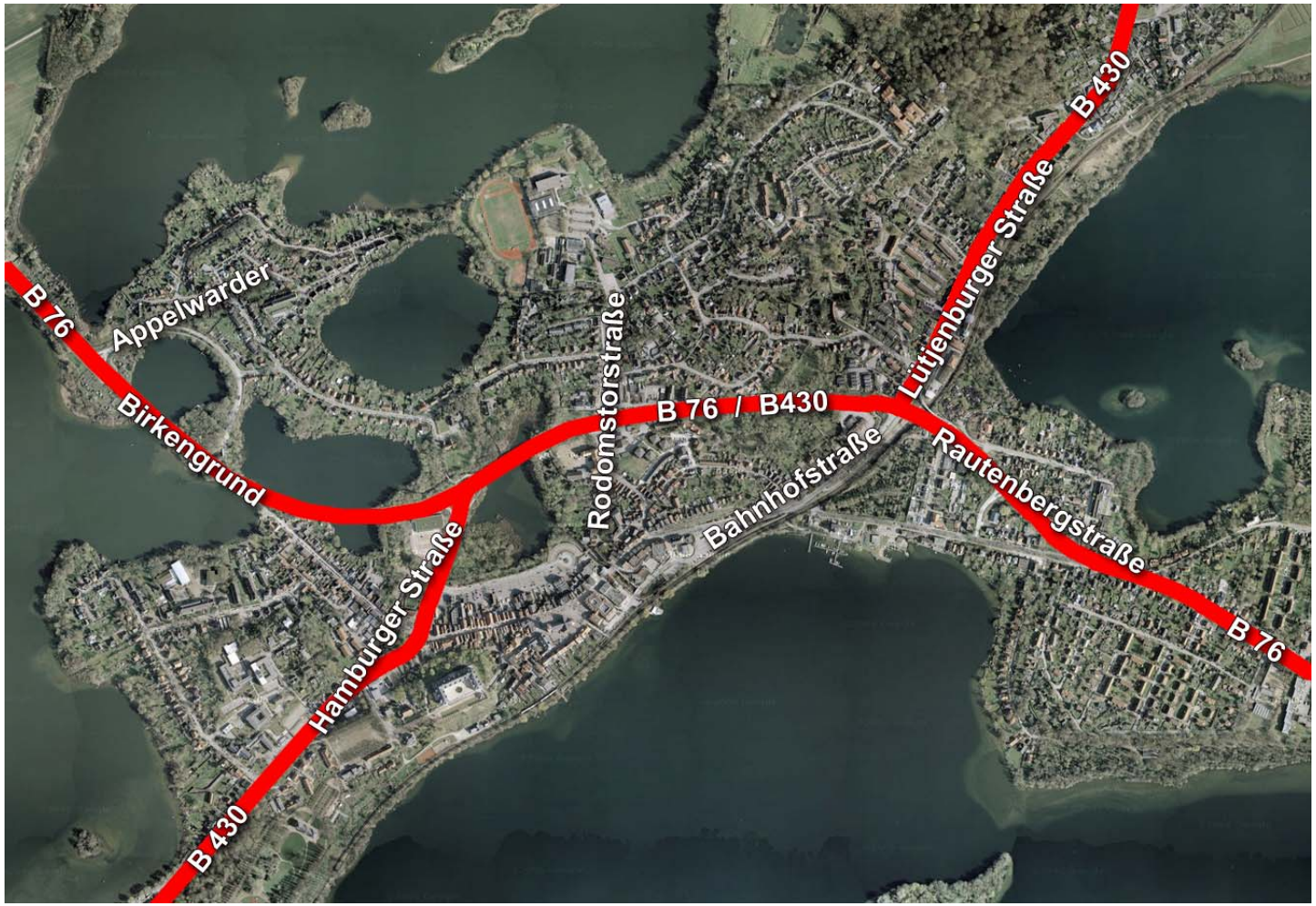
Machbarkeitsstudie

zur städtebaulichen Integration der B76 / B430 in der Ortslage von Plön

Zusammenfassung und Teilergebnisse für den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr



Auftraggeber

Stadt Plön
Schlossberg 3-4
24306 Plön

Auftragnehmer

GRUPPE PLANWERK
Stadtplaner Architekten Ingenieure
Pariser Straße 1, 10719 Berlin
Tel. 030 889 163 9-0 Fax 030 889 163 91
mail@gruppeplanwerk.de www.gruppeplanwerk.de

zusammen mit

HOFFMANN-LEICHTER
Ingenieurgesellschaft mbH
Bundesallee 13 – 14
10719 Berlin
Tel. 030 8872767-0 Fax 030 8872767-99
info@hoffmann-leichter.de www.hoffmann-leichter.de

09.Oktober 2008

Inhaltsverzeichnis

1. Problemlage und Ausgangssituation 4
2. Lärmschutzwand 6
2.1. Vorschlag für Lageänderung der geplanten Lärmschutzwand 8
2.2. Vorschlag zum Verzicht der Lärmschutzwand, ggf. Ersatz durch passiven Lärmschutz 8
2.3. Vorschlag für transparente Ausführung der Lärmschutzwand 9
3. Neuordnung und Umbau von Knoten 11
3.1. Hamburger Straße / B76, B430 11
3.2. Rodomstorstraße / B76, B430 13
3.3. Lütjenburger Straße / B 76, B 430 15
3.4. Ihlpol / B 76, B 430 16
4. Integration von Nebenanlagen in den Abschnitten der B 76 / B 430 17
5. Aufwertung städtebaulicher Sonderbereiche (i. V. mit Änderungen der geplanten Lärmschutzmaßnahmen) 24

1. Problemlage und Ausgangssituation

In den 1970er Jahren begannen die Planungen für den Ausbau der Bundesstraßen 76 und 430 in der Ortslage von Plön, die bis dahin gebündelt mitten durch den historischen Stadtkern der Stadt verliefen und die mit ihrer hohen Verkehrsbelastung die Entwicklung des Zentrums erheblich beeinträchtigten. Das lange von der Stadt Plön gewünschte Vorhaben sah eine neue Trasse für die beiden Bundesstraßen zwischen der Johannisstraße im Westen und der Eutiner Straße im Osten in weitgehend unbebauten und landschaftlich geprägten Bereiche nördlich der Innenstadt vor. Über eine Verlängerung der Hamburger Straße nach Norden sollte die B 430 an die B 76 angebunden werden. Bis in die 1980er Jahre wurde diese Planung i. V. mit dem erforderlichen Planfeststellungsverfahren realisiert. Damit wurde der Durchgangsverkehr aus dem Stadtkern herausgenommen. Nach Abwidmung der ehemals klassifizierten Straßen, wurden umfangreiche Maßnahmen zur Aufwertung der Innenstadt durchgeführt (Fußgängerzone, Stellplatzanlagen etc).

Der Planung und Planfeststellung lagen die für die damalige Zeit üblichen Bemessungs- und Ausbaustandards zugrunde. Die neue Trasse wurde nach Standards für eine außerörtliche Verbindungstraße mit 2 Fahrstreifen je Richtung im gemeinsamen Abschnitt von B 76 und B 430 (Hamburger Straße bis Lütjenburger Straße) und je einer Fahrspur in den anschließenden Abschnitten der B 76 ausgebaut. Zu den Standards der Anlage gehören u. a. durchgängige Schutzplanken, der Verzicht auf Straßenbeleuchtung, der Verzicht auf Geh- und Radwege sowie die Führung des querenden Fußgänger- und Fahrradverkehrs durch Straßenunterführungen.

Heute hat der Straßenzug neben seiner Bedeutung als Abschnitt der Bundesstraßen 76 und 430 für den überörtlichen Verkehr vor allem auch eine wichtige örtlich Verbindungsfunktion. Durch seine zentrale Lage zwischen Innenstadt und den Stadtteilen sowie dem der topografischen Lage am Wasser geschuldeten Mangel an anderen innerstädtischen Straßenverbindungen führen viele innerstädtische Fahrten über den Straßenzug. Zwischen Hamburger Straße und dem östlichen Ortseingang ist die B 76 zur wichtigsten innerörtlichen Straßenverbindung geworden. Diese Bedeutung hat der Straßenzug aber nur in seiner verkehrlichen Verbindungsfunktion. Städtebaulich ist er durch seinen `autogerechten´ Ausbau und seine auf technische und sicherheitstechnische Normen reduzierte Bauwerksform nicht integriert. Breite Fahrspuren, beidseitig Schutzplanken ohne Geh- und Radwege und das Fehlen von Straßenbeleuchtung erzeugen den Eindruck einer Straße mit außerörtlichem Charakter. Die -sicher sinnvolle- Beschränkung der Geschwindigkeit auf innerörtlich zulässige 50km/h steht im Widerspruch zum Ausbaustandard. Es ist davon auszugehen, dass bei einem Neubau die Verkehrsanlage nach derzeitigen Standards städtebaulich-gestalterisch besser in den Stadtkörper integriert werden würde. Obwohl eine Entwicklung der B 76 / B430 in der Ortslage von Plön im Sinne einer integrierten Stadtstraße aus stadtentwicklungspolitischen Gründen sinnvoll wäre, ist der rechtliche Gestaltungsspielraum dafür gering. Die Verkehrsanlage ist planfestgestellt, alle größeren Änderungen bedürften eines umfangreichen neuen Plan- und Genehmigungsverfahrens, von einer Zustimmung dazu durch die genehmigenden Behörden ist z. Zt. nicht auszugehen.

Allerdings gibt es einen aktuellen Anlass für die Stadt Plön, sich mit den kurz- mittel- und langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten der B76 / B 430 auseinanderzusetzen: Die in dem Planfeststellungsverfahren für den damaligen Ausbau bereits rechtlich verankerten Lärmschutzmaßnahmen sollen demnächst umgesetzt werden. Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr lässt dafür bereits seit 2007 entsprechende Planungen erarbeiten. Vorgesehen sind entsprechend den lärmschutztechnischen Berechnungen

abschnittsweise Lärmschutzwände. Diese Maßnahmen sind in der Stadt Plön nicht unumstritten, da sie ggf. den nicht integrierten Charakter der Straße noch verstärken (Tunnel) und ihre Umsetzung aufgrund der Kosten von mehreren Millionen Euro eine baulich-strukturelle Veränderung der Verkehrsanlage für lange Zeit ausschließen würden.

Die Stadt Plön hat deshalb im Juni 2008 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die sondieren soll, welche Möglichkeiten für eine bessere städtebauliche Integration / Aufwertung des Straßenzugs der B 76 / B430 zwischen Hamburger Straße und Eutiner Straße in Betracht kommen können ohne die Leistungsfähigkeit und Verkehrsbedeutung einzuschränken. Außerdem sollen Vorschläge entwickelt werden, wie die geplanten Lärmschutzmaßnahmen noch an wichtige städtebauliche Anforderungen und Vorgaben angepasst werden können.
Dabei geht es nicht darum, die Lärmschutzmaßnahmen in Frage zu stellen sondern darum, Lösungen zu finden, wie sie mit wichtigen städtischen Zielen zur Stadtentwicklung zu vereinbaren sind.

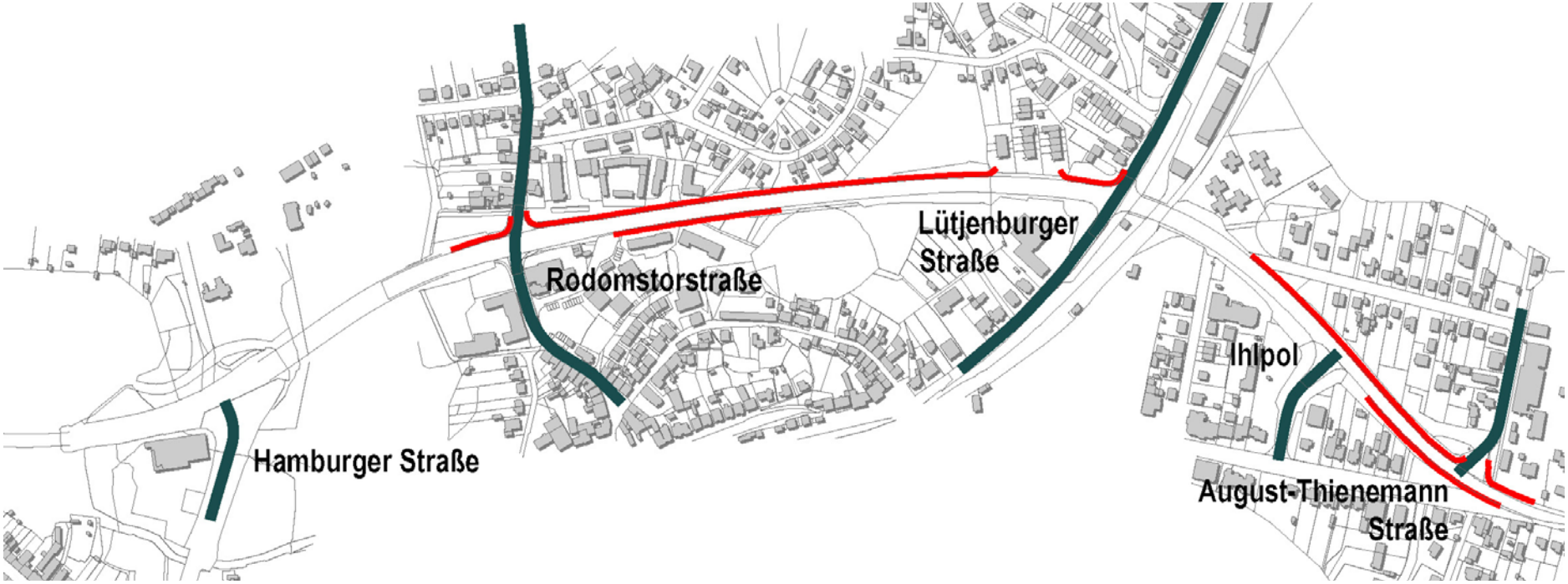
Die Bearbeitung der Machbarkeitsstudie erfolgte unter der Maßgabe, ein Bündel von eher kleinteiligen und unabhängig voneinander umzusetzenden Maßnahmen oder Maßnahmepakete zu entwickeln und auf komplexe und kostenaufwändige Umbaumaßnahmen zu verzichten.

Am 26.08.2008 fand in Plön eine Abstimmung mit Vertretern der Stadt Plön, des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr sowie den Gutachtern zur Erörterung der vorliegenden Zwischenergebnisse statt. Vereinbart wurde, Unterlagen für weitere Sondierungen dem Landesbetrieb zu Verfügung zu stellen. Am 04.September 2008 wurden die Zwischenergebnisse der Untersuchung dem Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Plön vorgestellt, erörtert und grundsätzlich befürwortet. Einzelne Vorschläge aus der Diskussion wurden in die weitere Bearbeitung integriert.

In den vorliegenden Unterlagen werden wichtige Zwischenergebnisse für den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr zur weiteren Verwendung und Abstimmung zusammengefasst.

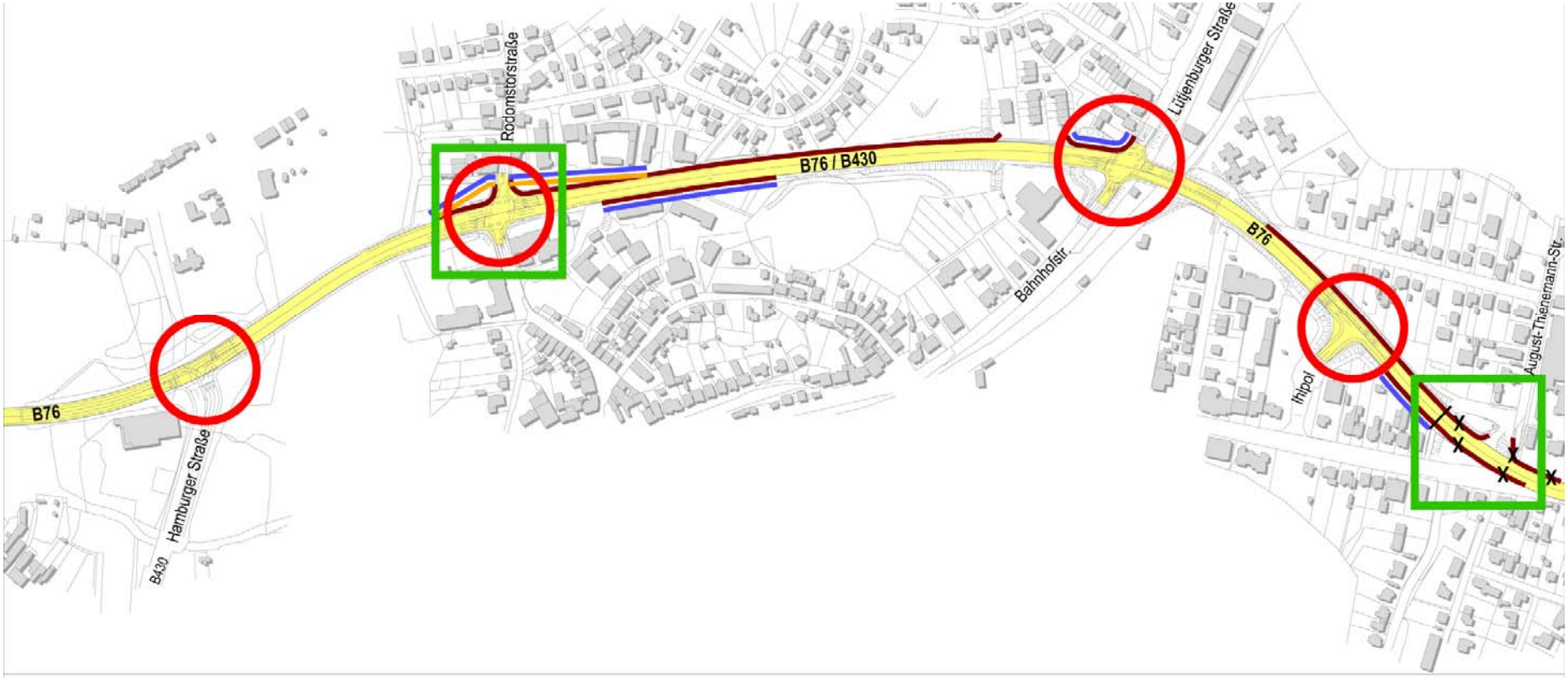
2. Lärmschutzwand

Die bisherige Planung zum Lärmschutz sieht entlang der B 76 / B 430 Lämschutzwände von bis zu 4,5 m Höhe in folgenden Bereichen vor:
Auf der Nordseite:
Westlich und östlich der Rodomstorstraße sowie westlich der Einmündung Lütjenburger Straße und östlich der Lütjenburger Straße bis zur Einmündung August-Thienemann-Straße (einschließlich einer Lärmschutzwand östlich dieser Einmündung),
Auf der Südseite:
Östlich der Rodomstorstraße (vor allem Brückenbereich) und östlich Ihlpol bis zur Eutiner Straße.



Übersicht des aktuellen Planungsstandes zur Lärmschutzwand

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden Abschnitte und Orte identifiziert, die durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen städtebaulich und stadträumlich stark beeinträchtigt werden würden. Der unten abgebildete Lageplan zeigt Entwicklungsvorschläge zur Integration der B 76 in den städtischen Raum.



Entwicklungsvorschläge

- Lärmschutzwand, Planung Landesbetrieb
- Lageänderung Lärmschutzwand
- Transparente Ausführung Lärmschutzwand
- Verzicht auf Lärmschutzwand
- Integration von Nebenanlagen
- Neuordnung und Umbau Knoten
- Aufwertung städtebaulicher Sonderbereiche (in Kombination mit Änderungen der geplanten Lärmschutzmaßnahmen)

2.1. Vorschlag für Lageänderung der geplanten Lärmschutzwand

Der Knotenbereich Rodomstorstraße

Durch die geplante Führung der Lärmschutzwand direkt entlang des nördlichen Fahrbahnrandes und um die Ecke in die nördliche Rodomstorstraße wird der stadträumliche Zusammenhang in den Bereich der Rodomstorstraße hinein erheblich gestört, die Sichtbeziehungen aus und in die Rodomstorstraße werden eingeschränkt. Es entsteht eine starke räumliche Barriere nach Norden.

Vorgeschlagen wird eine Lageänderung der Lärmschutzwand nach Norden beidseits des Knoten, um eine stärkere räumliche Öffnung der nördlichen Einmündung sowie Flächen für eine gestalterische Aufwertung entlang der B 76 zu erzeugen.

2.2. Vorschlag zum Verzicht der Lärmschutzwand, ggf. Ersatz durch passiven Lärmschutz

Der platzartige Bereich an der Einmündung Eutiner Straße

Die Eutiner Straße war bis zum Ausbau der B 76 Bestandteil der historischen Straßenverbindung Plön – Eutin und Hauptzugang zur Innenstadt von Plön aus Osten. Die verkehrliche Bedeutung hat die Eutiner Straße nach der Abhängung vom übergeordneten Straßennetz verloren, die räumliche Bedeutung im Stadtgrundriss hat sie aber immer noch. Für den von Osten kommenden Besucher erschließt sich im Verlauf der B 76 hier eine direkte Sichtbeziehung zum Stadtkern (auch wenn die Baumpflanzungen entlang der B 76 diese Sicht einschränkten. Die Einmündung der Eutiner Straße ist Bestandteil eines platzartigen Raumes, der sich über die B 76 nach Norden erstreckt und der im Kontext mit der konstituierenden Bedeutung der Eutiner Straße im Stadtgrundriss Plöns stadträumlich als exponiert zu bewerten ist (Scharnier zwischen Innen und Außen, Alt und Neu).

Mit den geplanten Lärmschutzwänden in diesem Bereich würden die räumlichen Potenziale des Platzes sowie die historischen Bezüge der Eutiner Straße unwiderruflich zerstört.

Vorgeschlagen wird der Verzicht von Lärmschutzwänden in diesem `platzartigen´ Bereich und Ersatzmaßnahmen - sofern erforderlich - durch passiven Lärmschutz.

Einmündung Lütjenburger Straße

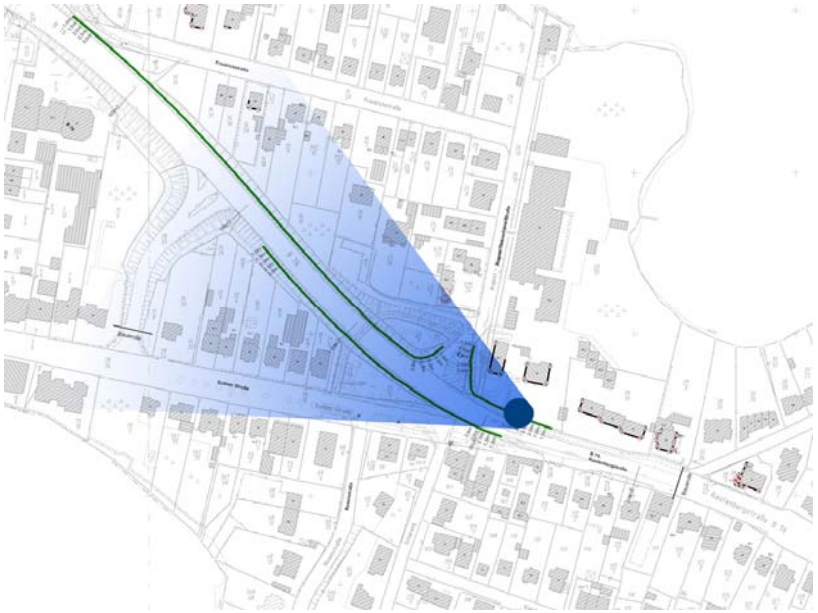
Mit der geplanten Lärmschutzwand auf der nordwestlichen Seite des Knotens B 76 / Lütjenburger Straße wird der stadträumliche Zusammenhang und das Stadtbild (Blick auf attraktive Bebauungen) erheblich gestört. Empfohlen wird in diesem Bereich die Verwendung einer transparenten Lärmschutzwand.

Straßenabschnitte mit gegenüberliegenden Lärmschutzwänden

In den Straßenabschnitten, die beidseitig von einer Lärmschutzwand begrenzt werden, ist mit einer starken Tunnelwirkung zu rechnen (s. folgende Simulationen). Für diesen Bereich wird empfohlen, eine der Seiten als transparente Lärmschutzwand auszubilden.

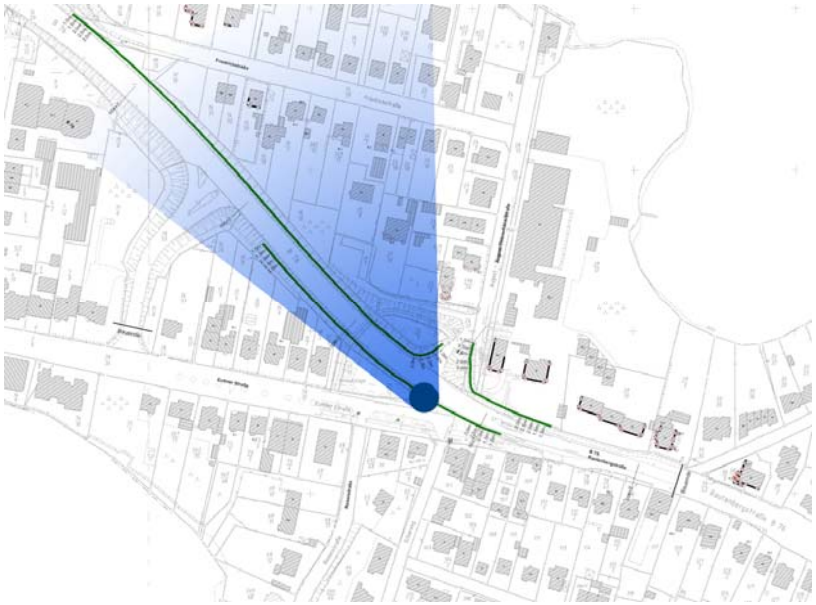
2.3. Vorschlag für transparente Ausführung der Lärmschutzwand

Zur Verdeutlichung der zu erwartenden räumlichen Wirkungen durch die geplanten Lärmschutzwände wurden die im Folgenden dargestellten Simulationen erstellt. Insbesondere der umseitige dargestellte Vergleich zwischen massiver und transparenter Lärmschutzwand verdeutlicht die Abschwächung des Tunneleffektes bei unterschiedlicher Ausführung der Lärmschutzwände.



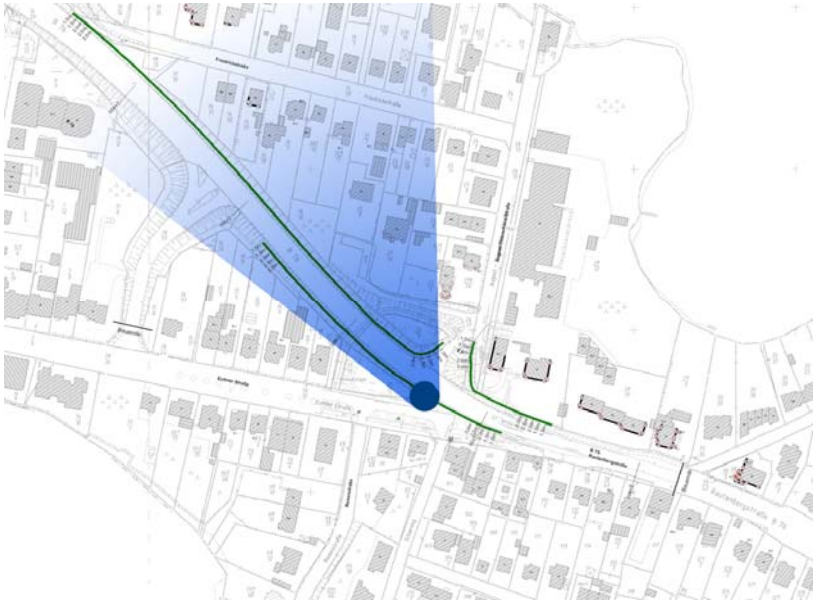
Blickwinkel Simulation

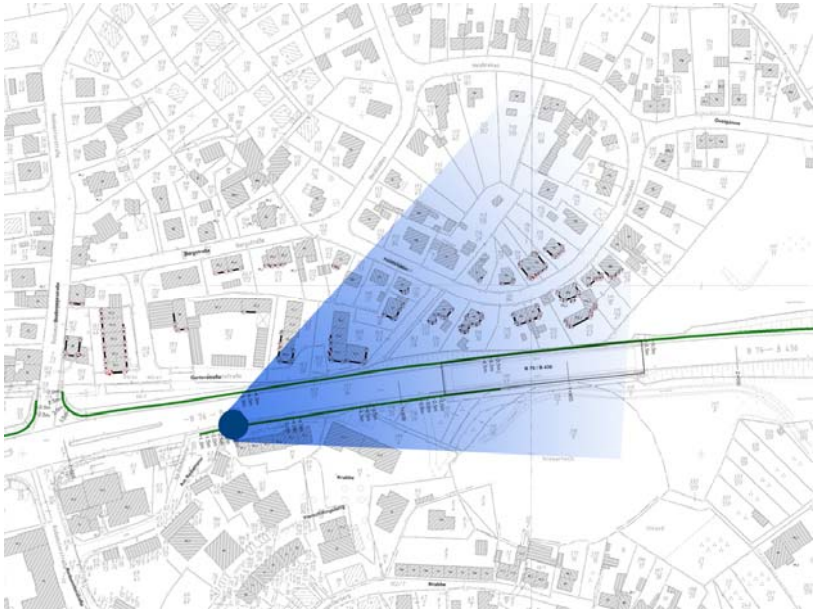
Simulation Lärmschutzwand Einmündung August-Thienemann-Str.



Blickwinkel Simulation

Simulation Lärmschutzwand Einmündung August-Thienemann-Straße als massive Ausführung und als transparente Variante





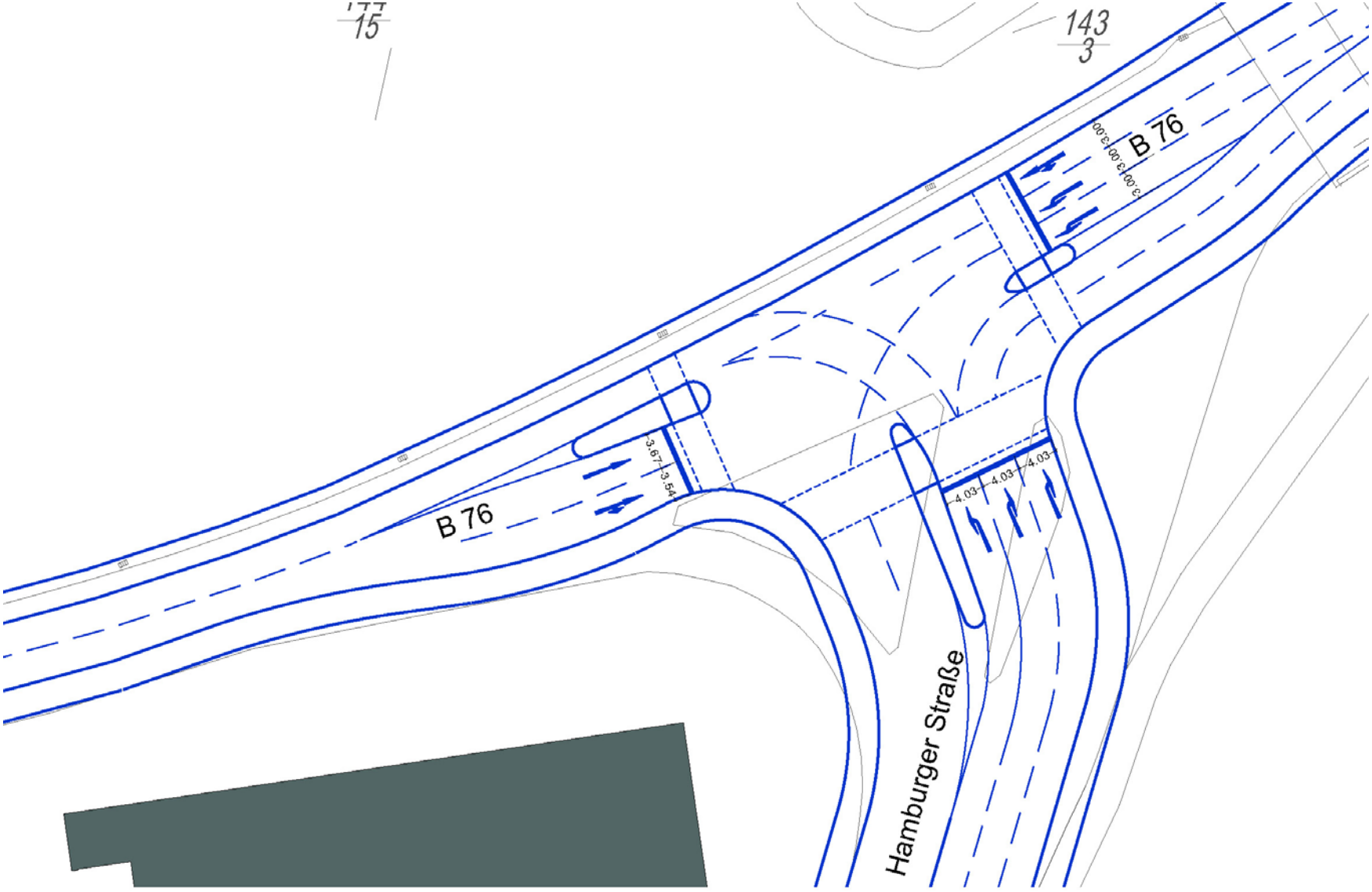
Blickwinkel Simulation

Simulation Lärmschutzwand B76 / B 430 Richtung östl. Rodomstorstraße

3. Neuordnung und Umbau von Knoten

3.1. Hamburger Straße / B76, B430

Die Fußgänger- und Fahrradgerechte Umgestaltung des Knotens erfordert die komplette Neuanlage der entsprechenden Furten im Kreuzungsbereich sowie die Herstellung der erforderlichen Gehweganlagen bis zum Anschluss an den Bestand in der Hamburger Straße. Durch Verwendung kleinerer Bordradien können die derzeitigen Einfahr- und Räumwege auch mit der Neuanlage der Furten realisiert werden.
Westlich und Östlich der Einmündung sind in der B 76 zwei Querungsinseln anzuordnen, sowie die Farbahnteiler rückzubauen und im Einmündungsbereich der Hamburger Straße gem. der umseitige dargestellten Situation herzustellen.
Die Anzahl der Fahrstreifen bleibt erhalten, die jeweilige Fahrstreifenbreite wird auf 3,25 bis 3,0m reduziert.
Die Lichtsignalanlagen sind entsprechend anzupassen und neu zu errichten.



Umgestaltungsvorschlag Knoten Hamburger Straße / B76, B430

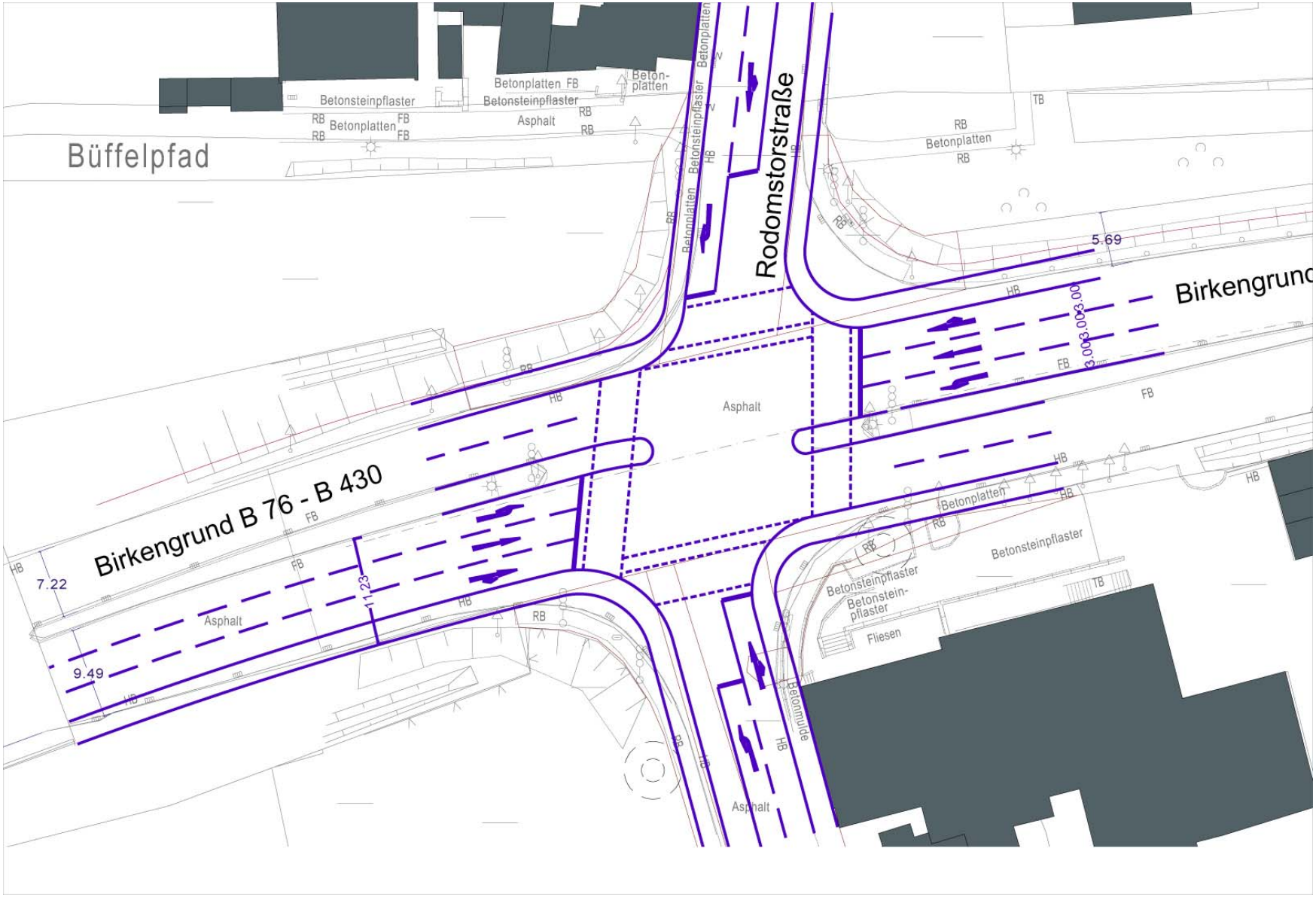
3.2. Rodomstorstraße / B76, B430

Die Rodomstorstraße bildet im Erschließungssystem eine besonders wichtige räumliche und verkehrliche Verbindung zwischen der Innenstadt und den nördlich gelegenen Wohngebieten der Stadt Plön. Der ehemals organisch gewachsene stadträumliche Zusammenhang der Stadtteile über die Rodomstorstraße wurde mit dem Neubau der B 76 erheblich gestört. Räumlich und funktional bildet die B 76 eine erhebliche Barriere an der wichtigen Nahtstelle zwischen Innenstadt und Stadterweiterung. Die Störungen werden durch die Knotenausbildung noch verstärkt: Große Eckradien, zurückgezogene Haltelinien erfordern lange Überwege für Fußgänger und Fahrradfahrer. Die Fußgängerflächen sind sehr beengt, ein Begegnungsfall mit Kinderwagen fast ausgeschlossen. Die – aus bisher nicht nachvollziehbaren Gründen – angelegte einseitige Gehwegrampe vor der ehemaligen Meierei stört zusätzlich das stadträumliche Erscheinungsbild. Hinzu kommt, dass die Begleiträume an allen vier Ecken des Knoten seit dem Bau der Verkehrsanlage als `Restflächen´ übrig geblieben und kaum in die Umgebung integriert sind.
Die bisherige Planung zum Lärmschutz sieht an dem Knoten Rodomstorstraße auf der Nordseite die Führung von Lärmschutzwänden dicht an der B 76 entlang und um die Ecke. Damit würde die Barrierewirkung der B76 noch verstärkt, Blickbeziehungen in und aus der Rodomstorstraße noch stärker eingeschränkt.

Da die Rodomstorstraße die einzige `Öffnung´ entlang der B76 zwischen Hamburger Straße und Lütjenburger Straße ist, über die der Besucher die stadträumlichen Bezüge im Siedlungszusammenhang Plöns wahrnehmen kann, sollte der Knoten aufgewertet werden. Zu dem vorgeschlagenen Maßnahmenbündel gehören:
Neuordnung des Knotens mit engeren Kurvenradien, dichter an die Kreuzung herangezogen Haltlinien, kürzere Übergänge für Fußgänger – damit auch kürzere Räumzeiten und ggf. eine größere Leistungsfähigkeit der B76 / B430. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit könnte für die Fußgänger-LSA ggf. eine Bedarfsschaltung vorgesehen werden.
Im Bereich der südlichen Einmündung der Rodomstorstraße in die B 76 wird eine zusätzliche Fußgängerfurt zur Querung in West-Ost-Richtung angelegt. Der Radweg wird im Kreuzungsbereich auf die Fahrbahn geführt und mit entsprechender Markierung kenntlich gemacht.
Die Fahrstreifenbreite kann einheitlich mit 3,0m angelegt werden. Die erforderlichen Umbaumaßnahmen erstrecken sich auf die vorhandenen Gehwege, Mittelinseln und den Anpassungsarbeiten an den Lichtsignalanlagen. Die Rampe vor der Meierei sollte zugunsten ebenerdiger Gehwege zurückgebaut werden.

Lageänderung der Lärmschutzwand auf der Nordseite sollte zugunsten einer Bildung von platzartigen Räumen durchgeführt werden, die den Knotenbereich aufwerten und den Verlauf der B 76 / 430 räumlich-gestalterisch gliedern.

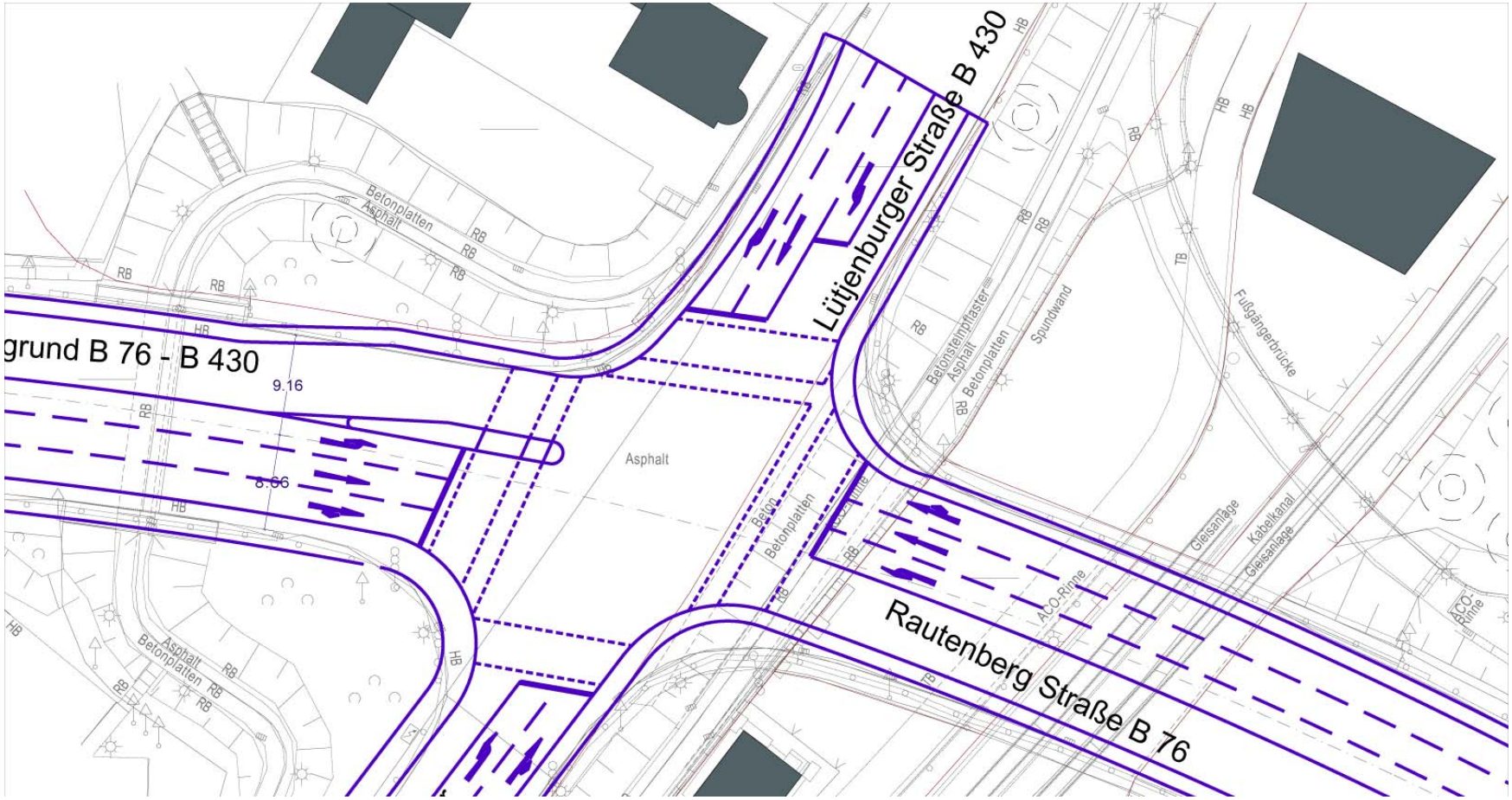
Aufwerten der südlichen Begleiträume (Schulhof und Vorfläche der Meierei) in räumlich-gestalterischer und funktionaler Hinsicht.



Umgestaltungsvorschlag Knoten Rodomstorstraße / B76, B430

3.3. Lütjenburger Straße / B 76, B 430

Der Vorschlag für eine Fußgänger- und Fahrradgerechte Umgestaltung des Knotens erfordert die komplette Neuanlage der entsprechenden Furten im Kreuzungsbereich sowie die Herstellung der erforderlichen Gehweganlagen bis zum Anschluss an den Bestand in der Lütjenburger Straße. Durch Verwendung kleinerer Bordradien können die derzeitigen Einfahr- und Räumwege auch mit der Neuanlage der Furten realisiert werden. Westlich der Einmündung ist eine neue Querungsinsel für Fußgänger vorgesehen.
Die Anzahl der Fahrstreifen bleibt erhalten, die jeweilige Fahrstreifenbreite wird auf 3,0m reduziert.
Die Lichtsignalanlagen sind entsprechend anzupassen und neu zu errichten.



3.4. Ihlpol / B 76, B 430

Um den großen Flächenverbrauch rückgängig zu machen wird die Herstellung einer stadtverträglichen kompakten Einmündungssituation unter Aufrechterhaltung der vorh. Spuraufteilung vorgeschlagen. Dies erfordert den Rückbau der vorhandenen Fahrbahnteiler sowie die Herstellung von Geh- und Radverkehrsanlagen mit kleinen Radien und die Anpassung der Verkehrsbeleuchtung. Ggf. kann durch entsprechende Markierung ein Radfahrstreifen in Fortführung der Ihlpohl-Straße angelegt werden. Die Fahrstreifenbreite wird auf 3,25 bis 3,0m reduziert.

Umgestaltungsvorschlag Knoten Ihlpol / B76, B430

4. Integration von Nebenanlagen in den Abschnitten der B 76 / B 430

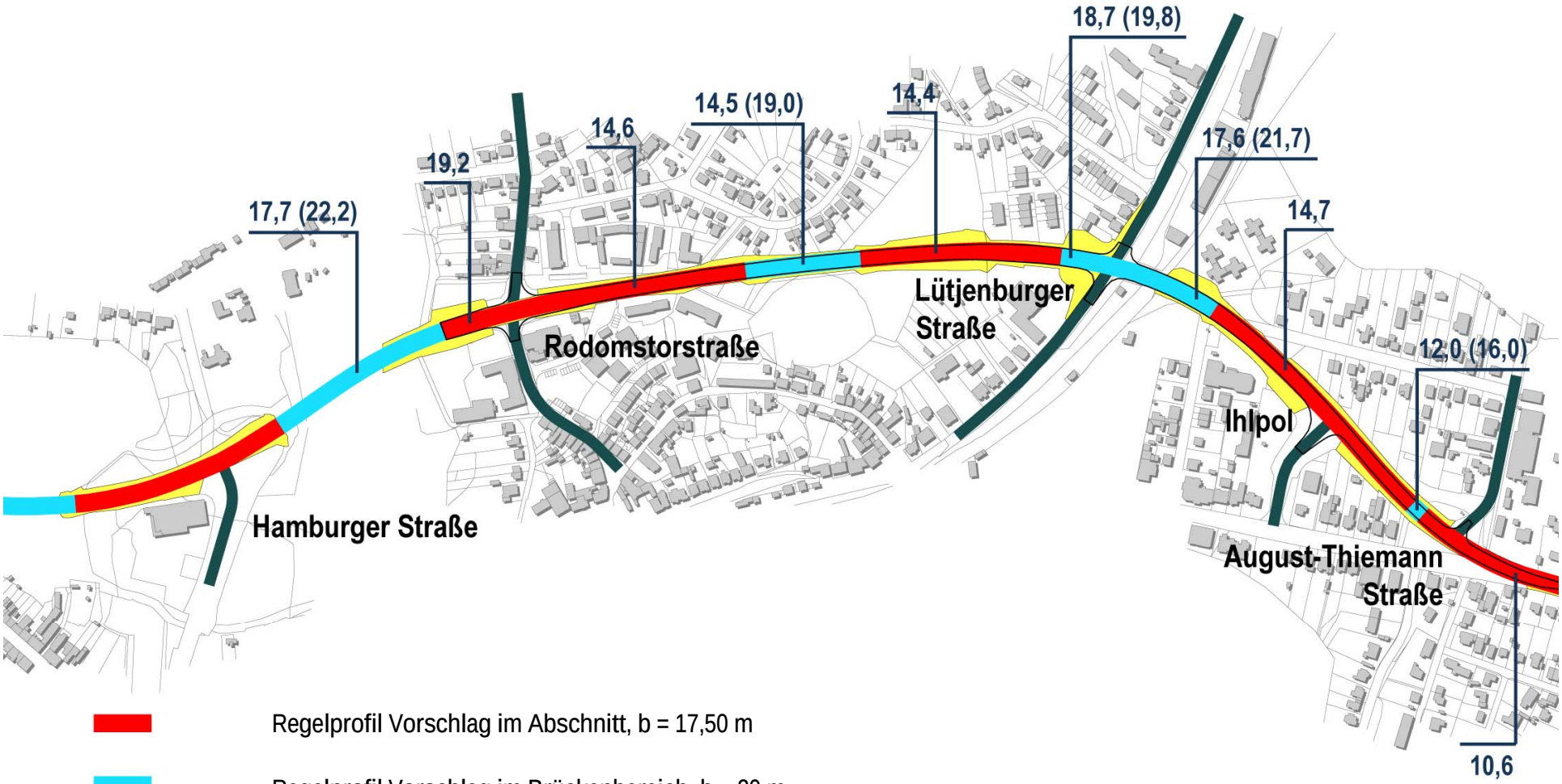
Die B 76 / B430 wurde zwischen der Hamburger Straße und der Eutiner Straße nach Standards für eine außerörtliche Verbindungsstraße ausgebaut ohne Gehwege, Radwege und Beleuchtung aber mit Schutzplanken und breiten Fahrstreifen. Der querende Fußgänger- und Fahrradverkehr wird durch Straßenunterführungen, Fußgänger und überörtlicher Fahrradverkehr entlang der B 76 zwischen Appelwarder und Eutiner Straße mit Umwegen durch die Innenstadt geführt. Der streifenartige Charakter der Außerortsstraße wurde so in die Ortslage von Plön hinein und durch den Ort hindurch verlängert. Dies hat folgende Wirkungen:

- Der Straßenraum hat keinen Bezug zur Eigenart der Stadt Plön, die B 76 / B430 wird zu einem nicht integrierten Fremdkörper mit hoher Barrierewirkung im Stadtraum.
- Der Besucher kann kaum erkennen, dass er sich auf der B 76 / B 430 innerhalb des Siedlungsbereiches und dicht am Stadtzentrum bewegt.
- Durch den `autogerechten Ausbau´ besteht die Gefahr der Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h („Durchschusseffekt“).
- Fahrradfahrer und Fußgänger die sich entlang der B 76 bewegen, müssen in der Ortslage teilweise Umwege und unattraktive Unterführungen in Kauf nehmen.

Ziel der Stadtentwicklung sollte es deshalb sein, die für die Stadt Plön bedeutende Straßenverbindung der B76 / B 430 in der Ortslage stärker zu einer innerstädtischen Straße zu entwickeln. Dazu können Nebenanlagen sowie eine Straßenbeleuchtung bereits nachhaltig beitragen, ohne die Verkehrsbedeutung der Straße einzuschränken. Untersucht wurden entsprechende Lösungen, die sich mit der derzeitigen Fahrspurzahl und –aufteilung im bestehenden Straßenprofil vereinbaren lassen.

Die vorhandenen Fahrbahnbreiten in den Abschnitten der B 76 / B 430 betragen rd. 14,50m und erlauben aber unter Einbeziehung der teilweise sehr breiten Böschung ein Regelprofil von 17,50m. Durch die Anlage eines hochbordigen gemeinsamen Geh- und Radweges kann je nach Böschungssituation auf die Aufstellung einer Schutzplanke verzichtet werden, ggf. ist alternativ die Aufstellung eines Geländer zu erwägen.
Die Regelprofilbreite der Nebenanlage beträgt im Abschnitt 2,50m. Durch verkehrsrechtliche Ausweisung mit Z 240 würde die Nutzung der Nebenanlagen für den Radverkehr verbindlich vorgeschrieben werden können.

Die Querschnittsbreiten der Fahrbahn im Bereich der Brücke variieren zwischen 14,50m und 17,50m, die Brückenbreiten selbst zwischen 19,0m und 22,0m. Hier wird ein Regelprofil von ca. 20m vorgeschlagen. Ggf. ist im Brückenbereichtrotz hochbordiger Abgrenzung zum Geh- und Radweg für das Geländer eine Sonderkonstruktion erforderlich. Eine Ausnahme bildet die Brücke westlich der Einmündung August-Thienemann-Straße. Der Brücke weist einen Querschnitt von lediglich 16,0m auf. Für den Kfz-Verkehr verbleiben jedoch trotz Nebenanlagen Fahrstreifenbreiten von 3,0m und 3,25m. Für den Fußgänger und Radfahrer ist die Brücke als einzige Engestelle zumutbar.

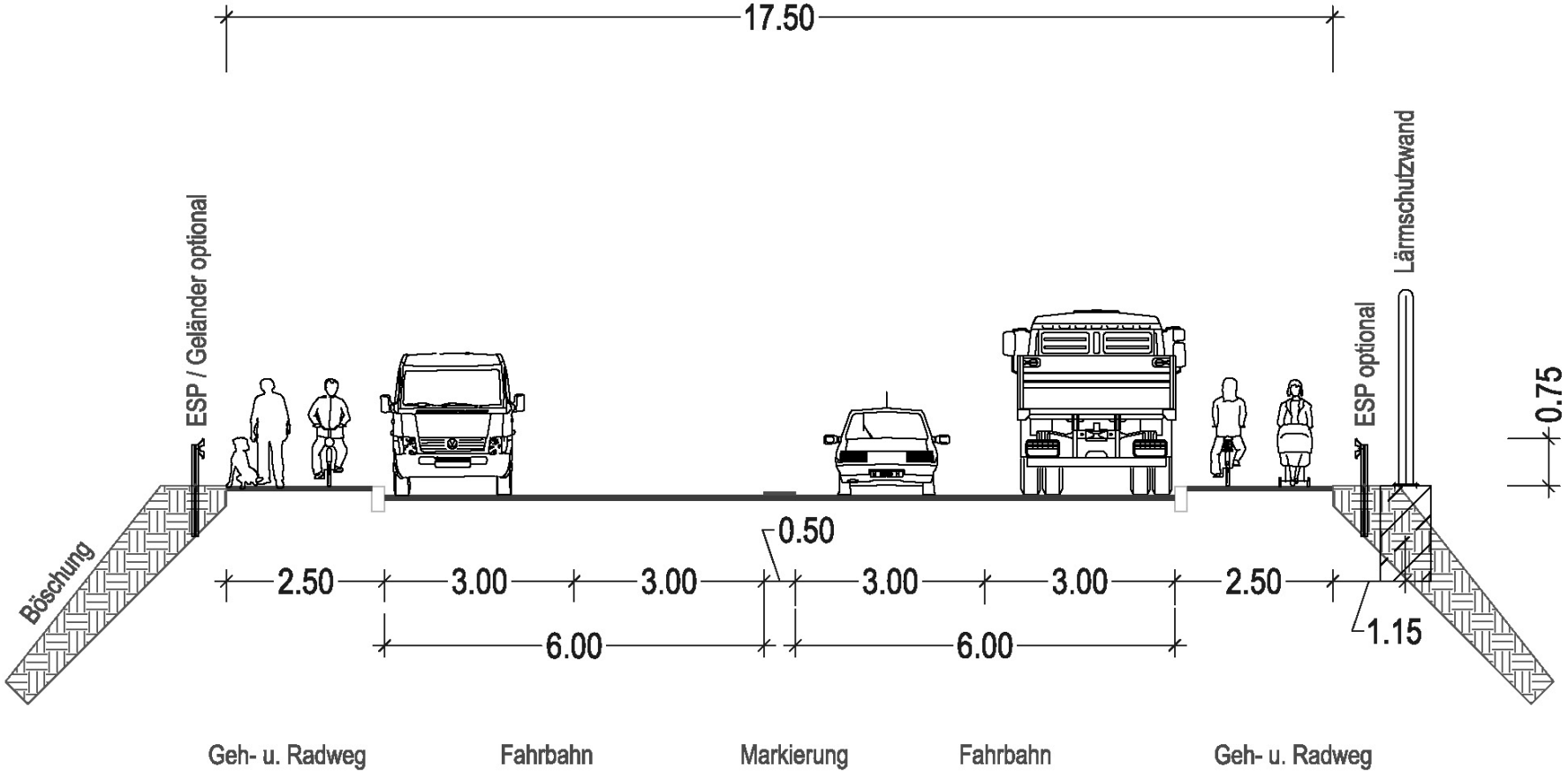


Regelprofil Vorschlag im Abschnitt, b = 17,50 m

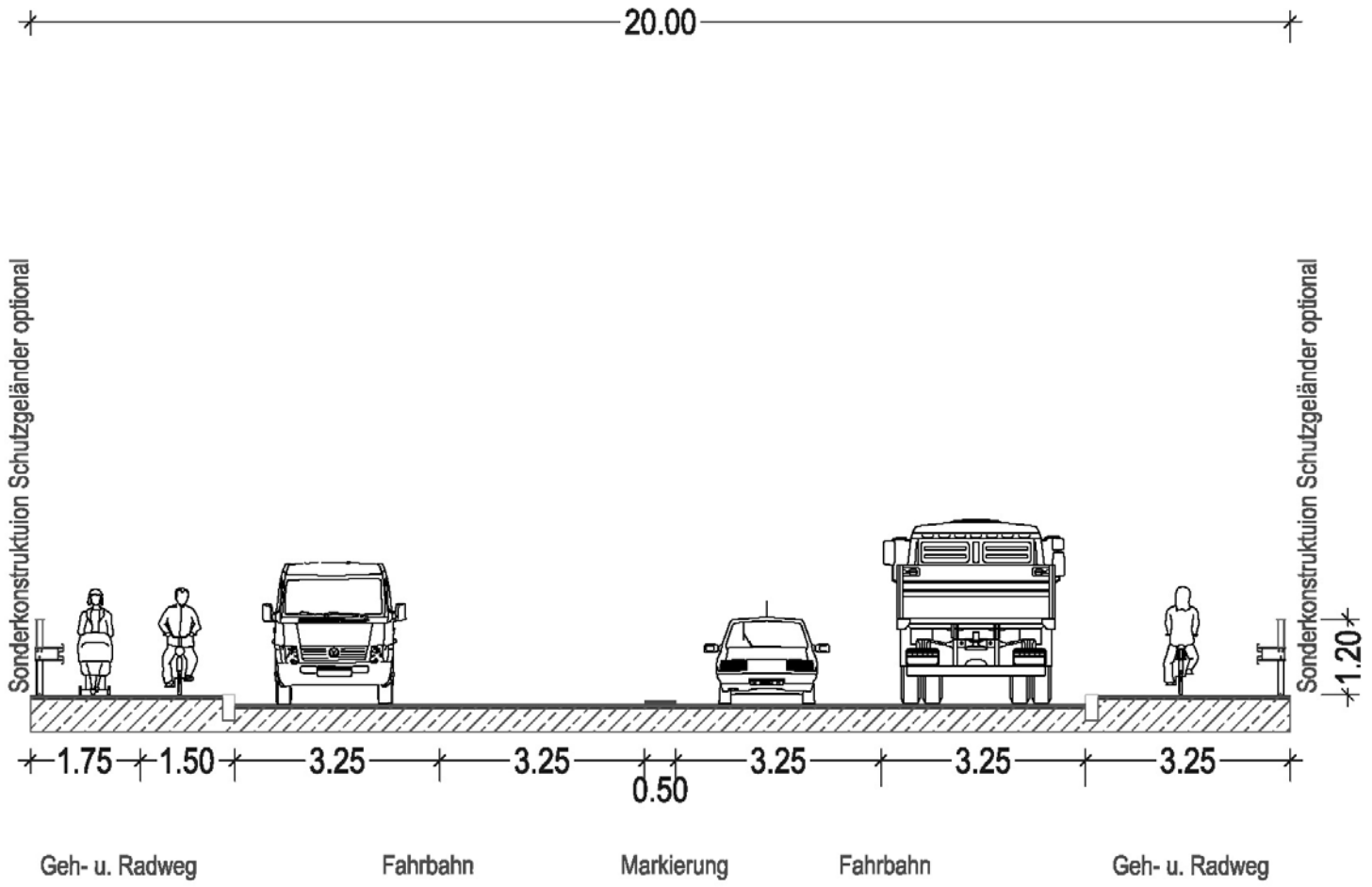
Regelprofil Vorschlag im Brückenbereich, b = 20 m

Flächen Landesbetrieb = Böschung

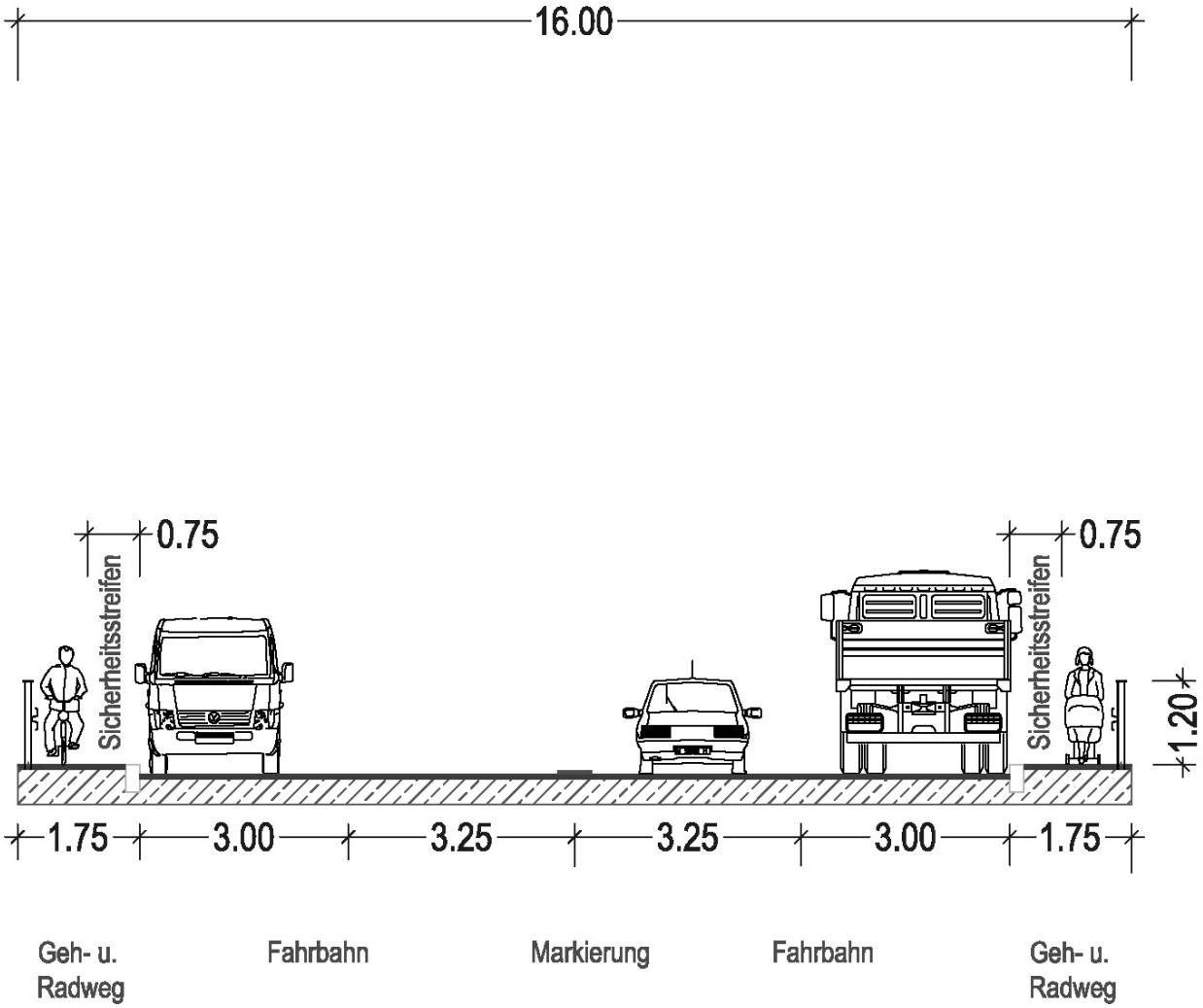
17,6 (21,7) Fahrbahnbreite (Brückenbreite) Bestand in m



Vorschlag Regelprofil im Abschnitt



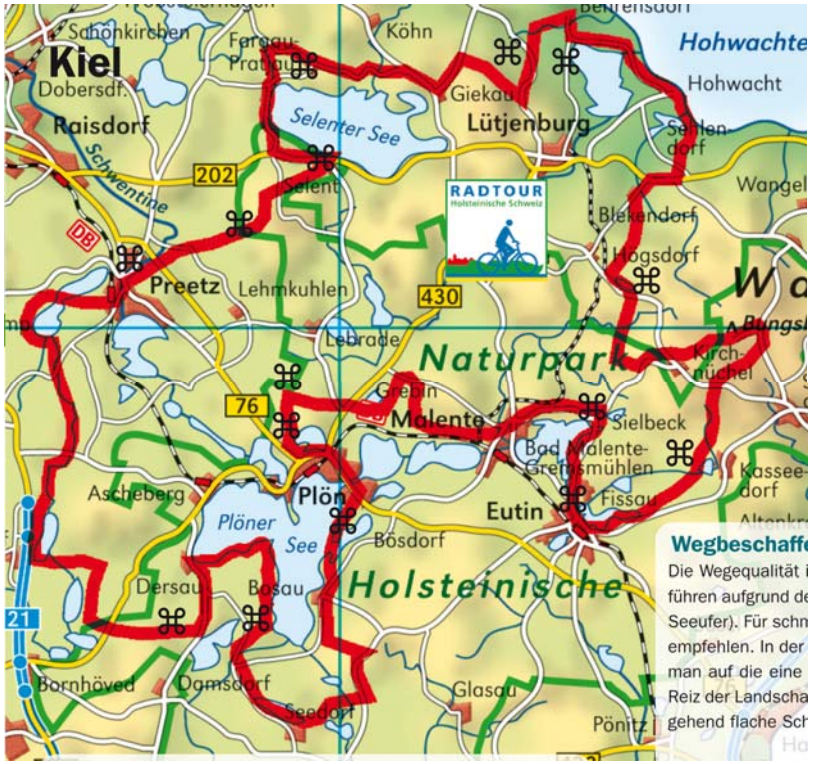
Vorschlag Regelprofil im Brückenbereich



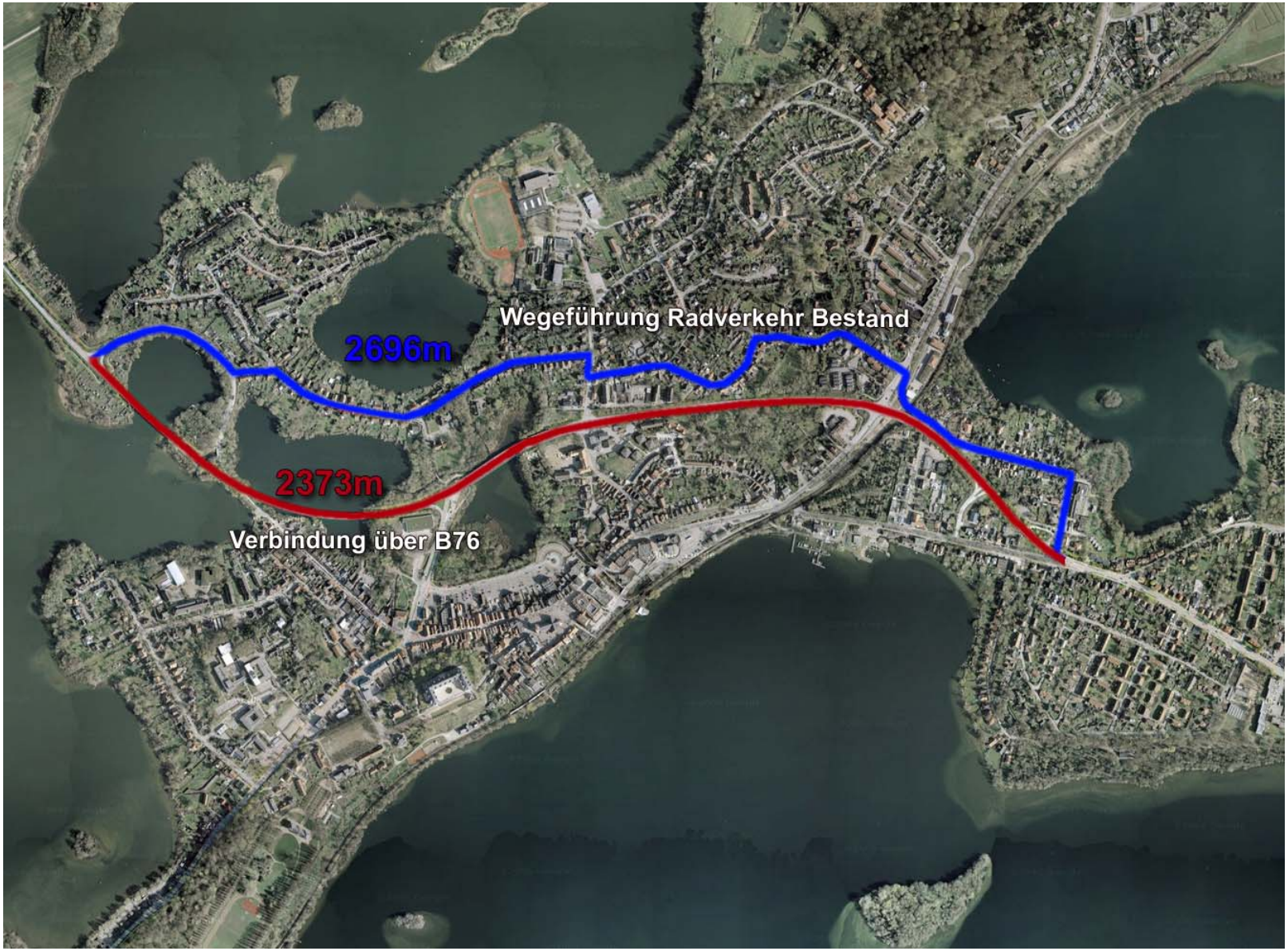
Vorschlag Querprofil im Brückenbereich bei geringer Querschnittsbreite

Ein weiterer Aspekt für die Schaffung von durchgängigen Nebenanlagen entlang der B 76/ B 430 ist neben der allgemeinen Zunahme des Fahrradverkehrs die immer größer werdende Bedeutung von übergeordneten Fahrradrouten, die auf nachvollziehbare und gut ausgeschilderte Wegebeziehungen angewiesen sind.

Radfernweg an der Ostsee und in der Holsteinischen Schweiz



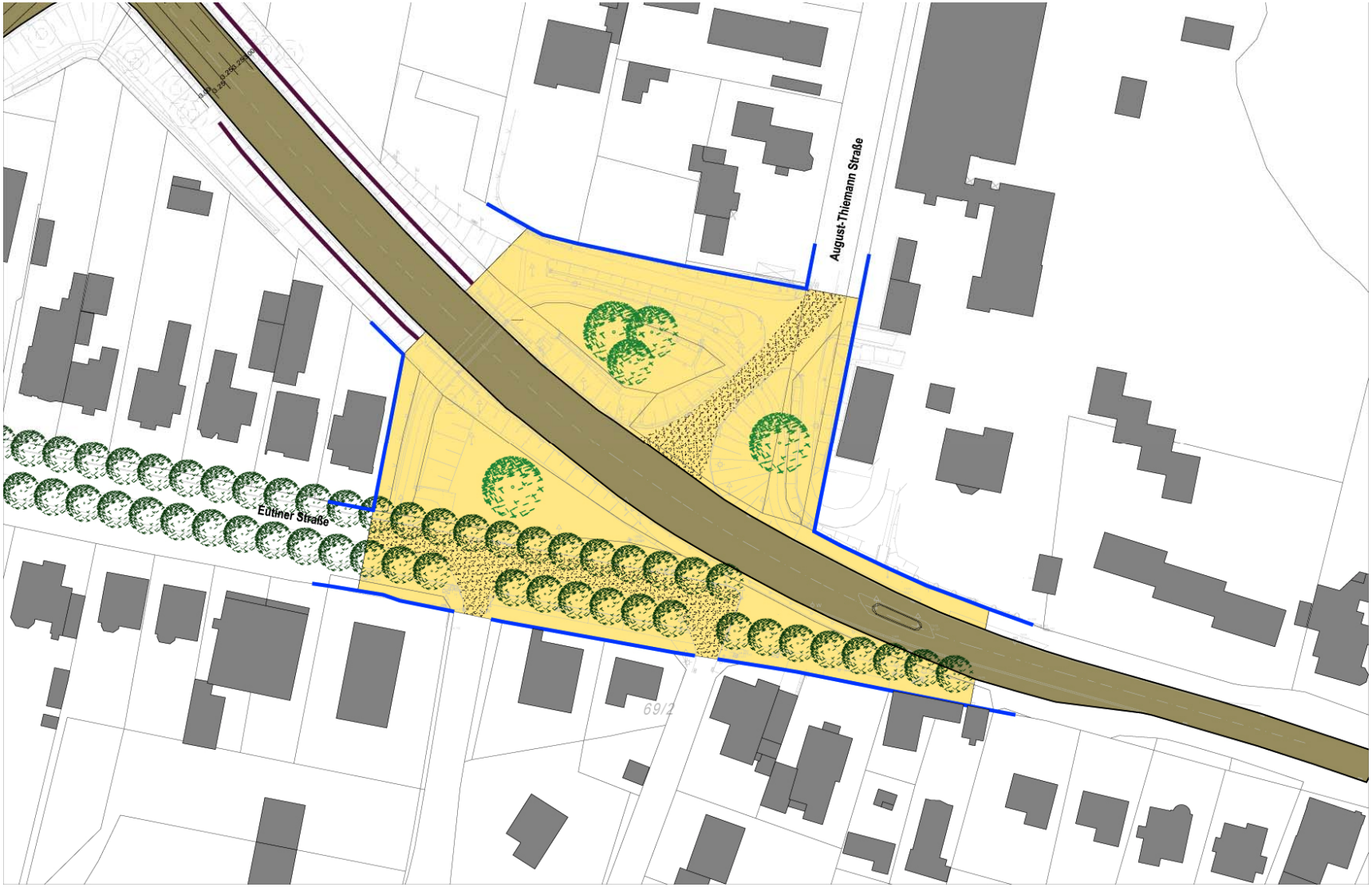
Holsteinische - Schweiz - Radtour



Umweguntersuchung Radverkehr

5. Aufwertung städtebaulicher Sonderbereiche (i. V. mit Änderungen der geplanten Lärmschutzmaßnahmen)

Stadträumliche Entwicklungsansätze im Bereich des Knotens Rodomstorstraße



Stadträumliches Entwicklungspotential im Bereich der Einmündung Eutiner Straße