

Leitfäden zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs Kosteneffiziente Massnahmen für Städte und Gemeinden

Die Städte und Agglomerationen in der Schweiz und in Europa erleben derzeit und zukünftig einen Mobilitätswandel: Der Trend führt weg vom Autobesitz und hin zu Sharing-Modellen, ÖV-Nutzung, Multimodalität, Nahmobilität und Lebensqualität. Die autogerechte Stadt gehört der Vergangenheit an. Um diesem Wandel gerecht zu werden, ist die kommunale Verkehrsplanung und Strassenraumgestaltung gefordert, die Städte und Gemeinden lebenswerter zu machen. So gilt es, den Fuss- und Veloverkehr als effizienteste und verträglichste Form der urbanen Mobilität zu fördern. Das ist auch das Ziel von Fussverkehr Schweiz und Pro Velo Schweiz (vgl. Positionspapier von Frühling 2014). Gleichzeitig stehen aber die Gemeinden mit knappen finanziellen Ressourcen unter Kostendruck. Gefragt sind kosteneffiziente Massnahmen mit rasch sichtbaren Erfolgen. Aktuelle Leitfäden aus Deutschland und Österreich liefern wertvolle Grundlagen und Umsetzungsbeispiele: Während das ivm-Handbuch auf die Strassenraumgestaltung für den Rad- und Fussverkehr fokussiert, konzentrieren sich der bmvit-Leitfaden und die DStGB-Dokumentation auf Massnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Am 1. Deutschen Kommunalradkongress des DStGB im Juli 2014 wurden Erfahrungen und Konzepte der Radverkehrsförderung diskutiert. (Sprache: de)

Weitere Informationen:

Fussverkehr Schweiz – Fachverband der FussgängerInnen

www.fussverkehr.ch

Pro Velo Schweiz – Dachorganisation für die Interessen des Veloverkehrs

www.pro-velo.ch

Velokonferenz Schweiz – Fachorganisation für Veloverkehrsplanung

www.velokonferenz.ch

Ergebnisse des DStGB-Kommunalradkongress 2014

www.kommunalradkongress.de

Guides pour la promotion de la marche et du vélo Des mesures économiques et efficaces pour les villes et communes

Les villes et agglomérations de Suisse et d'Europe vivent une transformation en matière de mobilité: la tendance tourne le dos à la voiture individuelle pour regarder vers les modèles de partage, l'utilisation des transports publics, la multimodalité, la mobilité de proximité et la qualité de vie. La planification des transports et des espaces publics au niveau communal se doit de répondre à ces changements. La marche et le vélo se profilent comme formes de mobilité urbaine les plus efficaces et supportables, et sont donc à encourager. C'est d'ailleurs le but poursuivi par Mobilité piétonne et Pro Vélo Suisse (cf. papier de position du printemps 2014). Parallèlement, les communes sont mises sous pression par leurs ressources financières limitées: des mesures peu coûteuses et aux effets vite visibles sont exigées. Des guides allemands et autrichiens récents délivrent des principes et exemples d'application très utiles: aménagements cyclables et piétonniers sont au cœur du manuel de l'ivm, mesures d'encouragement au vélo sont traitées dans le guide du bmvit et la documentation de l'union des communes allemandes (DStGB). (Langue: de)

Pour plus d'informations:

Mobilité piétonne Suisse – Association suisse des piétons

www.mobilitepietonne.ch

Pro Vélo Suisse - Association faîtière de défense des intérêts des cyclistes

www.pro-velo.ch

Conférence Vélo Suisse - Organisation nationale pour la planification cyclable

www.velokonferenz.ch

31.07.2014

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

Mobilità pedonale
Associazione svizzera dei pedoni

Medienmitteilung vom 20.03.2014

Gemeinsames Positionspapier von Fussverkehr Schweiz und Pro Velo Schweiz

Es braucht mehr Platz für Fussgänger und Velofahrer

Während die sanfte Mobilität in der öffentlichen Wahrnehmung an Bedeutung gewinnt, sind Fussgängerinnen und Velofahrer in den Köpfen von Politikern und Verkehrsingenieuren immer noch eine Randerscheinung. Damit sich das ändert, wollen Fussverkehr Schweiz und Pro Velo Schweiz künftig eng zusammenarbeiten.

Fussverkehr und Veloverkehr sind nachhaltige Mobilitätsformen und haben vieles gemeinsam: Beide Verkehrsträger sind effizient, energiesparend, stadt- und umweltgerecht, gesund und kostengünstig. Sie sind bescheiden im Flächenverbrauch und tragen wesentlich zu Wohn- und Lebensqualität bei. Fussgängerinnen und Velofahrer haben deshalb viele gemeinsame Interessen.

In ihrem heute unterzeichneten gemeinsamen Positionspapier verlangen Fussverkehr Schweiz und Pro Velo Schweiz von Politik und Verwaltung, dass die sanfte Mobilität aus eigener Muskelkraft in der Verkehrsplanung endlich mehr Gewicht erhält. Konkret bedeutet das: Es braucht mehr Platz im Strassenraum für den nichtmotorisierten Verkehr, gut und sicher gestaltete Strassenräume mit einer hohen Aufenthaltsqualität und Geschwindigkeitsregimes, die für den Fuss- und Veloverkehr verträglich sind. Damit sich die Infrastruktur- und Rahmenbedingungen für die Fortbewegung aus eigener Kraft verbessern, braucht es gesetzliche Grundlagen.

Die Mobilität muss umwelt- und menschengerechter gestaltet werden, um mehr Menschen auf die Füsse und aufs Velo zu bringen – im Interesse von Umwelt, Gesundheit und Lebensqualität.

Mehr Platz für die sanfte Mobilität

Dem Ausbau und dem Erhalt der Kapazitäten für den motorisierten Verkehr wird heute alles andere untergeordnet. Kaum jemand wagt es, den Primat des motorisierten Individualverkehrs infrage zu stellen und ihm etwas von dem Platz streitig zu machen, den er im Übermass beansprucht. Dafür müssen Fussverkehr und Veloverkehr zusammenhalten. Um dem Fuss- und dem Veloverkehr mehr Platz zu geben, müssen die Verkehrsflächen neu verteilt werden.

Dass es vereinzelt zu Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr kommt, ist das Resultat jahrzehntelanger schlechter Planung, die sich in erster Linie oder gar ausschliesslich am motorisierten Verkehr orientiert hat. Die Probleme zwischen Fussverkehr und Veloverkehr haben ihre Ursachen in der gebauten Infrastruktur, die dem Fuss- und dem Veloverkehr zu wenig Platz einräumt. Wenn Velofahrende auf das Trottoir ausweichen, geht das zulasten der Fussgängerinnen und Fussgänger. Das Velo braucht genug eigenen Platz, um Konflikte zu vermeiden. Fussverkehr und Veloverkehr sind grundsätzlich getrennt zu führen.

Hauptschwierigkeit für die Entwicklung der sanften Mobilität ist das grosse Gefahrenpotenzial, das vom motorisierten Verkehr ausgeht. Auf den Strassen herrscht ein Klima, das viele davon abhält, aufs Velo zu steigen, und Eltern dazu bewegt, ihre Kinder in die Schule zu chauffieren. Ein wesentlicher

Grund für das Gefühl der Unsicherheit sind die hohen Geschwindigkeiten. Pro Velo und Fussverkehr Schweiz fordern deshalb eine öffentliche Diskussion über das Geschwindigkeitsregime innerhalb des Siedlungsraums.

Was für den motorisierten Verkehr selbstverständlich ist, muss auch dem Fuss- und dem Veloverkehr zustehen: sichere Verkehrsflächen und direkte Verbindungen frei von Hindernissen. Damit die Fortbewegung aus eigener Kraft attraktiv ist, braucht es ein engmaschiges und lückenloses Wegnetz und mehr Sicherheit für die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden. Konkret bedeutet das: Es braucht mehr Platz im Strassenraum für den nichtmotorisierten Verkehr.

Gemeinsam stark

Fussverkehr und Pro Velo sind überzeugt, dass sich die Verkehrsprobleme nicht lösen lassen ohne eine Stärkung der Fortbewegung aus eigener Kraft. «Zufussgehende und Velofahrende müssen am gleichen Strick ziehen, denn sie haben viele gemeinsame Interessen», sagt Thomas Schweizer, Geschäftsleiter von Fussverkehr Schweiz. «Als Grundlage für eine vertiefte Zusammenarbeit haben wir das Positionspapier ausgearbeitet. Wir dürfen uns nicht auseinander dividieren lassen.»

Zum ausführlichen Positionspapier [Es braucht mehr Platz für Fussgänger und Velofahrer](#)

Auskünfte erteilen:

Thomas Hardegger
Präsident Fussverkehr Schweiz
079 461 04 44
thomas.hardegger@parl.ch
www.fussverkehr.ch

Jean-François Steiert
Präsident Pro Velo Schweiz
079 204 13 30
jean-francois.steiert@parl.ch
www.pro-velo.ch

FÖRDERUNG DES RAD- UND FUSSVERKEHRS

Kosteneffiziente Maßnahmen im
öffentlichen Straßenraum

Handbuch für die kommunale Praxis.
Schriftenreihe der ivm | Nr.3

ivm



EINFÜHRUNG

Die Förderung der städtischen Nahmobilität, also eines harmonischen Miteinanders von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr im nahen Wohnumfeld, wird immer wichtiger. In Deutschland werden in großen Städten immer häufiger statt des eigenen PKW der gut ausgebaute Öffentliche Nahverkehr und das Fahrrad oder die eigenen Füße genutzt, Carsharing boomt. Diese Trends können genutzt werden, um die Städte lebenswerter zu machen.

Dafür sprechen auch die Aspekte, die bei einem Wandel der Mobilität unmittelbar die Lebensqualität steigern: Weniger und langsamere Kfz-Fahrten bedeuten weniger Verkehrslärm und andere Emissionen. Mehr persönliche Bewegung fördert die Gesundheit. Die Nahmobilität mit Fuß und Rad ist für jeden erschwinglich und damit sozial ausgewogen.

Die Interaktion auf der Straße mit Fuß- und Radverkehr und der Nutzung von Bus und Bahn ist zudem wünschenswert und belebend. So fördert gerade ein intensiver Fuß- und Radverkehr auch den Betrieb kleiner und vielfältiger Läden.

Ein Zeichen der Zeit ist auch der Rückgang des Autobesitzes bei jungen Leuten. Stattdessen stehen bei der Altersgruppe bis 30 Jahren andere Aspekte im Vordergrund: Kommunikation, ein lebenswertes Umfeld und eine hohe Mobilität, aber nicht unbedingt mit dem eigenen Auto.

Um diesem Wandel gerecht zu werden, muss die Stadt besser zu Fuß und mit dem Fahrrad erlebbar gemacht werden. Politik und Bevölkerung wünschen schnelle und sichtbare Erfolge.

Die dazugehörigen Trends der Stadt- und Verkehrsplanung in Deutschland und Europa berücksichtigen diese Entwicklungen. Hierzu gehören:

- Die Einrichtung von Begegnungszonen mit dem Vorrang des Fußverkehrs und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km /h. Nach der Schweiz haben inzwischen auch Belgien, Frankreich und Österreich entsprechende Änderungen am Straßenverkehrsrecht vorgenommen.
- Shared Space-Ansätze, also die gemeinschaftliche Nutzung von Straßenraum im Sinne von Stadtraum, werden in der Öffentlichkeit diskutiert.
- „Tempo 30“ als Regelgeschwindigkeit in der Stadt mit den entsprechenden positiven Auswirkungen auf Lärm-Emissionen wird immer häufiger gefordert und auch teilweise umgesetzt.
- Ein weiterer Ausbau der Infrastruktur für Pkw ist in vielen Städten schlicht nicht möglich, denn dafür sind weder Flächen noch finanzielle Ressourcen vorhanden. Auch politisch besteht kein Konsens darüber, dass Städte noch autogerechter werden sollten.

Das Handbuch zeigt vor dem Hintergrund knapper finanzieller Ressourcen vorhandene Handlungs- und Gestaltungsspielräume auf.

1

WARUM EIN HANDBUCH?

Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs

10

2

SICHER QUEREN

Mehr als Zebrastreifen und Co.

14

3

RÄUME GERECHT AUFTEILEN

Maßnahmen bei geringer Flächenverfügbarkeit

24

4

TEMPO RUNTER

Maßnahmen zur Geschwindigkeitssenkung
des Kfz-Verkehrs

30

5

RÄUME AUFWERTEN

Neue Elemente nicht nur zum Freihalten von Flächen

36

6

RÄUME FÜR ALLE

Barrierefreie Gestaltung als Querschnittsaufgabe

48

7

KURZFRISTIG HANDELN

Temporäre Maßnahmen & Verkehrsversuche

54

8

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Aktionen und Kampagnen mit kleinem Budget

58

VERZEICHNISSE

62

Abkürzungsverzeichnis

63

Schlagwortregister

64

Tabellenverzeichnis

66

Abbildungsverzeichnis

67

Literaturverzeichnis

69

Weiterführende Informationen

71

STECKBRIEFE

72

DStGB DOKUMENTATION N° 124

Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden



DStGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund
www.dstgb.de



adfc
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

VORWORT DES DEUTSCHEN STÄDTE- UND GEMEINDEBUNDES



Dr. Gerd Landsberg,
Geschäftsführendes
Präsidialmitglied des
Deutschen Städte-
und Gemeindebundes

Die Förderung der Elektro- und Zweiradmobilität verbessert die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden. Die gegenwärtige Verkehrsinfrastruktur in deutschen Städten ist allerdings zu stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet und wird den heutigen Mobilitäts- und Lebenswünschen der Menschen zu wenig gerecht. Die Förderung des Radverkehrs bietet die große Chance, den städtischen Lebensräumen eine neue Qualität zu geben und kann als Vitalitätsprogramm genutzt werden. Die Innenstädte werden attraktiver und ihre Aufenthaltsqualität erhöht sich. Davon können auch der Handel und der Tourismus profitieren.

Notwendig ist allerdings ein planerisches Umdenken wie beispielsweise die Entwicklung von geschlossenen Radwegenetzen, überwachte Abstellflächen für Zweiräder und Ladestationen für die rasant wachsende Zahl von Elektrorädern. Wichtig ist zudem die Verknüpfung Radverkehrs mit dem öffentlichen Personennahverkehr und perspektivisch mit dem Zukunftsmarkt der Elektroautos. Die Möglichkeit, Fahrräder beispielsweise in Bussen und Bahnen jederzeit mitnehmen zu können, sollte die Regel sein.

Unverzichtbar ist ein Investitionsprogramm für die immer mehr verfallende Verkehrsinfrastruktur. Hier sind Bund und Länder gefordert, nicht nur das Problem zu beschreiben, sondern endlich die dringend notwendigen Investitionsmittel bereitzustellen. Dazu gehören beispielsweise Umgehungsstraßen und die Ertüchtigung des bestehenden Straßennetzes zur Verflüssigung des Verkehrs, denn jeder Stau schafft zusätzliche Feinstaubbelastungen.

In kommunalen Verkehrskonzepten sollte auch bedacht werden, dass sich das Mobilitätsverhalten gerade in der jüngeren Generation im Wandel befindet. Der Trend geht immer mehr in die Richtung, Verkehrsträger auch mithilfe modernen, Internet gestützten Anwendungen zu teilen, anstatt zu besitzen. Die kommunale Verkehrspolitik kann dies durch eine entsprechende Verkehrs- und Infrastrukturplanung unterstützen, die Mobilität ganzheitlich denkt und so zur Steigerung der Attraktivität einer Kommune beiträgt.

Berlin, im Juni 2014

Dr. Gerd Landsberg

IMPRESSUM

Herausgeber: Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB)

Autoren:



Timm Fuchs
Beigeordneter,
DStGB



Carsten
Hansen
Referatsleiter,
DStGB



Ludger
Koopmann
Stellvertretender
Bundes-
vorsitzender,
ADFC

Fotos

Titel: DStGB/Carsten Hansen; S. 4: Stadt Siegburg (2); S. 7: Phloxii/shutterstock.com; S. 5: Francesco Bucchi/shutterstock.com; S. 9: Stadt Oldenburg (3); S. 10: Stadt Oldenburg (2), ADFC/Wilhelm Hörmann; S. 11: DStGB/Carsten Hansen, Stadt Rottweil (3); S. 12: DStGB/Carsten Hansen; S. 13: Allgäu GmbH; S. 14: Stefano Lunardi/shutterstock.com; S. 15: ADFC/Wilhelm Hörmann, Stadt Bietigheim-Bissingen; S. 16: Stadt Bietigheim-Bissingen; S. 17: ADFC/Wilhelm Hörmann, Stadt Siegburg (3); S. 18: ADFC/Wilhelm Hörmann; S. 19: Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen/Ralf Kaulen (2); S. 20: DStGB/Carsten Hansen (4), Stadt Coesfeld (3), ADFC/Wilhelm Hörmann; S. 21: Stadt Meckenheim, ADFC/Wilhelm Hörmann (3); S. 22: Stadt Rees; S. 23: Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH/Uwe Hiltmann (2), RVM Regionalverkehr Münsterland GmbH; S. 24: JET-Foto Kranert / © Deutsche Bahn AG; S. 24/25: Stadt Rees (3); S. 25: Hipproductions/shutterstock.com; S. 26: Stadt Rees, ADFC/Wilhelm Hörmann, (2); S. 27: DStGB/Carsten Hansen.

INHALT

I Einleitung	4	B Öffentlichkeit und Kommunikation	12
II Gesellschaftliche Vorteile des Radverkehrs	5	1 Vorbildfunktion	13
1 Knappe öffentliche Mittel – ökonomischer Vorteil	5	2 Bürgerbeteiligung an der Radverkehrsplanung	13
2 Energiewende – Verkehrswende	5	3 Allgemeine Kampagnen	14
3 Klimaschutz	6	4 Kampagnen zu Verkehrsklima und Verkehrssicherheit	15
4 Gesundheit – Bewegungsmangel	6	5 Mobilitätsbildung	15
5 Lärmbelastung, Luftreinhaltung und Flächenverbrauch	6	6 Kommunikation nach innen – Fortbildung der Akteure	16
6 Soziale Teilhabe	6	C Infrastruktur	17
III Kosten und Finanzierung des Radverkehrs	7	1 Radverkehr im Netz	17
A Kostenvorteile des Radverkehrs	7	2 Regeln für den Bau von Radverkehrsanlagen ERA	18
B Finanzierung des Radverkehrs	7	3 Infrastrukturanforderungen – zügig, sicher, komfortabel	18
IV Radverkehr auf kommunaler Ebene – Aktionsfelder	9	4 Führung des Radverkehrs	19
A Verkehrssicherheit	9	5 Fahrradparken	21
1 Objektive Sicherheit	10	6 Wegweisung	21
2 Subjektive Sicherheit	10	7 Wartung und Instandhaltung	21
3 Verkehrsklima	11	D Multimodalität	22
4 Infrastruktur und Verkehrssicherheit	11	E Wirtschaftsförderung / Tourismus / Einzelhandel	24
5 Regelkenntnis und -akzeptanz	12		
6 Kommunaler Arbeitskreis Verkehrssicherheit	12		

BEISPIELE

<i>Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Siegburg/Bonn</i>	4/5	<i>Alleinradweg auf stillgelegter Bahntrasse Siegburg-Lohmar</i>	17
<i>Fahrradverleihsystem als „Gewerbegebietszubringer“</i>	6	<i>Bürgerbeteiligungsplattform im Schwarzwald-Baar-Kreis</i>	18
<i>Beispiel Finanzielle Radverkehrsförderung – Auszug aus der Förderfibel des NRVP im Fahrradportal</i>	8	<i>Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts</i>	19
<i>Förderung der Radverkehrssicherheit in der Stadt Oldenburg</i>	9	<i>Fahrradboxen für Pendler</i>	21
<i>Die Straße ist für alle da</i>	11	<i>Beschilderung von Radrouten</i>	22
<i>Fotowettbewerb als Öffentlichkeitsarbeit</i>	12	<i>ST mobil – Fahrrad und ÖPNV</i>	23
<i>Dienstrad statt Dienstwagen</i>	14	<i>Freigabe der Rheinpromenade für Radfahrer</i>	24/25
<i>Arbeitskreis Fahrrad</i>	14	<i>Kommunale Radwege auf den Deichen</i>	26
<i>Sichere Schulwege – radfahrende Schüler als Experten für den Radschulwegeplan</i>	15		

Anmeldung

Die Teilnahmegebühr für den Ersten Deutschen Kommunalradkongress beträgt **119,- €** inkl. MwSt. In diesem Betrag sind ein Mittagsbüffet, Kaffee und Pausengetränke sowie die Veranstaltungsunterlagen enthalten.

Die Anmeldung zur Veranstaltung und der Erwerb einer Teilnahmekarte ist online unter www.amiando.com/radkongress möglich.

Alternativ besteht die Möglichkeit, den Betrag zu überweisen. Dazu senden Sie bitte eine E-Mail mit Ihren vollständigen Kontaktdaten an radkongress@dstgb.de und überweisen den Betrag von 119,- € mit dem **Betreff „Teilnahmegebühren Kommunalradkongress“** auf das Konto der DStGB Dienstleistungs-GmbH:
IBAN: DE18 1005 0000 1260 0077 11
BIC: BELADEVXXX

Nach Zahlungseingang erhalten Sie eine Anmeldebestätigung, die zur Teilnahme an der Veranstaltung berechtigt.

14:30 FORUM I – FAHRRADKONZEPTE MIT WIRKUNG

Moderation: Sebastian Bührmann, Leiter der Fahrradakademie, Deutsches Institut für Urbanistik

Auf dem Weg zur Fahrrad freundlichen Region

*Werner Wingenfeld, Stadtbaurat, Bundesstadt Bonn
Dr. Mehmet H. Sarikaya, Leiter des Planungsamtes, Rhein-Sieg-Kreis*

Büggerradwege im Kreis Steinfurt

Stephan Selker, Leiter Straßenbauamt, Kreis Steinfurt

Nahmobilität ist urbane Mobilität

Christine Fuchs, Vorstand der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.

Rheder auf Rädern – wie wir von Nahmobilität profitieren

Lothar Mittag, Bürgermeister der Stadt Rhede

FORUM II – VERKEHRSSICHERHEIT

Moderation: Roland Thomas, Hauptreferent, StGB NRW

Fahrradfahren sicherer machen

Jochen Ender, Polizeihauptkommissar, Münster

Gefahrenstellen kennen und beseitigen – mehr Sicherheit durch gute Lösungen

Dr. Detlev Lippard, Referatsleiter Straßenverkehrstechnik, Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Sichere Schulwege – Radfahrende Schüler sind die günstigsten Experten

Joachim Kölz, Bürgermeister in Bietigheim-Bissingen

Fahrradwege länger nutzen durch Erhaltungsmanagement

Volker Jakobi, Geschäftsführer der TÜV Rheinland Schniering GmbH

FORUM III – FAHRRADMOBILITÄT ALS WIRTSCHAFTSFAKTOR

Moderation: Carsten Hansen, Referatsleiter, DStGB

Radfahrer sind Gäste und Kunden

Christoph Gerwers, Bürgermeister der Stadt Rees

Fahrradtourismus – mehr als Urlaub

Dirk Wetzel, Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH

Radler kaufen öfter ein – der Einzelhandel profitiert vom Rad

Dr. Wolfgang Haensch, Partner und Büroleiter, CIMA Köln

ÖPNV macht Fahrrad – Kunden halten und gewinnen übers Fahrrad

Uwe Hiltmann, Leiter Strategie und Planung, Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH

16:30 Zusammenfassung der Thesen aus den Fachforen

16:45 Schlusswort

Sebastian Schuster, Landrat Rhein-Sieg-Kreis

Kooperationspartner



Deutsches Institut für Urbanistik

Sponsoren

