



Bereich: Stadtplanung und Bauordnung
Az: 61.26.246
Datum: 13.01.2020

2020/010
öffentlich

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge	Datum	TOP-Nr.
Umweltausschuss	18.02.2020	
Ausschuss für Wirtschaftsentwicklung	18.02.2020	
Betriebsausschuss 3 (Bauen, Verkehr und Sport)	20.02.2020	

Betreff

Bebauungsplan Nr. 246
Planbereich "Gewerbegebiet Knepper"
hier: Sachstandsbericht und Zustimmung zum Nutzungskonzept und zur verkehrlichen Anbindung

Finanzielle Auswirkungen

- ☒ keine haushaltsmäßige Berührung
☐ Auswirkungen siehe Sachverhalt

Beschlussvorschlag

Der Betriebsausschuss 3 nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, das Bauleitplanverfahren auf der Grundlage des vorgestellten städtebaulichen und verkehrlichen Konzeptes weiterzuführen.

Lenort
Stadtbaurätin

Sachverhalt

1. Planungsstand und allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Nach 43-jähriger Laufzeit ist im Dezember 2014 das Kohlekraftwerk Gustav Knepper endgültig vom Netz gegangen. Das ehemalige Kraftwerksgelände befindet sich sowohl auf Dortmunder als auch auf Castrop-Rauxeler Stadtgebiet. Städtebauliches Ziel beider Städte ist es, eine gewerblich-industrielle Nachfolgenutzung der Fläche voranzutreiben. Dazu wird zusammen mit der Stadt Dortmund ein interkommunales Gewerbe-/Industriegebiet („interkommunaler Standort“) entwickelt.

Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung neuer Betriebe in dem Gewerbe-/ Industriegebiet zu schaffen, hat der Betriebsausschuss 3 der Stadt Castrop-Rauxel am 04.02.2016 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 246, Planbereich „Gewerbegebiet Knepper“, sowie die Aufstellung der 3. Änderung des Flächennutzungsplanes beschlossen. Parallel verfolgt die Stadt Dortmund für die Flächen auf ihrem Stadtgebiet eine Anpassung des Planungsrechtes. Die Änderungsverfahren für die Bauleitplanung setzen die Änderungen der beiden betroffenen Regionalpläne (Münster und Arnsberg) voraus.

Die Uniper (ehemals E.ON) als ehemaliger Betreiber des Kraftwerkes hat das Gelände 2017 weiterveräußert. Als Vorhabenträger treten die Firmen Hagedorn GmbH mit Sitz in Gütersloh und die SEGRO Germany GmbH, Düsseldorf, auf. Dabei sind zur Aufbereitung der Flächen für die spätere Nutzung im Jahr 2019 entsprechende Maßnahmen zur Sanierung mit einhergehendem Abriss des Kraftwerkes durch die Firma Hagedorn erfolgt. Die weitere Entwicklung beabsichtigt die SEGRO zu übernehmen.

Parallel zu den bisherigen Aufbereitungsarbeiten haben die Vorhabenträger ihre Entwicklungsvorstellungen konkretisiert und vorgestellt. Für die Vertiefung der Planung und die Erarbeitung der weiteren Planungs- und Verfahrensschritte ist die verkehrstechnische Anbindung des Areals von entscheidender Bedeutung. Ein bedeutsames Potenzial für die gewerblich/industrielle Nutzung des Standortes stellt dabei die unmittelbare Lage an den Bundesautobahnen A 45 und A 42 mit der Anschlussstelle Dortmund Bodelschwingh dar.

Gemeinsam mit dem Investor und der Landesbehörde Straßen.NRW haben die Planungsbehörden der Städte Dortmund und Castrop-Rauxel auf Grundlage einer ersten verkehrstechnischen Untersuchung (Brilon - Bondzio - Weiser, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen) einen Vorschlag für ein Verkehrskonzept abgestimmt, der Gegenstand dieser Vorlage ist.

Die Verkehrsplanung wird zudem in enger Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger Straßen.NRW stattfinden müssen. Bei den Straßen „Oststraße/Nierhausstraße“ (L 657), die im Norden parallel zum Plangebiet verlaufen, und der Straße „Königshalt“ im Südosten (L 654) handelt es sich um Landesstraßen.

2. Räumlicher Geltungsbereich des interkommunalen Standortes der Städte Dortmund und Castrop-Rauxel

Das Areal umfasst eine Größe von insgesamt ca. 59,6 ha. Davon liegen ca. 7,6 ha auf Castrop-Rauxeler und ca. 52 ha auf Dortmunder Stadtgebiet. Verkehrsräumlich wird die Fläche im Norden von der Oststraße (Castrop-Rauxel) und der Nierhausstraße (Dortmund) tangiert, im Westen und Südwesten von der Oestricher Straße (Castrop-Rauxel) und den Straßen „Am Kreuzloh“ und „Langenacker“ und im Osten und Südosten durch

die Bundesautobahn (BAB) A 45. Der interkommunale Standort umfasst auf dem Stadtgebiet der Stadt Castrop-Rauxel den räumlichen Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 246 im Ortsteil Deininghausen. Die Fläche wird begrenzt durch die Oestricher Straße im Südwesten, die Oststraße im Norden sowie die Stadtgrenze zwischen Castrop-Rauxel und Dortmund im Osten. Sie entspricht dem auf Castrop-Rauxeler Stadtgebiet gelegenen Teil des ehemaligen Kraftwerks Knepper und hat eine Größe von 7,6 ha.

Im Osten schließt auf Dortmunder Stadtgebiet der räumliche Geltungsbereich der Änderung Nr. 2 des Bebauungsplanes Mg 116 - ehemaliges Kraftwerk Knepper - an. Dieser befindet sich im Stadtbezirk Dortmund-Mengede, Ortsteil Mengede und umfasst die Fläche westlich der BAB A 45, südlich der Nierhausstraße, östlich der Stadtgrenze Castrop-Rauxel, nördlich der Oestricher Straße, der Straße „Am Kreuzloh“ und der Straße „Langenacker“ bis zur BAB A 45. Er ist identisch mit dem Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung. Die Fläche hat eine Größe von ca. 52 ha.

Die Lage des Standortes und der Bauleitpläne können der in der Anlage 1 beigefügten Übersichtsskizze und der Anlage 2 entnommen werden.

3. Gegenwärtige Situation im Plangebiet und seiner Umgebung

Der Rückbau des Kraftwerkes ist weitestgehend abgeschlossen. Hierfür wurden Baugenehmigungen erteilt. Die ehemalige Kraftwerksfläche wird derzeit umfangreich saniert. Im Rahmen der Sanierung wurden bereits Maßnahmen nach Natur- und Artenschutzrecht durchgeführt (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, sog. CEF-Maßnahmen, mit Schaffung von Ersatzquartieren für betroffene Wander- und Turmfalkenbrutpaare). Das Sanierungsgebiet umfasst auf Castrop-Rauxeler Stadtgebiet die gesamte Fläche des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 246.

Das Gelände grenzt an mehreren Stellen an schutzbedürftige Nutzungen im Umfeld an. Auf Castrop-Rauxeler Stadtgebiet sind dies die südwestlich des Plangebietes im Außenbereich liegenden Wohnhäuser an der Oestricher Straße.

Auf Dortmunder Stadtgebiet liegen südlich und östlich des Geländes Wohnsiedlungen an den Straßen „Langenacker/Kreuzloh“ und „Reiherhorst/Emsinghofstraße“. Etwas weiter nördlich liegen an der öffentlichen Wegefläche „Am Sodkamp“ drei weitere Einzelgebäude bzw. ehemalige Hofstellen, die zu Wohnzwecken genutzt werden.

Der nordöstliche Gebietsabschnitt auf Dortmunder Stadtgebiet - zwischen dem früheren Bergwerksareal und der Straße „Am Sodkamp“ - ist naturräumlich geprägt und weist Waldflächen, Gehölze und Säume auf. Darin enthalten sind gesetzlich geschützte Biotope, die als Biotope mit besonderer Bedeutung eingestuft und nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) geschützt sind.

4. Städtebauliches Entwicklungskonzept

Städtebauliches Ziel der Städte Dortmund und Castrop-Rauxel ist es, auf dem ehemaligen Kraftwerksgelände ein interkommunales Gewerbe-/Industriegebiet zu entwickeln. Auf Dortmunder Stadtgebiet sieht die Planung ein Industriegebiet sowie ein Gewerbegebiet vor. Der Vorhabenträger möchte hier in erster Linie ein Logistik- und Distributionsgewerbe etablieren. Zwischen den gewerblichen Bauflächen und der Straße „Am Sodkamp“ werden die vorhandenen Biotopstrukturen unter Einbeziehung von Flächen für die Niederschlagswasserbeseitigung Berücksichtigung finden.

Die Castrop-Rauxeler Fläche ist als Gewerbegebiet vorgesehen. Auf kleinteiligen Gewerbeflächen sollen hier kleinere und mittlere Betriebe ihren Standort finden.

Die vorhandenen Wohnnutzungen werden im weiteren Planungsprozess nach den planungsrechtlichen Bestimmungen sowohl im Hinblick auf die geplanten Nutzungen - Industrie/Gewerbe - als auch im Hinblick auf die durch die Nutzungen zu erwartenden Verkehrsimmissionen Berücksichtigung finden. Hierzu werden im Planverfahren auf Grundlage der Ergebnisse aus dem detaillierten Verkehrsgutachten immissionsschutztechnische Untersuchungen erfolgen, die entsprechende Schutzmaßnahmen definieren werden.

5. Erschließungskonzept / Verkehrliche Anbindung

Flächengrößen und Verkehrsaufkommen

Die verkehrstechnische Untersuchung und die Prognose der zukünftigen Verkehrsnachfrage basieren auf Nutzungsangaben. Aus den von Investorenseite angenommenen Flächengrößen für

- Gewerbeflächen ca. 57.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF),
- Industrieflächen/Logistik ca. 176.000 m² BGF,

hat der Gutachter folgende Werte für das werktägliche Neuverkehrsaufkommen abgeleitet:

- 9.336 alle Kfz-Fahrten/24h (Summe aus Quell- und Zielverkehr)
- davon 3.862 Lkw-Fahrten/24h (Summe aus Quell- und Zielverkehr).

Erschließung und Anbindung

Verkehrsräumlich wird die Fläche im Norden von der Oststraße (Castrop-Rauxel) und der Nierhausstraße (Dortmund) tangiert, im Westen und Süd-Westen von der Oestricher Straße (Castrop-Rauxel) und den Straßen „Am Kreuzloh“ und „Langenacker“ (Dortmund) und im Osten und Südosten von der Bundesautobahn A 45 begrenzt.

Die ersten Planungsüberlegungen sahen den Neubau einer Erschließungsstraße durch das Gebiet vor. Diese sollte im Norden an die Oststraße/Nierhausstraße (L 657) angeschlossen werden. Die Straße sollte nach Süden – parallel zum vorhandenen Lärmschutzwall entlang der „Langeloh“-Siedlung – weitergeführt und an die Straße Königshalt auf Dortmunder Stadtgebiet angebunden werden. Dieser südliche Anschluss bietet eine direkte Anbindung an das Autobahndreieck A42/A45. Neben der Erschließung des neuen Gewerbe-/Industriestandortes wurde damit auch das Ziel verfolgt, eine Entlastungsstraße für die wohnbaulich geprägte Oestricher Straße und die Straße „Langenacker“ zu entwickeln und gleichzeitig eine Verbindung zwischen Dortmund-Mengede und Castrop-Rauxel zu schaffen. Planerisches Ziel ist es weiterhin, dass der durch das Logistik- und Distributionsgewerbe verursachte Verkehr – dieses ist der überwiegende Teil des verursachten LKW-Verkehrs - über die neue Erschließungsstraße und die Straße Königshalt direkt an das Autobahnkreuz A42/A45 herangeführt wird.

Diese Überlegungen haben sich weiterentwickelt. Eine Fahrtzeitmessung im Juli 2019 hat ergeben, dass für den vom neuen Standort ausgehenden Verkehr eine günstige Anbindung in westlicher Richtung zur A 42 über die Verbindung Oststraße-Pallasstraße-Anschlussstelle Castrop-Rauxel gegeben ist. Für den Weg über den südlichen Anschluss des Plangebietes an den Königshalt und im weiteren Verlauf an das Autobahnkreuz A42/A45 in Richtung Westen wurde ein deutlich höherer Zeitaufwand festgestellt. Es ist also bei einer uneingeschränkten Anbindung des Plangebietes an die Oststraße damit zu

rechnen, dass auch ein nicht unerheblicher Teil des durch das Logistik- und Distributionsgewerbe verursachten LKW-Verkehrs über die Pallasstraße abgewickelt werden würde. Dabei entstünde eine hohe Zusatzbelastung der Wohnnutzung entlang dieser Stadtstraße.

In Gesprächen mit dem Investor und der Landesbehörde Straßen.NRW haben die Planungsbehörden der Städte Dortmund und Castrop-Rauxel auf Grundlage einer ersten verkehrstechnischen Untersuchung des Büros Brilon-Bondzio-Weiser und vor dem Hintergrund der zuvor beschriebenen Problematik eine konkretisierende verkehrliche Anbindung des Plangebietes abgestimmt. Folgende Parameter wurden dabei zugrunde gelegt:

- Das Plangebiet wird verkehrlich im Südosten über die Straße „Langenacker“ an die Straße „Königshalt“ und im Norden an die Oststraße/Nierhausstraße angebunden.
- Die An- und Abfahrten des Pkw-Verkehrs sollen über beide Anbindungen möglich sein.
- Hingegen soll der Lkw-Neuverkehr (An- und Abfahrten) ausschließlich über die süd-östliche Anbindung „Langenacker/Königshalt“ zur Anschlussstelle Dortmund-Bodelschwingh mit den Verbindungen zu den Bundesautobahnen A 42 und A 45 in das übergeordnete Straßennetz führen.

Planungsabsicht ist, Lastkraftwagen (Lkw) generell keine Durchfahrt über die Entwicklungsfläche zu ermöglichen. Der Lkw-Verkehr, der durch die neuen Nutzungen entstehen wird, soll vom Plangebiet über die Anschlussstelle Dortmund-Bodelschwingh, d.h. über Dortmunder Stadtgebiet zur Autobahn führen. Ein dauerhaft belastbarer Ausschluss der Zu- und Ausfahrten über die Oststraße/Nierhausstraße im Norden kann nur durch verkehrsregelnde Einbauten (Barriere in Form einer baulichen Höhenbeschränkung) erfolgen. Personenkraftwagen (Pkw) oder beispielsweise Kleintransporter wären von dieser Regelung nicht betroffen.

Die Zufahrt im Norden dient auch als weitere Feuerwehrezufahrt zum Plangebiet und als Ausweichzufahrt, sollte der südliche Anschluss, z. B. in einem Havariefall, kurzzeitig nicht nutzbar sein (mit baulicher Öffnung).

Für den Pkw-Verkehr (einschließlich Kleintransporter) werden die Bauflächen im Norden eine Anbindung an die Oststraße/Nierhausstraße (L 657) erhalten, sodass für diese Fahrzeuge eine Durchfahrtsmöglichkeit bestehen wird. Die Lage der Anschlussstelle wird im weiteren Verfahren festgelegt. Hier sind auch die Standorte der den Alleencharakter der Straße bildenden Bäume zu berücksichtigen. Aufgrund des zu erwartenden PKW-Verkehrs an der nördlichen Anbindung an die Oststraße/Nierhausstraße kann ein Knotenpunkt ohne Signalisierung ausgebaut werden.

Die angedachte Durchfahrtssperrung für LKW mit Hilfe der als wirksam eingeschätzten Höhenbegrenzung für Fahrzeuge ist nicht im Öffentlichen Straßenraum, sondern nur auf einer Privatstraße umsetzbar. Das verkehrliche Konzept sieht daher ausgehend von der Oststraße/Nierhausstraße im Norden und ausgehend von der Straße „Langenacker“ im Süden jeweils einen öffentlichen Straßenstich vor zur Anbindung des Gebietes vor. Die Durchfahrtsmöglichkeit für PKW, Transporter und ähnliche Fahrzeuge erfolgt im Zuge einer Privatstraße zwischen den beiden Enden dieser Erschließungsstiche. Die Durchfahrtsmöglichkeit soll im Rahmen der Planung durch die Festsetzung eines Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes für die Öffentlichkeit gesichert und vertraglich mit dem Vorhabenträger geregelt werden.

Die angedachte Verkehrsanbindung auf Grundlage der beabsichtigten Verteilung der Gewerbe- und Industrieflächen ist schematisch in der Anlage 3 veranschaulicht.

Folgende Intentionen liegen den Planungsabsichten zur Verkehrsanbindung zu Grunde:

Bei der Stadt Castrop-Rauxel steht das Ziel im Vordergrund, die Wohnbebauung an der Oststraße/Pallasstraße keiner zusätzlichen Lärmbelastung durch Lkw-Verkehre aus dem Plangebiet auszusetzen.

Ziel der Stadt Dortmund ist es, keine Lkw-Verkehre aus dem nördlich gelegenen Castrop-Rauxeler Gewerbegebiet über den „Deininghauser Weg“ kommend - wie bisher - über Dortmunder Stadtgebiet zur Anschlussstelle Bodelschwingh abzuwickeln, sondern über Castrop-Rauxeler Stadtgebiet abzuleiten. In diesem Zusammenhang beabsichtigt die Stadt Castrop-Rauxel zukünftig, den Ausbau der Bahnunterführung im Verlauf der B 235 voranzutreiben, um den Verkehrsablauf aus dem Gewerbegebiet Deininghausen zu optimieren.

Zu den Planungsansätzen gehören als weitere verkehrslenkende Maßnahmen, die Oestricher Straße und den südlich anschließenden Teil der Straße „Langenacker“ für den Lkw-Durchgangsverkehr zu unterbrechen. Auf diese Weise wären die Siedlungsbereiche entlang der Oestricher Straße in Castrop-Rauxel und im Bereich der „Kreuzloh-Siedlung“ in Dortmund künftig keinem Lärm durch durchfahrende Lkw auf diesen Straßen ausgesetzt.

Der genaue Verlauf und die Ausgestaltung der „inneren Verkehrserschließung“ des Plangebietes werden im laufenden Planungsprozess entwickelt.

Verkehrstechnische Beurteilung - Betrachtung zur Funktionsfähigkeit

Erste gutachterliche Bewertungen zeigen, dass die vorhandenen Straßen „Langenacker“ als Zufahrt zum Plangebiet, die Landesstraße „Königshalt“ und die Anschlussstelle Dortmund-Bodelschwingh mit der Zubringerfunktion zu den Bundesautobahnen A 42 und A 45 für die Aufnahme des zu erwartenden Verkehrs in ihrem derzeitigen Zustand nicht ausreichen. Am Anschluss des Plangebietes an die Straße Königshalt und im weiteren Verlauf an der Anbindung zum Autobahnkreuz sind auf Dortmunder Stadtgebiet Ausbaumaßnahmen erforderlich. Aus gutachterlicher Sicht wird aufgrund der Erkenntnisse festgestellt, dass durch Aufweitungen der Verkehrsflächen im Bereich der genannten Knoten ein ausreichender Verkehrsfluss erreicht werden kann. Anlage 4 veranschaulicht die angedachten Maßnahmen auf Dortmunder Stadtgebiet.

Der Anschluss des Baugebietes an die Oststraße/Nierhausstraße im Norden mit dem vorgesehenen An- und Abfahrtsverbot für Lkw bedarf noch einer detaillierten Betrachtung. Insbesondere sind hier Wendemöglichkeiten für „Irrläufer“ und die Zufahrtsmöglichkeiten für Feuerwehr und Müllabfuhr zu berücksichtigen.

Da es sich bei der Oststraße/Nierhausstraße (L 657) im Norden als auch bei der Straße „Königshalt“ (L 654) um Landesstraßen handelt und die Anschlussstelle Bodelschwingh in den Zuständigkeitsbereich des Landes NRW fällt, muss die Verkehrsplanung in Abstimmung mit der Landesbehörde Straßen.NRW erfolgen. Abstimmungserfordernis besteht ebenfalls für die Frage der Tragfähigkeit der Brückenbauwerke und des Baugrundes. Möglicherweise wird ein Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Knotenpunkte durchzuführen sein. Eine abschließende Abstimmung mit Straßen.NRW steht noch aus. Über die genauen Voraussetzungen werden weitere Gespräche mit Straßen.NRW im Rahmen des Bebauungsplan- bzw. Änderungsverfahrens geführt werden.

Der genaue Verlauf und die Ausgestaltung der „inneren Verkehrserschließung“ des Plangebietes werden im laufenden Planungsprozess entwickelt.

Im weiteren Planungsprozess werden ebenso die verkehrstechnischen Themen Rad- und Fußwegeverbindung, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und ein Güterzuganschluss der Gewerbe-/Industrieflächen auf Dortmunder Stadtgebiet entwickelt. Ziel ist es, die Bauflächen in das Fuß- und Radwegenetz zu integrieren, die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zusammen mit DSW 21 (Dortmunder Stadtwerke AG) und HCR (Straßenbahn Herne - Castrop-Rauxel GmbH) abzustimmen und den Gütergleisanschluss zu berücksichtigen.

Für die Oestricher Straße soll der konzeptionelle Ansatz zur Entwicklung einer Anliegerstraße, möglicherweise über eine Sackgassenlösung mit Abbindung der Straße Langenacker und Weiterführung über die Straße Westheide, weiterverfolgt werden.

6. Auswirkungen der Planung auf das Klima

Die Flächenentwicklung dient der Bereitstellung von zusätzlichen gewerblichen Bauflächen unter Nutzung einer Industriebrache. Das ist grundsätzlich flächensparend und freiraumschonend. Unter Klimagesichtspunkten ist die Entwicklung eines auf Straßenlogistik konzentriertes Gewerbegebiets allerdings mit erheblichen Emissionen im Betrieb verbunden. Die Lage und Anbindung an das Autobahnkreuz vermeidet immerhin unnötige innerörtliche Verkehrsbelastungen.

7. Kosten

Der Stadt Castrop-Rauxel entstehen bei der Aufstellung des Bebauungsplanes und der Änderung des Flächennutzungsplanes Sach- und Personalkosten für die Mitwirkung bei der Erarbeitung des Plankonzeptes und die Durchführung des Planverfahrens. Sämtliche Kosten für die sonstigen im Rahmen der Planverfahren benötigten Unterlagen (u. a. Plangrundlagen, Planausarbeitung, Gutachten) übernimmt der Vorhabenträger. Ebenso werden alle Aufbereitungsmaßnahmen sowie Erschließungs- und Entwicklungskosten vom Vorhabenträger übernommen. Es ist beabsichtigt, die Übernahme dieser Kosten in einem städtebaulichen und einem Erschließungsvertrag verbindlich zu regeln.

8. Weiteres Vorgehen

Auf Grundlage der mit diesem Sachstandsbericht vorgestellten Planungsziele und -inhalte soll der kommende Verfahrensschritt im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes und der Flächennutzungsplanänderung, die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange, erfolgen. Die Stadt Dortmund und die Stadt Castrop-Rauxel beabsichtigen, die Verfahrensschritte terminlich aufeinander abzustimmen.

Es wird um Zustimmung gebeten, die weitere Vertiefung der Planung auf Grundlage der vorgestellten Entwicklungsziele - insbesondere auf Grundlage der beabsichtigten Anbindung des Plangebietes an das vorhandene Straßennetz – zu verfolgen und die Bauleitplanverfahren auf dieser Grundlage fortzuführen.

Anlagen

Anlage 1: Übersichtsskizze

Anlage 2: Änderung und Aufstellung von Bauleitplänen am Standort

Anlage 3: Nutzungskonzept und Schema zur Verkehrsanbindung

Anlage 4: Detailplanung, Ausbauempfehlung des Büros Brilon, Bondzio, Weiser für den Anschluss Königshalt auf Dortmunder Stadtgebiet

Mitzeichnung

Stadt- entwicklung	Wirtschafts- förderung	32 Verkehrsabteilung	EUV