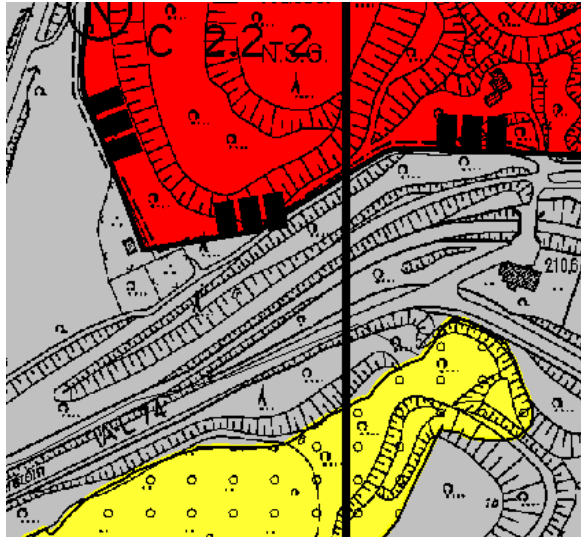




Die Anbindung des Radweges an die Straße Schlupkothener wurde gegenüber der Vorplanung deutlich verschoben und gekürzt. Die Anbindung (eine Rampe geringen Gefälles mit einer Grundfläche von ca. 84 m²) kann nunmehr ohne Baumverluste realisiert werden.

Die geplante Anpflanzung einer Dreiergruppe Hainbuchen (normalwüchsig) an der Straße wurde so verändert, dass nur zwei sehr eng stehende, junge Bäume gefällt werden müssen. Von diesen weist einer bereits einen deutlichen Schrägstand, der zweite weist erhebliche Totholzanteile in der Krone auf. In beiden Fällen ist somit eine Beseitigung schon aus Verkehrssicherungsgründen (Schutz einer vorhandenen Straße) erforderlich (im Februar 2010 umgesetzt). Die geplante Dreiergruppe parallel der Rampe kann ohne weitere Fällmaßnahmen auf einer derzeit gehölzfreien Fläche realisiert werden.

Befreiung: Es ist **keine Befreiung erforderlich**.

Eingriff: Es entstehen **kompensationspflichtige Eingriffe** durch den Bau der Rampe (Versiegelung von 84 m).

Ausgleich: Vor Ort werden **keine anrechenbaren Kompensationsmaßnahmen** vorgenommen, da die Anpflanzung der Bäume unmittelbar im Waldrand bzw. bereits im Wald erfolgt und keine Aufwertung zur Folge hat.

9. Anbindung Kommunikations-Zentrum (Anknüpfungspunkt 8)

Der Anknüpfungspunkt liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes, der jedoch keine Schutzfestsetzungen trifft. Der ausgewiesene geschützte Landschaftsbestandteil endet östlich des Anbindungspunktes.

Die Anbindung an das Kommunikationszentrum erfolgt im Trassenverlauf. Es ist keine Rampe erforderlich, der Auftaktplatz liegt im Wegeverlauf (Natur-auf-Zeit-Fläche). Im Bereich der Anbindungsstelle besteht über die Bahntrasse hinweg und auf der Trasse eine privat errichtete Wegeverbindung mit Treppenanlage zwischen dem Kommunikations-Centrum und privaten Gartenflächen.

Der geplante Radweg wird die Treppenanlage anschneiden, die daher an die neuen Verhältnisse anzupassen ist. Die Anpassung wird im Zuge des Radwegebaus durch den Kreis Mettmann in Abstimmung mit dem Eigentümer der angrenzenden Flächen vorgenommen.

Von der geplanten Anpflanzung von drei Hainbuchen (normalwüchsig) ist weitgehend vegetationsfreie Schotterfläche betroffen.

Befreiung: Es ist keine **Befreiung erforderlich**.

Eingriff: Es entstehen **keine kompensationspflichtigen Eingriffe**.

Ausgleich: Vor Ort werden mit der Anpflanzung von insgesamt **drei Hainbuchen** anrechenbare Kompensationsmaßnahmen umgesetzt.

10. Verknüpfung Bölkum (Anknüpfungspunkt 9)

Der Anknüpfungspunkt liegt im Bereich des geschützten Landschaftsbestandteils 2.8-22.

Die ursprünglich geplante Verknüpfung mit der Straße Bölkum entfällt zugunsten einer Anbindung an einen bestehenden Wanderweg (Trampelpfad) weiter östlich. Vorgesehen ist der Bau eines „Gelenkplatzes“ im Wegeverlauf.

Befreiung: Es ist der Landschaftsbestandteil 2.8-22 betroffen und daher eine **Befreiung für den gesamten Wegebau bis zur Anbindung Oberdüsseler Weg erforderlich**.

Eingriff: Es entstehen **keine kompensationspflichtigen Eingriffe**.

Ausgleich: Vor Ort werden keine anrechenbaren Kompensationsmaßnahmen vorgenommen.

11. Landschaftsfenster Jungholz (Anknüpfungspunkt 10)

Der Anknüpfungspunkt liegt im Bereich des geschützten Landschaftsbestandteils 2.8-22.

Es ist der Bau eines Bankplatzes am nördlichen Rand des Weges geplant. Der gewählte Trassenabschnitt ermöglicht eine Einsichtnahme in die Landschaft, da die randlichen Böschungen im Wesentlichen gehölzfrei oder von Bäumen ohne sichtunterbindenden Unterwuchs bestanden sind. Einziges höheres Gehölz ist eine junge Birke am nördlichen Rand unmittelbar neben der geplanten Stelle für die Errichtung der Bank. Es werden in der überwiegend mit Gras bewachsenen Böschung insgesamt 5 Crataegus gepflanzt, soweit dazu keine Gehölzentnahme erforderlich ist.

Befreiung: Es ist der Landschaftsbestandteil 2.8-22 betroffen und daher eine **Befreiung für den gesamten Wegebau bis zur Anbindung Oberdüsseler Weg erforderlich**.

Eingriff: Es entsteht ein **minimaler Eingriff durch den Teil des Bankplatzes (4 m²)**, der über die „Natur-auf-Zeit“-Fläche hinausgeht.

Ausgleich: Vor Ort werden keine anrechenbaren Kompensationsmaßnahmen vorgenommen.

12. Anbindung Oberdüsseler Weg (Anknüpfungspunkt 11)

Der Anknüpfungspunkt liegt im Bereich des geschützten Landschaftsbestandteils 2.8-22.



Die Anbindung an die Straße erfolgt im Trassenverlauf (keine Rampe o.ä.). Es ist keine Rampe erforderlich, der Auftaktplatz liegt im Wegeverlauf (Natur-auf-Zeit-Fläche). Es ist die Anpflanzung einer Fünfergruppe Hainbuchen (normalwüchsig) nördlich der Bahntrasse vorgesehen.

Auf der für die Anpflanzung vorgesehenen Fläche stocken derzeit zwar in Teilen Sträucher, betroffen sind jedoch auch Bäume, unter denen insbesondere eine alte dreistämmige Kirsche als prägend hervorzuheben ist. Zwei ihrer drei Stämme sind erkennbar geschädigt (große Mengen Totholz, das teilweise über das Nachbargrundstück hängt), für den dritten Stamm war dies nicht eindeutig zu erkennen. Daher wurde ein Gutachten zur Standsicherheit erarbeitet. Der Gutachter (Behnke Baumpflege GmbH, Schreiben vom 30.03.2010) kam zu dem Ergebnis, dass der Baum „aufgrund einer eher kurzfristigen Lebenserwartung und der bestehenden Unfallgefahr“ gefällt werden sollte.

Da seitens der Unteren Landschaftsbehörde innerhalb des geschützten Landschaftsbestandteils eine Beseitigung von Gehölzen nicht mitgetragen wird, kann die geplante Anpflanzung von Einzelbäumen nur soweit erfolgen, **wie dadurch keine Gehölzentnahme erforderlich ist**. Die beiden straßennahen Bäume am Oberdüsseler Weg sind daher in der Vorplanung nur als Kreise dargestellt, die den Wunsch dokumentieren, gegebenenfalls auch zu einem späteren Zeitpunkt die aus gestalterischen Gründen (Einheitlichkeit des Erscheinungsbildes über die gesamte Radwegtrasse) geplanten Anpflanzungen vornehmen zu können.

Befreiung: Es ist der Landschaftsbestandteil 2.8-22 betroffen und daher eine **Befreiung für den gesamten Wegebau bis zur Anbindung Oberdüsseler Weg erforderlich**.

Eingriff: Es entstehen **keine kompensationspflichtigen Eingriffe**, da die Anpflanzungen nur in einem Umfang genehmigt werden, der ohne Gehölzentnahmen möglich ist.

Ausgleich: Vor Ort werden **keine anrechenbare Kompensationsmaßnahmen** umgesetzt.

Anmerkung: In den Abschnitten nördlich Oberdüsseler Weg wurden in den vergangenen Jahren regelmäßig Teilabschnitte der Trasse frei geschnitten, wie diese der Land-

schaftsplan festlegt. Zwar sind die ursprünglich vermuteten Zauneidechsen nicht vorhanden, jedoch ist der Freischnitt in dem überwiegend bewaldeten Umfeld für die nicht zu den „planungsrelevanten Arten“ zählende Waldeidechse auch weiterhin sinnvoll. Insbesondere im Bereich des ehemaligen Sportplatzes Schlupkothen ist inzwischen ein großer Teil der westlichen Böschung mit Gehölzen bestanden. Im Zuge des Wegebaus soll hier ein abschnittsweise Freischnitt vorgenommen werden. Die exakte Lage der freizuschneidenden Böschungsabschnitte ist vor Ort festzulegen.

Da im Bereich Schlupkothen aus der Vergangenheit Vorkommen von Blindschleichen bekannt sind und diese im Unterschied zu den schnelleren Eidechsen durch die Nutzung des Radweges besonderes gefährdet erscheinen, werden Leiteinrichtungen und Querungshilfen auf einer Länge von ca. 100 m vorgesehen. Die Leiteinrichtungen erschweren zum einen das Vordringen der Blindschleichen auf den Radweg und ermöglichen zum anderen das Wechseln der Wegeseiten. Die Durchlässe werden in einem Abstand von ca. 20 m eingebaut.

13. Bahnübergang Tönisheider Straße Süd (Anknüpfungspunkt 12)

Der Anknüpfungspunkt liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes.

Die Anbindung an die Straße erfolgt im Trassenverlauf. Es ist keine Rampe erforderlich, die beiden Auftaktplätze liegen im Wegeverlauf (Natur-auf-Zeit-Flächen). Der Trassenkorridor ist beiderseits der Straße nur wenige Meter breiter als der geplante Weg, sodass bereits für die Entnahme der Gleise vorhandener Gehölzaufwuchs weitestgehend zu beseitigen waren.

Von den geplanten Anpflanzungen zweier Gruppen Hainbuchen (Säulenwuchs) ist östlich der Straße ausschließlich befestigte Fläche (Containerstellplatz) und westlich der Straße der bereits für die Entnahme der Gleise von Aufwuchs zu räumende Schotterkörper betroffen.

Befreiung: Es ist **keine Befreiung erforderlich**.

Eingriff: Es entstehen **keine kompensationspflichtigen Eingriffe**.

Ausgleich: Vor Ort werden **keine anrechenbare Kompensationsmaßnahmen** umgesetzt.

14. Bahnübergang Henry-Ford-II-Straße Süd (Anknüpfungspunkt 13)

Der Anknüpfungspunkt liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes.

Die Anbindung an die Straße erfolgt im Trassenverlauf. Es ist keine Rampe erforderlich, die beiden Auftaktplätze liegen im Wegeverlauf (Natur-auf-Zeit-Flächen). Von den geplanten Anpflanzungen zweier Gruppen Hainbuchen (Säulenwuchs) sind Schotterflächen betroffen, die auf der östlichen Seite einen lockeren Bewuchs mit Brombeeren, auf der westliche Seite mit Sommerflieder (jeweils verbunden mit Hochstauden) aufweist.

Befreiung: Es ist **keine Befreiung erforderlich**.

Eingriff: Es entstehen **keine kompensationspflichtigen Eingriffe**.

Ausgleich: Vor Ort werden **keine anrechenbare Kompensationsmaßnahmen** umgesetzt.

15. Ehem. Bahnhof Wülfrath (Anknüpfungspunkt 14)

Der Anknüpfungspunkt liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes.

Der Weg soll im nördlichen Bereich des ehemaligen Bahnhofsgeländes unmittelbar neben einer das Bahnhofsgelände nach Norden begrenzenden, mehrere Meter hohen Mauer (Abstand ca. 1,5 m) geführt werden.

Die Anbindung des Radweges soll über einen Stichweg auf den Bahnhofsvorplatz (Höhe Bahnhofstraße) erfolgen und mit der Anpflanzung von 15 Hainbuchen (Säulenwuchs) verbunden sein.

Für das weitere Bahnhofsgelände südlich des Weges ist eine städtebauliche Entwicklung geplant, deren genaue Grenzen noch nicht bekannt sind.

Befreiung: Es ist **keine Befreiung erforderlich**.

Eingriff: Es entstehen **keine kompensationspflichtigen Eingriffe**, da ausschließlich ehemalige Bahnhofsf lächen betroffen sind, die der Natur-auf-Zeit-Regelung unterliegen.

Ausgleich: Vor Ort werden **keine anrechenbare Kompensationsmaßnahmen** umgesetzt.

16. Anbindung Silberberger Weg (Anknüpfungspunkt 15)

Der Anknüpfungspunkt liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes.

Die Anbindung an die Straße erfolgt im Trassenverlauf. Es ist keine Rampe erforderlich, die beiden Auftaktplätze liegen im Wegeverlauf (Natur-auf-Zeit-Flächen). Von den geplanten Anpflanzungen zweier Gruppen Hainbuchen (Säulenwuchs) sind weitgehend vegetationsfreie Schotterflächen betroffen.

Als Vermeidungs- und Minderungsmaßnahme wurde anstelle der ursprünglich geplanten geradlinigen, eine zur angrenzenden Kleingartenanlage hin verschwenkte Wegeführung gewählt.

Befreiung: Es ist **keine Befreiung erforderlich**.

Eingriff: Es entstehen keine kompensationspflichtigen Eingriffe.

Ausgleich: Vor Ort werden **keine anrechenbare Kompensationsmaßnahmen** umgesetzt.

17. Anbindung Flandersbacher Straße (Anknüpfungspunkt 16)

Der Anknüpfungspunkt liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes, der zwar keine Schutzfestsetzungen trifft, jedoch die Rekultivierung des Tagebaus nach Aufgabe der derzeitigen Nutzung vorschreibt.

Die Anbindung an die Flandersbacher Straße erfolgt unter Nutzung eines vorhandenen Betriebsweges der Kalkwerke (Rheinkalkgelände). Vorgesehen ist der Bau einer kurzen Anbindung (flache Rampe) zwischen der Bahntrasse und dem Betriebsweg. Der Radweg verläuft weiter über den Betriebsweg und bindet letztlich an die Flandersbacher Straße an, da eine Weiterführung auf der durch das Werksgelände führenden Bahntrasse nicht möglich ist. Die direkte Anbindung des Betriebsweges an die Flandersbacher Straße ist durch einen Gebüschstreifen zwischen öffentlicher Straße und Betriebsweg nördlich der Bahntrasse vorgesehen. Für die Rampe zur Anbindung des Trassenradweges an den Betriebsweg muss ein trassenbegleitender Graben überwunden werden.

Auf der dem Betriebsweg abgewandten Seite der Bahntrasse sollen 5 Hainbuchen (normalwüchsig) gepflanzt werden. Die Anpflanzung erfolgt innerhalb von Hochstauden

bzw. Brombeerfluren und ist daher nicht mit einer Beseitigung höher aufwachsender Gehölze verbunden.

Für die Anbindung an den Betriebsweg werden ca. 25 m² Gehölzentnahme (v.a. Brombeere) erforderlich. Die Verbindung zwischen Betriebsweg und Straße wird zu einer Versiegelung von etwa 45 m² führen (davon ca. 25 m² straßenbegleitender Gehölzstreifen). Die exakte Lage der Anbindung an die Straße wird in der Örtlichkeit so festgelegt, dass möglichst keine Bäume gefällt werden müssen.

Befreiung: Es ist **keine Befreiung erforderlich**.

Eingriff: Es entstehen **kompensationspflichtige Eingriffe** durch den Bau der Rampe (Versiegelung von 25 m²) und die Anbindung an die Straße (Versiegelung ca. 45 m²).

Ausgleich: Vor Ort werden mit der Anpflanzung von insgesamt **fünf Hainbuchen** anrechenbare Kompensationsmaßnahmen umgesetzt.

18. Bauwerkssanierungen

Die Realisierung des Gesamtvorhabens erfordert in Teilbereichen die Sanierung von Bauwerken (im Abschnitt Wülfrath v.a. Stützmauern). Diese wurden gutachterlich untersucht und aus den Ergebnissen dieser Untersuchungen Schlussfolgerungen zum weiteren Vorgehen abgeleitet.

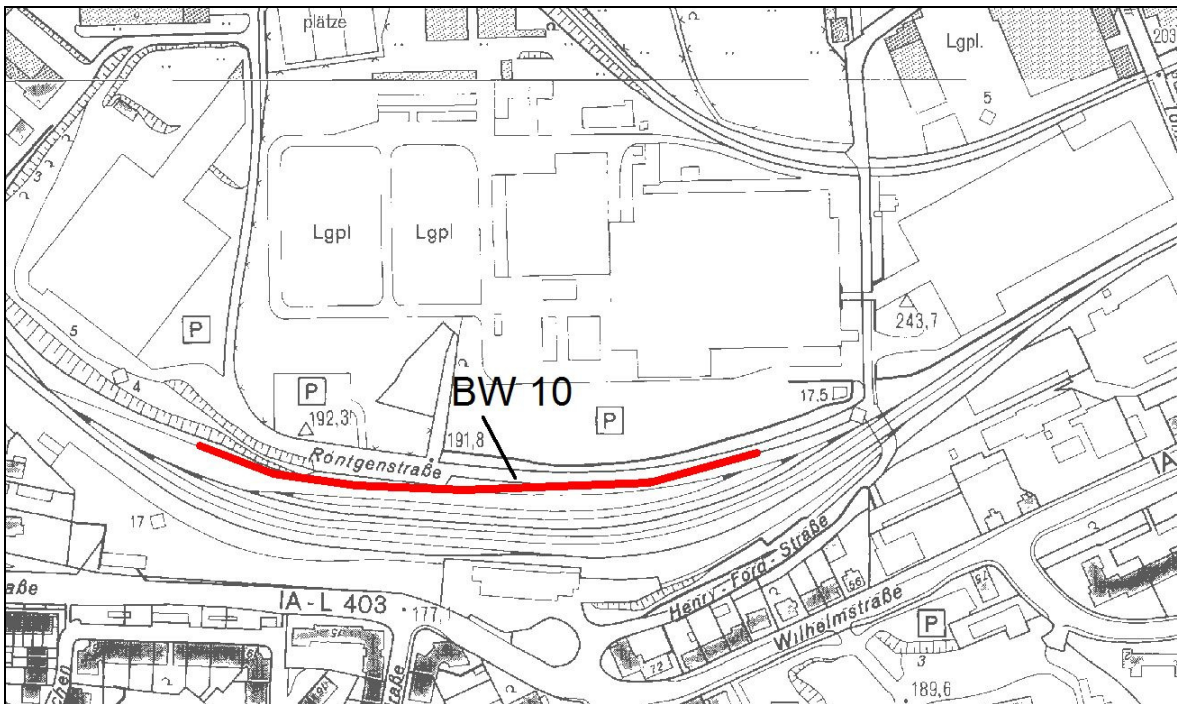
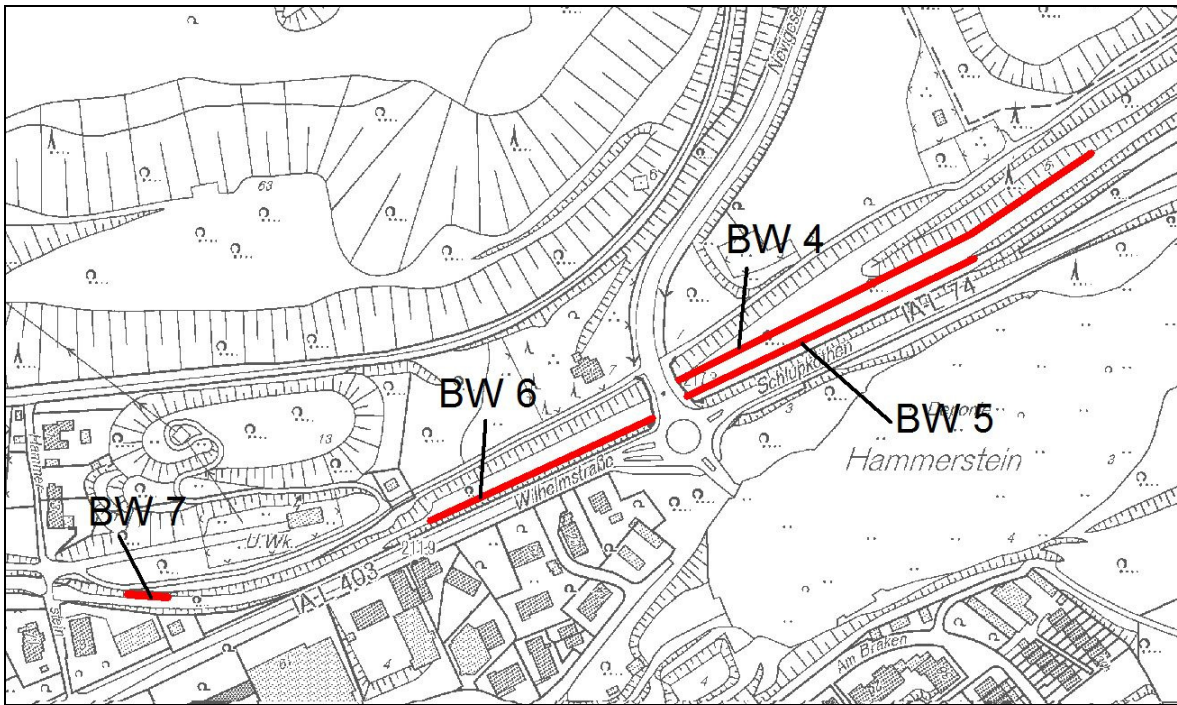
Kompensationspflichtige Eingriffe entstehen dann, wenn Mauern ganz oder teilweise abgerissen und durch Böschungen ersetzt werden, die mehr als zwei Meter über die Bauwerksgrenzen hinausreichen.

Solche Eingriffe hat der Kreis Mettmann für die Bauwerke 4 (mit 374 m²; Nr. 18a), 5 (mit 256 m²; Nr. 18b) und 10 (mit 144,5 m²; Nr. 18c) errechnet. Über die Böschungsflächen hinaus werden demzufolge keine Eingriffe vorgenommen, da die Baumaßnahme ausschließlich von der Wegetrasse aus erfolgt und die Aushub- und Abbruchmassen ausschließlich auf angrenzenden Teilen der ehemaligen Bahngrundstücke verbracht werden, die keinen Bewuchs aufweisen.

Bei den Bauwerken 6 und 7 werden sich die Sanierungs- und Abrissmaßnahmen auf einen 2-Meter-Streifen parallel der Mauer beschränken.

Bei Bauwerk 10 ist eine teilweise gehölzbestandene Böschung, in Teilbereichen auch Grabeland betroffen. Bei den Bauwerken 4 und 5 betreffen die Eingriffe Laubwald auf massiv verändertem Untergrund.

Da im Bereich des ehemaligen Bahnhofes das Vorkommen von Waldeidechsen nicht ausgeschlossen werden kann, wird empfohlen, Teile der neu entstehenden Böschungen mit grobem Schotter zu versehen, um Gehölzaufkommen auch längerfristig zu unterbinden und gleichzeitig in geringem Umfang Ersatzlebensräume für die vermuteten Eidechsen zu schaffen. Die genaue Lage der Schotterfläche erfolgt vor Ort unter Beteiligung der Unteren Landschaftsbehörde.



D Eigentumsrecht

Es werden fast ausschließlich Flächen im Eigentum des Kreises Mettmann in Anspruch genommen. Soweit am Anbindungspunkt „Kommunikationszentrum“ in Flächen Dritter eingegriffen wird, erfolgt eine direkte Abstimmung mit dem Eigentümer. Maßnahmen im Bereich Rheinkalk erfolgen in Abstimmung und mit Zustimmung durch den Eigentümer.

E Kompensationsmaßnahmen

Der weit überwiegende Teil der Wegebaumaßnahme im Trassenabschnitt Wülfrath bedarf nach geltender Rechtslage keines Ausgleichs.

Es entstehen folgende ausgleichspflichtige Eingriffe (durch Versiegelung):

Einzelmaßnahme	Fläche	Biotoptyp (vorher)	Biotopwert (vorher)	Biotopwert (nachher)	Gesamtwert (Differenz)
1	4 m ²	Schotter (grasig überwachsen)	4	0	16
2	30 m ²	Straßenrain (ohne Gehölze)	2	0	60
3	4 m ²	Schotter (grasig überwachsen)	4	0	16
5	104 m ²	Zier-/Nutzgarten	2	0	208
7	10 m ²	Straßenrain (ohne Gehölze)	3	0	30
8	84 m ²	Laubwald(auf überformten Standort) (keine Bäume)	5	0	420
11	4 m ²	Schotter/grasige Böschung	4	0	16
17	25 m ²	Brombeergebüsch/ Hochstaudenfläche	4	0	100
	45 m ²	straßenbegleitender Gehölzstreifen	6	0	270
					Defizit: 1136

Bei folgenden Eingriffen erfolgt eine Wiederbegrünung mit standortgerechten Gehölzen 2. und 3. Ordnung. Der Biotopwert auf der Fläche nachher wird pauschal mit 4 Punkten angesetzt. Damit sind auch die im Bereich des ehemaligen Bahnhofes aus Artenschutzgründen als Schotter vorgesehenen Flächen berücksichtigt.

Einzelmaßnahme	Fläche	Biotoptyp (vorher)	Biotopwert (vorher)	Biotopwert (nachher)	Gesamtwert (Differenz)
18a	374 m ²	Laubwald (auf überformten Standort)	5	4	374
18b	256 m ²	Laubwald (auf überformten Standort)	5	4	256
18c	144,5 m ²	Gehölzbestandene Böschung/ Grabeländer	4	4	0*
					Defizit: 630
*d.h. Ausgleich findet auf gleicher Fläche statt					

Diesen Eingriffen stehen anrechenbare Wertsteigerungen durch die Anpflanzung von Hainbuchen und Weißdornsträuchern sowie einer Zierhecke gegenüber, soweit diese nicht bereits für einen Gehölzverlust vor Ort als Kompensation zugeordnet sind (bei Einzelmaßnahme 1). Für die Hainbuchen wird eine pauschale Kronenfläche von 25 m², für die Weißdorn von 20 m² als aufgewertete Fläche angesetzt, bei der Hecke ihre Grundfläche. Hainbuche und Weißdorn werden mit einem Biotopwert von 5 Punkten, die Hecke (0,5 m breit) aufgrund ihrer Einbindung in eine intensiv genutzte Zierfläche mit 3 Punkten bilanziert.

Einzelmaßnahme	Maßnahme	Fläche	Biotoptyp (vorher)	Biotoptyp (vorher)	Biotoptyp (nachher)	anrechenbare Wertsteigerung	Gesamtwertsteigerung
1	5 Hainbuchen	125 m ²	Schotter (grasig überwachsen)	4	5	1	125
	3 Crataegus	60 m ²	Schotter (grasig überwachsen)	4	5	1	60
3	10 Hainbuchen	250 m ²	Schotter (grasig überwachsen)	4	5	1	250
	3 Crataegus	60 m ²	Schotter (grasig überwachsen)	4	5	1	60
4	10 Hainbuchen	250 m ²	Brombeere/Gras	3	5	2	500
5	Hecke	24 m ²	Zier-/Nutzgarten	2	3	1	24
6	8 Hainbuchen	200 m ²	Ziersträucher/gärtn. Nutzung	2	5	3	600
9	3 Hainbuchen	75 m ²	Schotter (grasig überwachsen)	4	5	1	75
17	5 Hainbuchen	125 m ²	Schotter (grasig überwachsen)	4	5	1	125
anrechenbare Wertsteigerung: 1819							

Einem ausgleichspflichtigen Defizit von 1.766 Punkten steht somit eine anrechenbare Wertsteigerung von 1.819 Punkten gegenüber. **Die im Sinne der geltenden Rechtslage kompensationspflichtigen Eingriffe sind somit als vollständig ausgeglichen anzusehen.**

F Anlagen

1. Lageplan Anknüpfungspunkt 1a: Bahnübergang Hütte
2. Lageplan Anknüpfungspunkt 1: Einstiegspunkt Dieselstraße
3. Lageplan Anknüpfungspunkt 2: Bahnübergang Nord-Erbach/Landschaftsfenster Lerscheneide
4. Lageplan Anknüpfungspunkt 3: Bahnübergang Comberg
5. Lageplan Anknüpfungspunkt 4: Zeittunnel Nord
6. Lageplan Anknüpfungspunkt 5: Zeittunnel Süd
7. Lageplan Anknüpfungspunkt 6: Anbindung Wilhelmstraße
8. Lageplan Anknüpfungspunkt 7: Anbindung Schlupkothlen
9. Lageplan Anknüpfungspunkt 8: Anbindung Kommunikations-Zentrum
10. Lageplan Anknüpfungspunkt 9: Verknüpfung Bölkum
11. Lageplan Anknüpfungspunkt 10: Landschaftsfenster Jungholz
12. Lageplan Anknüpfungspunkt 11: Anbindung Oberdüsseler Weg
13. Lageplan Anknüpfungspunkt 12: Bahnübergang Tönisheider Straße Süd
14. Lageplan Anknüpfungspunkt 13: Bahnübergang Henry-Ford-II-Straße Süd
15. Lageplan Anknüpfungspunkt 14: Ehem. Bahnhof Wülfrath
16. Lageplan Anknüpfungspunkt 15: Anbindung Silberberger Weg
17. Lageplan Anknüpfungspunkt 16: Anbindung Flandersbacher Straße

Mettmann, den 19.05.2010

Gezeichnet: dm	
Gepüft: da	
Maßstab im Original: 1:500	
Datum: 21.04.2010	
Format: A3	
Plan-Nr.: WU_II_2.1	
Sachkonto/ Beschluss:	



Projektträger:
Kreis Mettmann
Düsseldorfer Straße 26
40822 Mettmann



Stadt Heiligenhaus
Hauptstraße
40579 Heiligenhaus

Projektsteuerung | Objektplanung:

Davids Terfrüchte + Partner
Landschaftsarchitekten

Im Löwental 76
45239 Essen
tel. 02 01 - 74 73 61 0
fax. 02 01 - 74 73 61 10
post@dtpe-essen.de

Objektplanung

Davids Terfrüchte + Partner
Landschaftsarchitekten

Aufgestellt: gez.: dtp-dm

