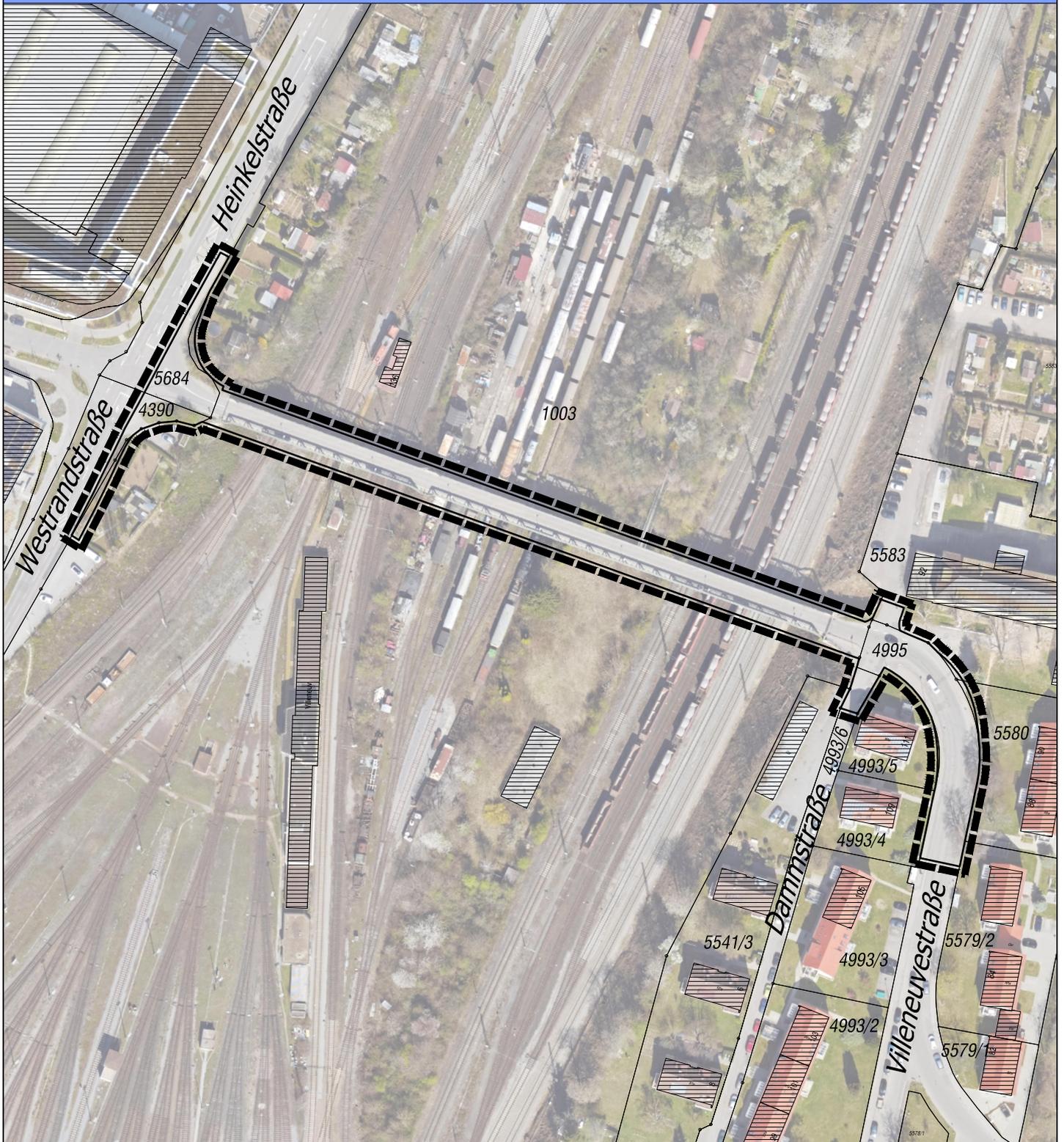


Bebauungsplan

"Große Pflugfelder Brücke"

Planbereich 09



Begründung - Entwurf

Bebauungsplan

"Große Pflugfelder Brücke"

Begründung

1. Erfordernis der Planung

Die in den Jahren 1915 bis 1917 gebaute „Große Pflugfelder Brücke“ ist zusammen mit dem „Holzgrunddurchlass“ im Süden und dem „Laborierbaudurchlass“ im Norden zur Querung der Gleisanlagen für die Stadt Kornwestheim von wesentlicher Bedeutung.

Nachdem im Rahmen einer Brückenhauptuntersuchung im Jahr 2012 Mängel an dem rund 100 Jahre alten Bauwerk festgestellt wurden, war die Frage des weiteren Vorgehens (→ Sanierung oder Neubau der Brücke) immer wieder Gegenstand von Diskussionen im städtischen Gemeinderat.

In Gesprächen mit dem Regierungspräsidium Stuttgart (RP) Ende 2018 wurde deutlich, dass aufgrund der funktionalen Schwächen des Bauwerks v.a. in Bezug auf die Tragfähigkeit und Profilbreite/Querschnitt, die sich bei einer Sanierung nicht beheben lassen, keine Förderung durch Landesmittel von Maßnahmen zur Sanierung der Brücke zu erwarten sind. Demgegenüber bestand nach Auskunft des RP die Möglichkeit, dass ein Neubau der Brücke ggf. förderfähig wäre.

Vor diesem Hintergrund hat der Gemeinderat am 22.10.2020 die Verwaltung beauftragt, den Brückenneubau auf der Grundlage der Entwurfs-Variante 1 des Stuttgarter Ingenieurbüros Prof. Dr. Ing. Bechert+Partner zur Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)-Förderung anzumelden und die Eisenbahnkreuzungsvereinbarung zwischen der Stadt Kornwestheim und der Deutschen Bahn (DB) im Entwurf auszuarbeiten.

Der Baubeschluss zum Neubau der Brücke wurde am 21.09.2021 im Gemeinderat gefasst.

Da sich das Plangebiet im überwiegend unbeplanten Außenbereich befindet, sollen durch die Aufstellung eines Bebauungsplans die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau der „Großen Pflugfelder Brücke“ und den Umbau (Fahrbahn und Gehwegverbreiterungen) des Brücken-Anschlusspunktes im Bereich der nördlichen Villeneuvestraße geschaffen werden. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 29.04.2021 gefasst und am 17.06.2021 ortsüblich bekannt gemacht.

2. Größe und Lage des Plangebiets

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von ca. 4.084 m² und wird wie folgt begrenzt:

- im Norden durch Bahnanlagen, die Heinkelstraße und ein Bestandsgebäude (ehemalige Bundesbahnschule)
- im Osten durch Wohngebäude entlang der Villeneuvestraße
- im Westen durch die Heinkel- und Westrandstraße sowie
- im Süden durch Bahnanlagen, die Westrandstraße, die Dammstraße und die Villeneuvestraße.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst die beiden - bereits planungsrechtlich gesicherten - Anschlusspunkte der Brücke im Bereich der Heinkel- und Westrandstraße auf der Westseite der Brücke sowie der Damm- und Villeneuvestraße auf der Ostseite der Brücke.

3. Übergeordnete Planungen / vorbereitende Planungen / bestehende

Rechtsverhältnisse

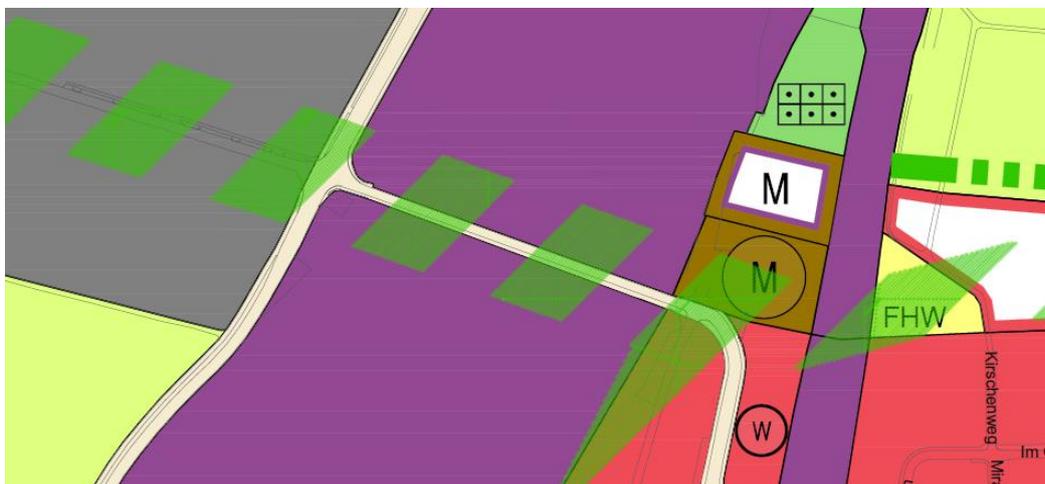
Regionalplan

Im derzeit gültigen Regionalplan des Verbands Region Stuttgart wird der zu überplanende Bereich als „sonstige Fläche“ und als „Gebiet zur Sicherung von Wasservorkommen (VBG)“ ausgewiesen (→ siehe hierzu den Umweltbericht („Schutzgut Wasser“) als gesonderten Teil der Begründung und den Geotechnischen Bericht, Stand Oktober 2021 (Smoltczyk & Partner GmbH, Stuttgart).

Durch die Aufstellung des Straßen-Bebauungsplans werden keine neuen Siedlungsflächen geschaffen. Gegenüber den Zielen und Grundsätzen des Regionalplans ergeben sich somit keine Veränderungen.

Flächennutzungsplan

Das Plangebiet wird im rechtswirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Kornwestheim als „örtliche Straße/Verkehrsfläche“ dargestellt. Der Bebauungsplan kann somit aus dem FNP entwickelt werden (§ 8 Abs. 2 BauGB).



Darüber ist im FNP eine Signatur für den „Erhalt und die Entwicklung von Grünvernetzung“ eingetragen. Diese Signatur versteht sich als Planungsempfehlung/Hinweis auf eine erforderliche Prüfung im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung (→ siehe hierzu den Umweltbericht als gesonderten Bestandteil der Begründung).

Bestehende Rechtsverhältnisse

Der Bebauungsplan „Große Pflugfelder Brücke“ ersetzt innerhalb seines Geltungsbereichs die folgenden Bebauungspläne:

- „Bauliche Änderung und Neufeststellung zwischen der „Markgröninger Straße“ und dem Rangierbahnhof“ (B-Plan Nr. 269), in Kraft getreten am 09.09.1959
- „Gewerbegebiet Nord – Änderung“ (B-Plan Nr. 371), in Kraft getreten am 06.02.1999

4. Planungsrechtliches Verfahren

Der Bebauungsplan wird im Regelverfahren samt Durchführung einer Umweltprüfung aufgestellt.

Nach Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses in der „Kornwestheimer Zeitung“ wurden sowohl die Öffentlichkeit als auch die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB frühzeitig am Bebauungsplanverfahren beteiligt.

Nach dem Entwurfsbeschluss wird der Bebauungsplan gemäß § 3 Abs. 2 BauGB für die Dauer eines Monats öffentlich ausgelegt und die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB am Verfahren beteiligt. Die öffentliche Auslegung wird mindestens eine Woche vorher in der „Kornwestheimer Zeitung“ bekannt gemacht.

Nach erfolgter Abwägung der im Rahmen des Verfahrens eingegangenen Stellungnahmen kann der Bebauungsplan abschließend vom Gemeinderat als Satzung beschlossen werden. Mit der sich daran anschließenden Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses in der „Kornwestheimer Zeitung“ tritt der Bebauungsplan in Kraft.

5. Planungsrechtliche Festsetzungen

Verkehrsflächen

Die geplante Brücke samt den östlich und westlich angrenzenden Bereichen wird als öffentliche Verkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 BauGB festgesetzt. Die Entwurfsplanung der Brücke (Stand November 2021) bildet die Grundlage dieser Festsetzung und wird dem Bebauungsplan als Anlage 1 beigelegt.

Pflanzgebote

Im Sinne der Eingriffsminimierung sind die nicht überbauten Verkehrsflächen zu begrünen.

6. Bauwerksbeschreibung

Der Ersatzneubau der „Großen Pflugfelder Brücke“ ist in drei Bauteile untergliedert:

- Brücke 1 auf der Westseite: 3-feldrige Spannbeton-Fertigteilebrücke mit $L = 92,3$ m
- Brücke 2 auf der Ostseite: 1-feldriges Rahmenbauwerk in Stahlverbundbauweise mit $L = 37,1$ m
- Verbindung der Brückenwiderlager zwischen den Brücken 1 und 2 mittels eines Damms mit $L = 38,0$ m.



Visualisierung Ersatzneubau: Blickrichtung Osten

Die Brücken weisen im Querschnitt eine Überbaubreite von $b = 11,00$ m auf.

Der Brückenquerschnitt besitzt auf der Südseite einen Gehweg mit $b = 2,50$ m (+ 0,25 m Restfläche) und auf der Nordseite einen Notgehweg mit $b = 1,25$ m.

Die Fahrbahn erhält zwei Richtungsfahrbahnen mit jeweils einer Breite von $b = 3,50$ m, in welche markierte Angebotsstreifen für den Fahrradverkehr mit einer Breite von je $b = 1,25$ m integriert sind. Die Richtungsfahrbahnen sind in beide Richtungen symmetrisch aufgebaut. Im Bereich der elektrifizierten Gleise wird ein Berührschutz installiert.

7. Geplante Verkehrsführung der Fußgänger und Radfahrer

Beim Neubau der „Großen Pflugfelder Brücke“ wird künftig eine verbesserte Führung des Fuß- und Radwegverkehrs berücksichtigt.

Vorgesehen ist, den Fußgängern auf der Südseite des Brückenbauwerks einen separaten Gehwegbereich mit einer Breite von 2,5 m anzubieten.

Im Einmündungsbereich Pflugfelder Brücke/Westrandstraße ist die Anlage einer Mittelinsel geplant, die ein gefahrloses Überqueren des Fahrbahnbereichs in Nord-Süd-Richtung erleichtert.

Ein neuer Fahrbahnteiler südlich der Einmündung der Brücke auf der Westrandstraße ergänzt den bereits vorhandenen Einmündungsbereich und ermöglicht somit auch in der Westrandstraße ein sicheres Überqueren in die Ost-West-Richtung.

Dem Radverkehr stehen künftig im Brückenbereich sowohl in westlicher als auch in östlicher Richtung markierte Angebotsstreifen mit einer Breite von 1,25 m zur Verfügung.

Am östlichen Ende der Brücke enden die Markierungen im Übergang zur Tempo 30-Zone.

In der anschließenden Tempo 30-Zone wird der Radverkehr regelkonform im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

In westlicher Richtung wird der Radverkehr auf der Fahrbahn über die Westrandstraße in die Rudolf-Diesel-Straße geführt.

Im Bestand sind die Gehwegbereiche nördlich und südlich der Rudolf-Diesel-Straße mit VZ 239 "Fußweg" und VZ 1022-10 "Radfahrer frei" beschildert.

Die optionale Nutzung des Seitenraums für den Radverkehr erfolgt vor dem Hintergrund des vorhandenen, nicht unerheblichen Lkw-Verkehrs und soll auch künftig beibehalten werden. Aus diesem Grunde soll im Knotenpunktbereich auf der Westseite der Westrandstraße beidseitig eine Gehwegabsenkung hergestellt werden, die den Radfahrern eine bequeme Nutzung des Seitenraums ermöglicht.

Die Nutzung des Fahrbahnbereichs der Rudolf-Diesel-Straße ist durch den Radverkehr auch künftig möglich.

Der Knotenpunkt Westrandstraße/ Heinkelstraße/ Rudolf-Diesel-Straße und Villeneuvestraße wird für die optionale Errichtung einer Ampelanlage vorbereitet, damit bei zunehmender Verkehrsmenge diese ohne großen Aufwand installiert werden kann.

8. Förderung der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme wurde vom Regierungspräsidium Stuttgart im April 2021 in das LGVFG-Förderprogramm mit einem vorläufigen Gesamtkostenvolumen in Höhe von 18.500.000,00 Euro aufgenommen und eine Fördersumme in Höhe von 10.148.000 Euro in Aussicht gestellt. Nach dem Baubeschluss wurde der endgültige Zuwendungsantrag mit den aktuellen Baukosten zur Förderung der Maßnahme erstellt.

Erst nach gesicherter Finanzierung und der Absicht zur Umsetzung der Baumaßnahme, kann das Regierungspräsidium Stuttgart einen positiven Förderbescheid ausstellen.

9. Baudurchführungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn und Bauzeit

Der Entwurf der Baudurchführungsvereinbarung zwischen der Stadt Kornwestheim und der DB Netz AG, der die Baudurchführung an den Anlagen der Eisenbahninfrastruktur der Bahn regelt,

ist mit dem Produktionsstandort Stuttgart der DB Netz AG vorabgestimmt und noch abzuschließen.

Neben Regelungen - z.B. zum baulichen Eingriff, zum Grunderwerb und der Definition der jeweiligen Zuständigkeiten - bildet die Baudurchführungsvereinbarung gemeinsam mit der ebenfalls noch abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung die Grundlage für die Realisierung.

Bauzeit

Der frühestmögliche Baubeginn (= Abbruch) ist für März 2024 geplant, das frühestmögliche Bauende im Dezember 2026.

Das Bauende sowie die Inbetriebnahme der „Großen Pflugfelder Brücke“ müssen spätestens bis zum Dezember 2027 abgeschlossen sein. Dies ist die Voraussetzung für die von der DB Netz AG ab 2028 vorgesehene Sperrung der Eisenbahnüberführung Holzgrundstraße aufgrund von Sanierungs-/ Instandsetzungsarbeiten.

Alle terminlichen Angaben zum geplanten Baufenster sind vorbehaltlich des noch ausstehenden Abstimmungsprozesses, sowie der darauf aufbauenden baubetrieblichen Genehmigung durch die DB Netz AG.

Die Anmeldung für den Rückbau der bestehenden Brücke erfolgt bis Ende September 2021 auf Grundlage der detaillierten Entwurfsplanung.

10. Vorschriften/Festsetzungen zum Umweltschutz/Artenschutz

Für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Absatz 6 Nummer 7 und § 1a BauGB wurde eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet wurden.

Die Umweltprüfung bezieht sich auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethoden sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bauleitplans angemessenerweise verlangt werden kann.

Der Umweltbericht in der Fassung vom 13.06.2022 (Büro Planbar Gütthler, Ludwigsburg) bildet einen gesonderten Teil der Begründung (→ siehe Anlagen 2 und 2.1 zum Bebauungsplan).

Erforderliche Ausgleichsmaßnahmen

Vom zu erwartenden Eingriff durch das eigentliche Brückenbauwerk sind vor allem geringwertige Biotoptypen betroffen. Durch die geplante Neugestaltung eines Dammbauwerkes auf Höhe der Kleingartenanlage entfallen jedoch höherwertige gesetzlich geschützte Biotoptypen wie Feldhecken und -gehölze die voraussichtlich in weiten Teilen durch einen geringwertigeren Biotoptyp (Grasreiche ausdauernde Ruderalvegetation) ersetzt wird.

Ein Antrag auf Ausnahme nach § 30 Absatz 3 BNatSchG wird kurzfristig (parallel zum Bebauungsplanverfahren) bei der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Ludwigsburg gestellt.

Da die Eingriffsfolgen nicht im Gebiet ausgeglichen werden können, werden außerhalb des Plangebiets im Bereich südlich des „GE Wasserturm“ und der Westrandstraße (Grundstücke mit den Flst.-Nrn. 4333 bis 4335) Maßnahmen zum Ausgleich dieses Verlustes durch eine Ersatzpflanzung (Feldgehölz) erforderlich.

Dem verbleibenden Defizit wird die Ökokontomaßnahme KW-2500_2518_2526 zugeordnet. Auf den städtischen Grundstücken mit den Flst.-Nrn. 2500, 2518 und 2526 am östlichen Markungsrand (ca. 250 m südlich der Theodor-Heuss-Straße im Bereich des Gewanns „Hasensaul“) wurden Buntbrachen auf ehemaligen Ackerstandorten entwickelt.

→ Nach Umsetzung und Zuordnung der o.g. Kompensationsmaßnahmen verbleiben keine erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild.

Artenschutz

→ Siehe hierzu auch die Anlagen 3 und 3.1 zum Bebauungsplan (Faunistische Untersuchungen mit spezieller artenschutzrechtlicher Prüfung in der Fassung vom 13.08.2021, geändert am 11.03.2022 (Planbar Gütthler, Ludwigsburg)).

Mit der Umsetzung des Brücken-Neubaus kommt es zum Abbruch der bestehenden Brücke und zu Eingriffen in Gras-/Krautfluren, Gehölze sowie Flächen mit Ruderalvegetation. Punktuell wird zudem in den Schotterkörper des Gleisbetts eingegriffen.

Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Umsetzung des Bauvorhabens mit erheblichen Beeinträchtigungen artenschutzrechtlich relevanter Vertreter der Tiergruppen Vögel und Reptilien verbunden ist, erfolgten zwischen Juni 2020 und Juni 2021 faunistische Untersuchungen dieser Tiergruppen sowie die Erfassung nutzbarer Habitatstrukturen für diese Tiergruppen innerhalb des für das Bauvorhaben notwendigen Flächenbedarfs, der über die Grenzen des Bebauungsplan-Geltungsbereichs (im weiteren als Untersuchungsgebiet benannt) hinausgeht.

Im Zuge der Erfassung von Habitatstrukturen konnten ebensolche an Gebäuden innerhalb des Untersuchungsgebiets festgestellt werden. Sollte entgegen der bisherigen Planung Gebäude abgebrochen werden, muss ein entsprechender Ausgleich (potenziell) genutzter Strukturen erfolgen.

Die Erfassung der Brutvögel im Untersuchungsgebiet erbrachte Nachweise für 31 Vogelarten. Davon wurden 16 als Brutvögel eingestuft, drei weitere Arten als potenzielle Brutvögel. Als Bruthabitate eignen sich im Untersuchungsgebiet Gebäude für Gebäude- und Nischenbrüter, Gehölze für Freibrüter und zahlreiche Nisthilfen für Höhlenbrüter.

Im Rahmen der Reptilienkartierung konnte die Mauereidechse mit insgesamt 165 Sichtungen nachgewiesen werden. Sichtungen erfolgten im gesamten Untersuchungsgebiet wobei die meisten Individuen entlang des gleisbegleitenden Schotterbereichs auf der westlichen Seite und im Zentrum des Untersuchungsgebiets festgestellt wurden. An wenigen lokal begrenzten Stellen im Untersuchungsgebiet befinden sich Raupenfraßpflanzen des

Nachtkerzenschwärmer. Aufgrund der geringen Standorttreue, der Habitatausstattung und der Tatsache, dass die Fraßpflanzenvorkommen weitestgehend außerhalb der Eingriffsbereiche liegen, ist ein Vorkommen dieser nach Anhang IV der FFH-Richtlinie gelisteten Schmetterlingsart jedoch als unwahrscheinlich zu erachten.

Die Betroffenheit weiterer Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie kann entweder aufgrund der aktuellen Verbreitung dieser Arten oder der vorhandenen Habitatstrukturen im Vorhabensbereich ausgeschlossen werden.

Im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplans bzw. der Baumaßnahme „Große Pflugfelder Brücke“ entfallen Nistplätze verschiedener frei-, gebäude- und höhlenbrütender Vogelarten. Für einzelne artenschutzrechtlich relevante Tierarten wird - ausgelöst durch das Vorhaben – die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang nicht gewahrt.

Trotz aller Vermeidungsmaßnahmen kann eine Erfüllung der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für die Mauereidechse voraussichtlich nicht verhindert werden. Eine Möglichkeit auf Erteilung einer Ausnahme des Zugriffsverbots wurde durch eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG beim Regierungspräsidium Stuttgart beantragt.

Für alle anderen nachgewiesenen, artenschutzrechtlich relevanten Tiergruppen und -arten ist, sofern die in den „faunistischen Untersuchungen mit spezieller artenschutzrechtlicher Prüfung in der Fassung vom 13.08.2021, geändert am 11.03.2022 (Planbar Güthler, Ludwigsburg) dargestellten und in den Bebauungsplan als planungsrechtliche Festsetzungen übernommenen Vermeidungs- und vorgezogenen (CEF) Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt werden, die Umsetzung des Bauvorhabens „Große Pflugfelder Brücke“ nach den Erkenntnissen der durchgeführten Untersuchung nicht geeignet Zugriffsverbote nach § 44 BNatSchG zu verletzen und damit aus artenschutzrechtlicher Sicht zulässig.

11. Immissionsschutz/verkehrliche Beurteilung

Die geplante Brücke soll in der Nachbarschaft der ca. 700 m entfernten Firma Air Liquide Deutschland GmbH, Solitudeallee 115 errichtet werden. Diese stellt aufgrund der dort gehandhabten und gelagerten Stoffe einen Betriebsbereich im Sinne des § 3 Abs. 5 a BImSchG der unteren Klasse dar (→ Störfallbetrieb).

Nach § 50 BImSchG ist bei raumbedeutsamen Planungen, aber auch bei Einzelbauvorhaben dafür Sorge zu tragen, dass zwischen schutzbedürftigen Gebieten und Objekten (z.B. Wohngebiete, öffentlich genutzte Gebäude und Gebiete, Erholungsgebiete und Hauptverkehrswege) auf der einen Seite und einem Betriebsbereich auf der anderen Seite, angemessene Abstände eingehalten werden, um schädliche Umwelteinwirkungen sowie die von Störfällen hervorgerufenen Auswirkungen so weit wie möglich zu vermeiden.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde die Verträglichkeit zwischen der geplanten Brücke und dem Störfallbetrieb im Sinne des § 50 BImSchG beurteilt.

Die Grundlage zur Beurteilung bildet Ref.-Nr. B 18 des Fragen- und Antwortkatalogs zur Richtlinie 96/82/EG vom 06.02.2006. Hier wird der Begriff „wichtiger Verkehrsweg“ definiert. Zur Beurteilung der Brücke sind folgende Kriterien ausschlaggebend:

- Straßen mit weniger als 10.000 Pkw in 24 h sind keine wichtigen Verkehrswege.
- Andere Straßen (zulässige Höchstgeschwindigkeit < 100 km/h) mit mehr als 100.000 PKW in 24 h oder mehr als 4.000 PKW in der verkehrsreichsten Stunde sind ein wichtiger Verkehrsweg.

Zum Zeitpunkt der letztmaligen Analyse (im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes der Stadt Kornwestheim) im Jahr 2014 lag die Kfz-Belastung auf der „Großen Pflugfelder Brücke“ bei rund 2.800 Kfz in 24 Stunden.

Bei der „Großen Pflugfelder Brücke“ handelt es sich somit um keinen „wichtigen Verkehrsweg“.

12. Bodenordnung

Die Grundstücke innerhalb des Geltungsbereichs befinden sich (überwiegend) im Eigentum der Stadt Kornwestheim, der Deutschen Bahn AG (DB) und einem privaten Grundstückseigentümer.

Für die Anbindung der neuen, breiteren Brücke an den bereits bestehenden Verkehrsraum, muss auf beiden Seiten der Brücke Grunderwerb durchgeführt werden.

Auf der Ostseite der Brücke müssen 63 m² von einem privaten Eigentümer erworben werden. Von der DB müssen auf der Ostseite 290 m² sowie auf der Westseite 690 m² für die Umsetzung des Brückenbauwerkes abgekauft werden.

13. Kosten der Erschließung

Die voraussichtlichen Baukosten in Höhe von 22.200.000,00 Euro setzen sich wie folgt zusammen.

- Abbruch: 4.800.000,00 €
- Neubau Brücke: 11.800.000,00 €
- DB-Anlage: 900.000,00 €
- Verkehrsanlage: 1.250.000,00 €
- Planung: 2.700.000,00 €
- Unvorhergesehenes: 750.000,00 €

In den Baukosten wurde die aktuelle Preisentwicklung im Bauwesen berücksichtigt und ein Baukostenzuschlag mit eingerechnet. Belastbarere Angaben zu den Baukosten können erst nach der Vergabe der Abbruch- und Neubauarbeiten genannt werden.

14. Flächenbilanz

Geltungsbereich Bebauungsplan:	4.084 m² (100 %)
davon:	
öffentliche Straßenverkehrsflächen:	4.084 m ² (100%)

Für die Ausarbeitung des Bebauungsplans:

Fachbereich Planen und Bauen - Abteilung Stadtplanung

Kornwestheim, 13.06.2022