	tags	55 dB(A)
nachts	45 dB (A)	nachts	40 dB(A)

Die Einhaltung oder Unterschreitung dieser Pegel ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betreffenden Vorhabens verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelästigungen zu erfüllen. Für die Beurteilung ist in der Regel tags der Zeitraum von 6.00 bis 22.00 Uhr und nachts der Zeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr

zugrunde zu legen. Die nächstgelegene Wohnnutzung im Rahmen eines ausgewiesenen Mischgebietes liegt 26 m entfernt, die nächsten Wohnhäuser im allgemeinen Wohngebiet liegen rd. 45m entfernt.

Zur Beurteilung der möglicherweise zu erwartenden Beeinträchtigungen wird die "Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen, Schall 03, Ausgabe 1990 herangezogen. Mit Schreiben vom 8.12.93 hat die Deutsche Bundesbahn bereits zu anderen Planvorhaben für den angesprochenen Streckenabschnitt folgende Angaben gemacht, die in die Berechnung einfließen. Veränderungen sind nicht bekannt:

- ☐ die Zugattung..... Etr
- ☐ der Anteil scheibengebremsster Züge..... 100%
- ☒ /die Zugzahlen zwischen 6.00 und 22.00 Uhr 6
- ☐ die Zugzahlen zwischen 22.00 und 6.00 Uhr..... 0
- ☐ die Geschwindigkeit der Züge am Emissionsort..... 60km/h
- ☐ die durchschnittliche Zuglänge..... 105,6m
- ☐ Höhendifferenz 0m

Berücksichtigt wurde, dass es keine Bedingungen im Umfeld gibt (Brückenbauwerke etc.), die im Sinne einer Lärmverschärfung wirken können. Unter Berücksichtigung aller Vorgaben ergibt sich ein maximal am nächstgelegenen Wohnhaus im Mischgebiet zu erwartender Lärmpegel tagsüber von 49,7 dB(A).

Damit werden die städtebaulich wünschenswerten Pegel für ein Mischgebiet um rund 10 dB(A) unterschritten. Für die 45m entfernt liegenden Wohnbebauungen im allgemeinen Wohngebiet sind Pegelunterschreitungen von rd. 10,5 dB(A) bei einem angestrebten Orientierungswert von 55 dB(A) vorhanden. Eine Beeinträchtigung nachts ist ohnehin nicht vorhanden, da hier nach Angabe der Deutschen Bundesbahn auf dem Streckenabschnitt keine Züge verkehren.

Die Belange des Immissionsschutzes sind im Rahmen der 2. Änderung somit berücksichtigt.

Die **technische Ver- und Entsorgung** des Gebietes ist gesichert. Engpässe oder Probleme sind in der Vergangenheit nicht aufgetreten. Insoweit besteht hier kein neuer Regelungsbedarf.

- ☐ Die Wasserversorgung des Plangebietes ist durch Anschluss an das Netz des Wasserversorgungsverbandes gesichert.
- ☐ Das Plangebiet ist bereits an die gemeindliche Schmutzwasserkanalisation angeschlossen. Die Entwässerung des unbelasteten Oberflächenwassers von den Grundstücken erfolgt größtenteils über den Regenwasserkanal. Probleme bei der Grundstücksentwässerung sind der Samtgemeinde nicht bekannt.
- ☐ Anfallendes Oberflächenwasser der Erschließungsanlagen wird über den Regenwasserkanal abgeführt.

- Die Müllbeseitigung erfolgt durch den Landkreis. Es besteht Anschlusszwang laut Satzung.
- Die Stromversorgung ist durch die EWE sichergestellt.

Auch die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes werden durch die Planänderung nur gering berührt und es kommt zu keinem erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft, da es wesentlich um eine Plananpassung innerhalb des Siedlungskernes geht. Bäume werden durch die Änderung nicht berührt. Auch wesentliche Freiflächen sind nicht mehr vorhanden. Bei der Neuregelung der Verkehrsflächen im Plan ist – entsprechend dem Auftrag des Gesetzgebers – eine Minimierung der Versiegelung (geringere Straßenbreiten etc.) berücksichtigt worden.

4 Inhalt der Änderungen im Bebauungsplan

Die Gesamtkonzeption des genehmigten Ursprungsplanes Nr. 02.14 wird durch den vorliegenden 2. Änderungsbereich nicht verändert, sondern nur in Teilbereichen aktualisiert.

(1) **Mischgebiete (MI):** Die bislang vorgesehenen Mischgebiete entlang des *Friedensweges* und der *Bahnhofstraße* werden weiterhin festgesetzt. Am *Friedensweg* können wie bisher 30 % der Grundstücke überbaut bzw. versiegelt werden, bei einer maximal zweigeschossigen, offenen Bauweise (GRZ 0,3, GFZ 0,6, II, o). Entlang der *Bahnhofstraße* ist die Ausnutzungsmöglichkeit der Grundstücke mit 40 % überbaubarer Fläche für maximal zweigeschossige Gebäude (GRZ 0,4, GFZ 0,8, II, o) leicht höher, da es sich hier um deutlich kleinere Grundstücksparzellen handelt. Auch diese Nutzungsmöglichkeiten orientieren sich an den angrenzenden Gebieten.

Für die Mischgebiete entlang der Straße *Am Bahnhof* gelten ebenfalls die letztgenannten Ausnutzungsmöglichkeiten.

Für das Gelände, das aktuell von einem Holz- und Fliesenmarkt genutzt werden soll, werden die Nutzungsziffern so festgelegt, daß in Anlehnung an das südlich angrenzende Grundstück auch noch zukünftig ausreichende und mit der umliegenden Nutzung verträgliche Entwicklungsmöglichkeiten gegeben sind (GRZ 0,6, GFZ 1,2, II, o).

Höhere Ausnutzungsziffer mit Überbaumöglichkeiten von 60 % der Fläche und einer maximal dreigeschossigen, offenen Bauweise sind für das Gelände der Spedition in den Planungen berücksichtigt worden (MI, GRZ 0,6, GFZ 1,2, III, o). Hierdurch soll der gewerbliche Bestand in der jetzigen Form gesichert werden und es sollen auch für zukünftige gewerbliche Entwicklungen noch verträgliche bauliche Entwicklungsspielräume (z.B. Stellplätze etc.) möglich sein. Im Übergang zur Bebauung am *Leege Weg* sind die Ausnutzungsmöglichkeiten jedoch geringer gewählt worden (MI, GRZ 0,3, GFZ 0,5, I, o).

Der Speditionsbetrieb ist seit mehreren Jahren ansässig und insoweit handelt es sich um eine vorhandene Nutzung. Im Umfeld treffen Nutzungen von unterschiedlicher

Qualität und unterschiedlicher Schutzwürdigkeit zusammen. Dies bedeutet, dass hier die Grundstücksnutzung mit einer spezifischen gegenseitigen Rücksichtnahme belastet ist (sowohl für den Speditionsbetrieb als auch die Wohnnutzungen). Für die Wohnnutzungen sind Störungen und Belästigungen durch die Spedition jedoch dann unzumutbar, wenn sie sich auf den Feierabend und die Freizeit zum Wochenende erstrecken. Deshalb dürfen die Belästigungen und Störungen tagsüber wie auch nachts durch die Spedition den im Mischgebiet zulässigen Störgrad nicht übersteigen. Damit können die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden.

(2) **Allgemeines Wohngebiet (WA):** Für den Bereich entlang des *Eichenweges* und Teile der Straße *Am Bahnhof* ist es planerisches Ziel, die vorhandenen Wohngebiete in ihrem bestehenden Charakter durch die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebietes zu schützen. Entwicklungen zu Mischgebietsstrukturen sind in diesen Arealen nicht absehbar. Im Bereich des *Eichenweges* sind sie infolge der engen Verkehrssituation ohnehin nicht realisierbar. Damit auch in Zukunft die Nutzung der (oftmals schmalen) Grundstücke weitgehend in der gewachsenen Struktur und ggfs. mit engeren Grenzabständen möglich ist, wird für alle WA-Gebiete eine abweichende Bauweise (a) festgesetzt. Diese besagt, dass eine Unterschreitung der seitlichen Grenzabstände möglich ist. Es darf dabei jeweils bis auf 1m an die seitliche Grundstücksgrenze herangebaut werden (siehe textliche Festsetzung § 5). Zur öffentlichen Straßenfläche hin gilt jedoch der Grenzabstand von 3m. Unbeschadet dieser planungsrechtlichen Festsetzung gelten die Abstandsvorschriften nach NBauO.

(3) **Regelungen zum Nachbarschaftsschutz:** Um für die Wohnhäuser im *Eichenweg* und *Am Bahnhof* auch langfristig Beeinträchtigungen durch den geplanten Holz- und Fliesenmarkt zu vermeiden, werden vier Regelungen berücksichtigt:

- Auf dem nördlichen Teil des Grundstückes (*Am Bahnhof 11*) dürfen keine Stellplätze oder Garagen vorgesehen werden. Dadurch wird darauf hingewirkt, dass der Kunden- und Lieferverkehr möglichst weit von den Wohnhäusern entfernt gehalten wird.
- Es wurde festgesetzt, dass zum Schutz der Wohnnutzung vom Betriebsgrundstück aus keine Abfahrt über den schmalen *Eichenweg* erfolgen kann.
- Die Zufahrt zum Grundstück kann durch die Angabe des Einfahrtsbereiches nur südlich auf dem Grundstück liegen.
- Eine Pflanzreihe am nördlichen Rand des Betriebsgrundstückes kann zudem optische Beeinträchtigungen für die nächsten Wohnhäuser vermeiden.

Weitergehende Regelungen zum Nachbarschutz sind nicht notwendig.

(4) **Baugrenzen:** Entgegen der bisherigen Planungen wurden im gesamten Änderungsbereich die Baugrenzen großzügig gewählt, um einen höheren Spielraum für zukünftige Neuorganisationen auf den Grundstücken zu haben. Danach werden die Gebäude in der Regel 5m Abstand zu den Verkehrsflächen halten, im Falle des *Eichenweges* als Wohnweg 3m gewählt.

Da im Änderungsbereich die Häuser in mehreren Fällen sehr eng an die Verkehrsflächen reichen, wurde in der textlichen Festsetzung § 1 klargestellt, dass die Baugrenzen dann einzuhalten sind, wenn es um Neubauten oder erhebliche Umbauten geht. Der Bestand der Gebäude sowie deren Reparatur und kleinere Umbauarbeiten sind durch die Baugrenzen nicht betroffen.

(5) Verkehrsflächen: Gegenüber den alten Planungen und unter Berücksichtigung der neueren Entwicklungen werden die Verkehrsflächen im Gebiet deutlich reduziert. Zugunsten einer besseren Flächenausnutzung im südlichen Eckbereich *Am Bahnhof* und *Leege Weg* fällt die ursprünglich vorgesehene Verbindungsstraße zwischen *Friedensweg* und *Am Bahnhof* vollständig weg. Die Trasse sollte ursprünglich für eine Überführung der Gleiskörper bei einem Ausbau der Bahnstrecke vorgehalten worden. Allerdings gibt es weder aktuell noch für die weitere Zukunft Hinweise darauf, dass eine solche Verkehrsführung noch notwendig sein wird.

Für die *Bahnhofstraße* und *Am Bahnhof* wurden die bestehenden und aktuell genutzten Verkehrsflächen (Profil 8.50m) in den Plan übernommen. Sie sind für die anliegenden Nutzungen ausreichend.

Der *Eichenweg* wird nun als **private Straßenverkehrsfläche** mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Anwohner Nr. 1 bis 10 des *Eichenweges* festgesetzt. Der Eichenweg ist seit jeher ein Privatweg und eine Veräußerung der Flächen steht nicht in Aussicht. Für die vorliegende Planung besteht keine zwingende Notwendigkeit, dass die Straße als öffentliche Verkehrsfläche geführt wird. Der *Eichenweg* reicht für die Erschliessung und Versorgung der bestehenden Häuser Nr. 1 bis Nr. 10 aus, was durch die Erteilung einer Baugenehmigung für einen Wohnhaus-Neubau auf dem Flurstück 444/171 im Jahre 1998 bestätigt wird. Am Anfang des *Eichenweges* (westlich) bestehen nur geringfügig neue Baumöglichkeiten. Da es sich dabei jedoch um rückseitige Grundstücksflächen bereits bebauter Parzellen handelt, ist es auch Ziel der gemeindlichen Planung, diese Flächen über die öffentliche Straße *Bahnhofstraße* / *Am Bahnhof* zu erschliessen. Damit wird eine zusätzliche Verkehrsentwicklung für den *Eichenweg* vermieden.

Für den *Eichenweg* wurde als Veränderung der bislang vorgesehenen Straßenfläche eine deutlich verringerte Verkehrsfläche (Profil 7.00m) geplant. Dennoch können in diesem Profil entlang der Straße die notwendigen Stellplätze für die östlich direkt an der Straße gelegenen Häuser bei einem Ausbau zur Verfügung gestellt werden. Für die Fläche des Wendehammers wurden jedoch 18m eingeplant, um den notwendigen Wenderadius für Versorgungsfahrzeuge zu gewährleisten.

(6) Öffentliche Grünflächen - Zweckbestimmung Spielplatz/Park / private Grünfläche mit Pflanzgebot: Am Ende des *Eichenweges* wird - in geschützter Lage - eine ca. 250qm große öffentliche Spielplatzfläche innerhalb einer Grünfläche vorgehalten. Sie ist von der Straße *Am Bahnhof* durch einen kleinen Fußweg (Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung) gut erreichbar. Eine weitere kleine öffentliche Grünfläche findet sich an der *Bahnhofstraße*.

Östlich an den Spielplatz angrenzend findet sich eine 2m breite private Grünfläche, die mit einem Pflanzgebot belegt ist. Dies soll auch zu einer optischen Abgrenzung der Betriebsflächen gegenüber der Wohnbebauung führen.

(7) Eingriffsregelung: Einem Wegfall von rund 3000 qm bislang geplanter Straßenverkehrsfläche stehen rund 4100qm mögliche Versiegelung durch entsprechend etwas größere Bauteppiche und die leichte Erhöhung der Grundflächenzahl von 0.3 auf 0.4 in einigen Gebieten gegenüber. Entgegen früheren Regelungen müssen jedoch aktuell in der GRZ auch die Versiegelungen von Zufahrten bzw. Stellplätze berücksichtigt werden.

Insgesamt ergeben sich rechnerisch maximal 1100qm zusätzlich versiegelter Fläche durch die Plananpassung. In der Realität sind diese Flächen jedoch bereits durch Zufahrten und Stellplätze genutzt.

Durch die Aktualisierung des Bebauungsplanes und die dargelegten Korrekturen finden somit keine Planungen statt, die einen erheblichen Eingriff in die Leistungsfähigkeit von Natur und Landschaft darstellen und somit einen Kompensationsbedarf im Sinne des Naturschutzgesetzes hervorrufen.

5 Verfahrensvermerke

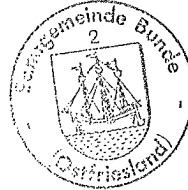
Die vorstehende textliche Begründung gehört zum Inhalt des Bebauungsplanes, hat aber keinen rechtsverbindlichen Charakter. Ausweisungen und Festsetzungen enthält nur der Plan. Sie sind dort durch Zeichnung, Signatur und textliche Festsetzungen dargestellt.

Verfahrensschritte im zeitlichen Überblick

10.09.1997	Aufstellungsbeschluss (§ 2 [1] BauGB)
23.01.98 – 23.02.98	1. Auslegung
31.08.98 – 14.09.98	2. Auslegung (mit Einschränkung)
16.02.99 – 02.03.99	3. Auslegung (mit Einschränkung)
14.07.99	Satzungsbeschluß

Diese Begründung wurde vom Rat der Samtgemeinde Bunde am 14.07.1999 beschlossen.

Bunde, den 26. OKT. 1999




Samtgemeindebürgermeister

Anhang:

Textliche Festsetzungen (im Überblick):

- § 1 .. Es wird festgesetzt, dass bei Gebäuden, die von der Baugrenze durchschnitten werden, diese immer dann einzuhalten ist, wenn Neubauten erstellt oder erhebliche Umbauten vorgenommen werden. Erhebliche Umbauten sind solche, die nicht der Werterhaltung, sondern der Wertsteigerung des Gebäudes dienen. Reparatur- und Umbauarbeiten können im Rahmen des Bestandsschutzes ohne Rücksicht auf die Baugrenze durchgeführt werden.
- § 2 Gemäß § 12 (6) BauNVO sind in dem mit einer Nutzungsbeschränkung umgrenzten Bereich keine Stellplätze und Garagen zulässig.
- § 3 Gemäß § 9(1) Nr. 21 BauGB werden die im Plan gekennzeichneten Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung Fuß- und Radweg mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belastet.
- § 4 Gemäß § 9 (1), Nr. 25a BauGB sind entlang der gekennzeichneten Grundstücksgrenze in 2m Breite als Übergang zum Wohngebiet standortgerechte Bäume zu pflanzen. Dabei ist aus der folgenden Liste auszuwählen:
Stieleiche (*Quercus robur*), Rotbuche (*Fagus sylvatica*), Feldahorn (*Acer campestre*), Hainbuche (*Carpinus betulus*).
- § 5 Gemäß § 22 BauNVO (4) wird für die allgemeinen Wohngebiete (WA) eine abweichende Bauweise (a) festgesetzt. Dabei darf bis auf einen Meter an die seitlichen Grundstücksgrenzen herangebaut werden. Zu den öffentlichen Verkehrsflächen hin gilt der Grenzabstand von 3m. Unbeschadet dieser planungsrechtlichen Festsetzung gelten die Abstandsvorschriften nach NBauO.

Hinweise

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde gemacht werden, wird darauf hingewiesen, dass diese Funde meldepflichtig sind. Es wird gebeten, diese Funde unverzüglich einer Denkmalbehörde oder einem Beauftragten für die archäologische Denkmalpflege zu melden.

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten Hinweise auf Altablagerungen oder Altstandorte zu Tage treten, so ist unverzüglich die Untere Abfallbehörde zu benachrichtigen.

Mit der Bekanntmachung dieser 2. Änderung des Bebauungsplanes werden die entsprechenden Festsetzungen im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 2.14 vom 15.01.1981 außer Kraft gesetzt.

Mögliches Straßenprofil für den *Eichenweg*

