



3. Fortschreibung der Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg

Marburger Stadtforum: „Radverkehrsplanung Marburg“
17. Februar 2016

Bearbeitung Federführung und Subauftragnehmer



Planungsgruppe Nord
MOBILITÄT UND VERKEHR



Dipl.-Ing.
Wolfgang Nickel

Dipl.-Geogr.
Daniel Cöster

Dipl.-Geogr.
Maik Scharnweber

Dörnbergstraße 12
34119 Kassel
Tel: 0561 / 807 58 0
Fax: 0561 / 807 58 58

Kapellenstraße 8
54332 Wasserliesch
Tel: 06501 / 92 07 230
Fax: 06501 / 92 09 755

www.pgn-kassel.de

www.bmm-trier.de

Bausteine 3. Fortschreibung der Radverkehrsplanung

Grundlagen, Bestandsaufnahme und Analyse

Grundsätze und Leitlinien

Richtlinien

Rahmenbedingungen
Radverkehr in Marburg

Planung

Planung Ergänzung Netz
und Radrouten

Planung Ergänzung
Punktueller Maßnahmen

Ergänzende
radspezifische
Infrastruktur

Integration in
Mobilitätsmanagement
& Öffentlichkeitsarbeit

Beteiligung

Radverkehrsbeirat

Öffentlichkeit

Bausteine 3. Fortschreibung der Radverkehrsplanung

Grundlagen, Bestandsaufnahme und Analyse

Grundsätze und Leitlinien

Richtlinien

Rahmenbedingungen
Radverkehr in Marburg

Planung

Planung Ergänzung Netz
und Radrouten

Planung Ergänzung
Punktueller Maßnahmen

Ergänzende
radspezifische
Infrastruktur

Integration in
Mobilitätsmanagement
& Öffentlichkeitsarbeit

Beteiligung

Radverkehrsbeirat

Öffentlichkeit

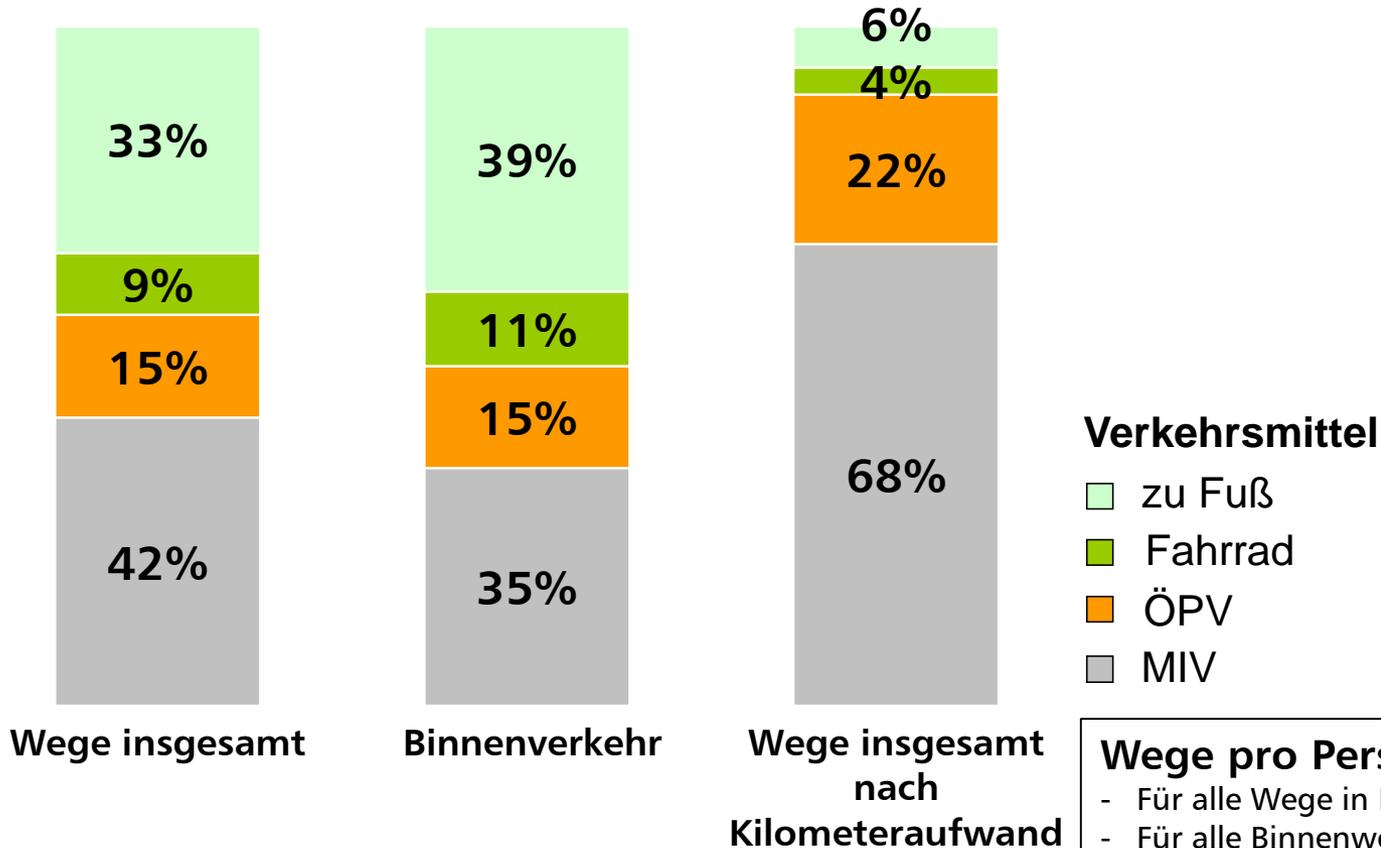
Ausgangslage: Verkehrssituation und Verkehrsverhalten

- Die Bewohner Marburgs nutzen sowohl im Binnen- als auch in den Segmenten Quell- und Zielverkehr überwiegend Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Wegeanteil)
- Nach Kilometeraufwand werden dennoch 68% des gesamten Verkehrsaufkommens mit individuellem Kraftfahrzeugverkehr geleistet
- Aufgrund der bedeutenden zentralörtlichen Funktion wird das Verkehrsgeschehen in Marburg besonders stark durch ein- und ausströmende Verkehre des Umlands geprägt
- Die bereits hohen Wegeanteile des Fahrrades der Bewohner der Stadt Marburg sind in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewachsen, dieser Trend wird – auch durch den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur – weiter anhalten

Verkehrsmittelwahl nach Hauptverkehrsmitteln

Wegeanteile (Modal Split) nach Verkehrsmitteln

Wege insgesamt auch nach Kilometeraufwand



Wege pro Person und Tag

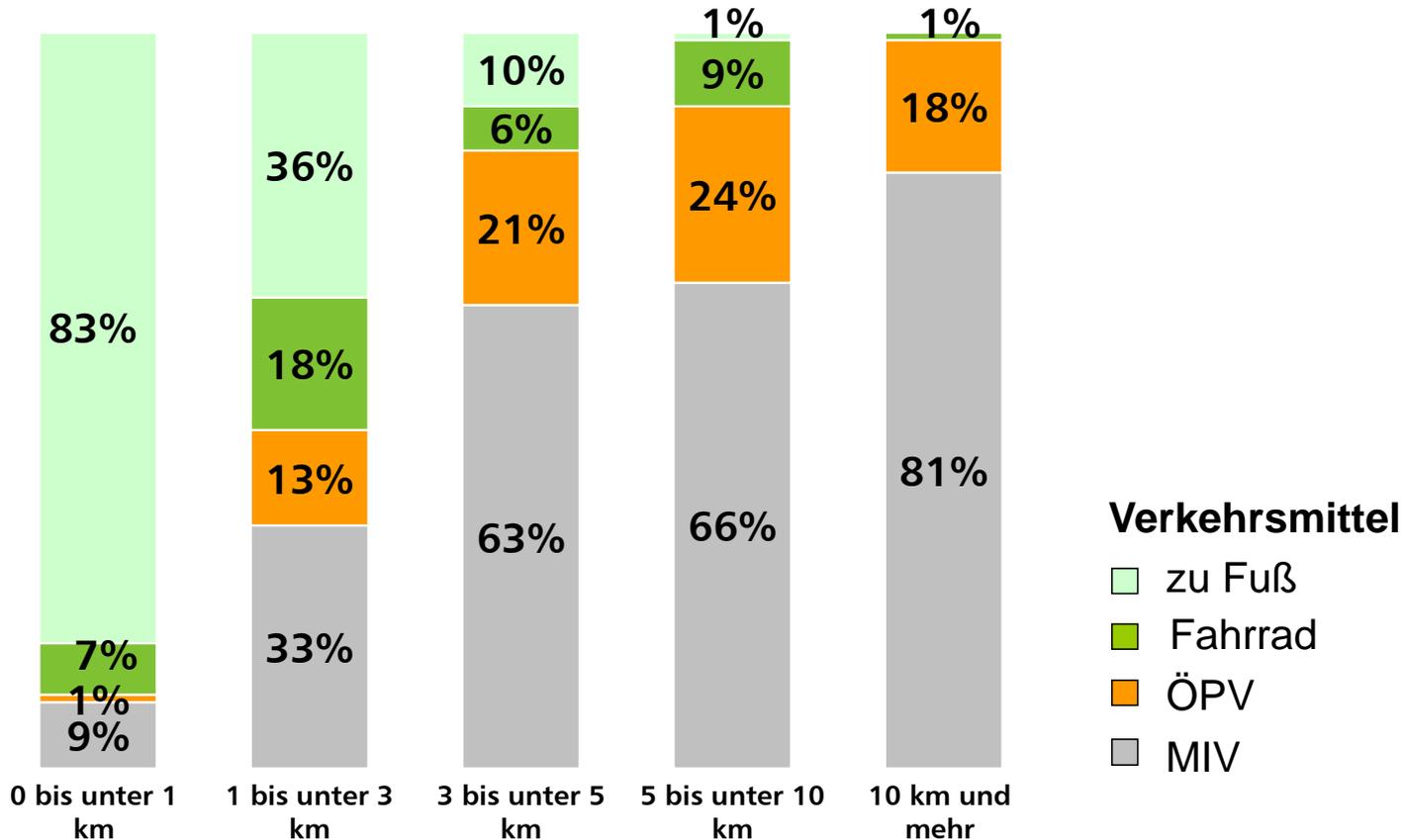
- Für alle Wege in Marburg: 3,2
- Für alle Binnenwege (Anteil 79%) in Marburg: 2,6

Abweichungen von 100% = rundungsbedingt
 Quelle: SrV 2013 – RMV – Städte, 09.12.2015

Ausgangslage: Potenziale für den Fahrradverkehr

- Die durchschnittliche Wegelänge aller Wege der Marburger beträgt 7,0 km
- Die Wege zur Kita/Schule/Ausbildung sind im Mittel nur 3,5 km weit
- Die Freizeitwege sind im Mittel 7,1 km weit
- Heute hat das Fahrrad für alle Wegezwecke nur in der Entfernungsklasse zwischen 1 und unter 3 km einen bereits sehr hohen Anteil (18%), darüber fällt die Nutzung stark ab (z.B. 5 bis unter 10 km: 6% Fahrradanteil)
- Die höchsten Fahrradanteile haben die Wegezwecke Schule und Ausbildung (14%) sowie Arbeit (13%)
- Potenziale liegen bei allen Wegezwecken, durch spezifische Maßnahmen kann die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad deutlich ausgeweitet werden (Fahrrad und Pedelec)

Verkehrsmittel nach Hauptverkehrsmitteln – Entfernung Wegeanteile (Modal Split) nach Entfernungsklassen (in %)



Quelle: SrV 2013 – RMV – Städte, 09.12.2015

Ausgangslage: Potenziale für den Fahrradverkehr

- 3% der Marburger besitzen bereits ein E-Fahrrad (Pedelec)
- Bei den Erwerbstätigen beträgt diese Quote 4%, bei den Nicht-Erwerbstätigen 2%
- Auch diese Zahlen bestätigen einen Trend: Beschäftigte, die im Mittel mit 16,5 km die weitesten Wege aller Teilgruppen haben, fahren auch mit dem Fahrrad/Pedelec zunehmend weitere Strecken
- Die vorrangige Zielgruppe, die für eine stärkere Nutzung von Fahrrad und Pedelec zu gewinnen ist, liegt im Segment zwischen 3 und 10 km, dieses umfasst 30% aller Wege der Marburger. Heute dominiert in diesem Bereich der MIV mit 2/3-Anteil
- Die Maßnahmen, die für diese mittleren Wegeweiten erforderlich sind, unterstützen auf vielen Relationen auch die Nutzung von kombinierter Mobilität (Bike+Ride) und Einpendler

Ausgangslage: Mobilitätsentwicklung und Trends in Deutschland

- **Zunahme der Fahrradnutzung**
 - (2002-2008: +17% Anteil an allen Wegen, Wegeanteil 2008: 10%, Anteil Personenkilometer: 3%; Wegeanteil 2015: 11-12%)

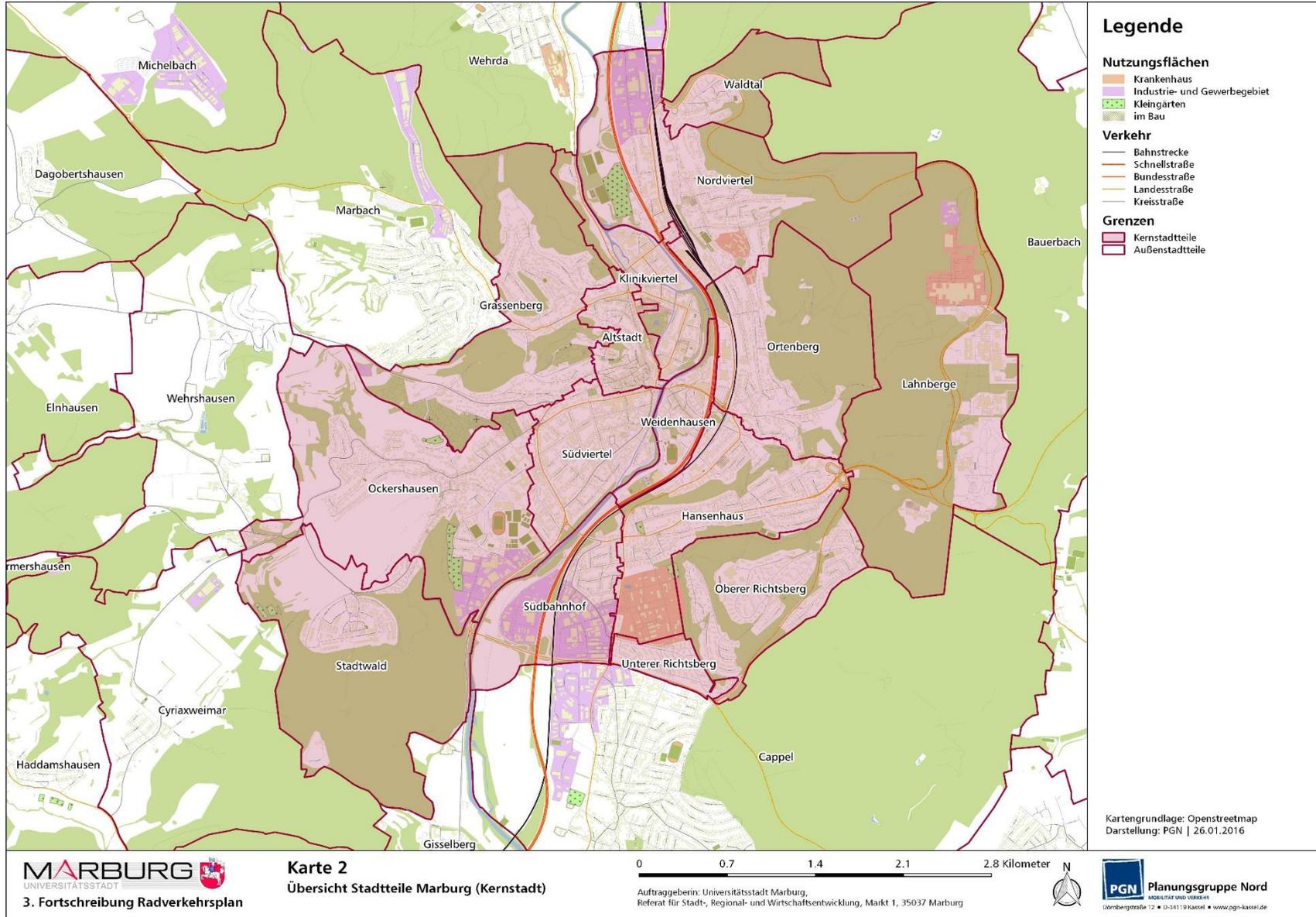
- **Trend zur flexibleren Verkehrsmittel-Nutzung**
 - **Intermodalität:** Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg: 6% aller Personen-Wege werden mit mehr als einem Verkehrsmittel zurückgelegt (Kombinationen z.B. Park&Ride, Bike&Ride), Verdoppelung der Nutzung im letzten Jahrzehnt, große kurzfristige Wachstumspotenziale

 - **Multimodalität:** Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Jahresverlauf (alle Verkehrszwecke), die Bindung an nur ein Verkehrsmittel geht zurück (Daten 2014, ohne Fußverkehr):
 - 39% aller Personen wählen für Ihre Alltags-Wege ausschließlich den Pkw
 - 40% nutzen neben dem Pkw auch ÖPNV und/oder Fahrrad bzw. nutzen deren Kombinationen im Jahresverlauf
 - 21% nutzen ganzjährig nie den Pkw und entweder nur ÖPNV, nur Fahrrad oder nur den Fußverkehr oder alle Kombinationen (ohne Pkw)

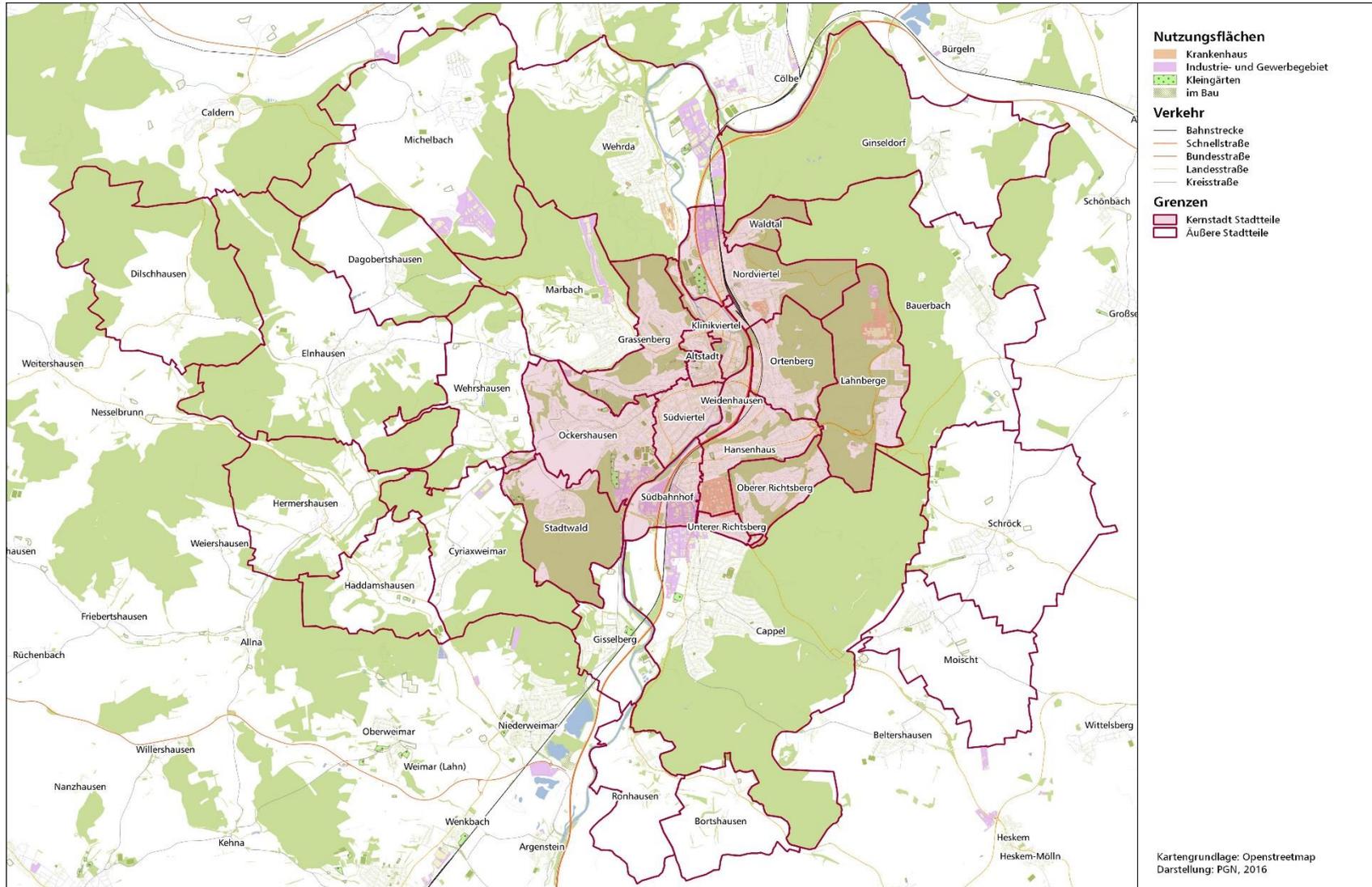
Mobilitätsentwicklung im ländlichen Raum und Trends der Fahrradnutzung

- Prognostizierte Zunahme der Fahrradnutzung in Deutschland
 - Potenziale laut Nationalem Radverkehrsplan (NRVP):
Zunahme von 8% in 2010 auf 13% in 2020
(Vergleich: Städte von 11% auf 16%)
 - Deutliche Zunahme Besitz und Nutzung E-Fahrräder (Pedelecs)
(Bestand derzeit Deutschland >2,8 Mio.)
 - Zunehmende Diversifizierung der Nutzung bewirkt eine schnelle Änderung der Fahrzeugmodelle: Lastenfahrräder, Fahrräder mit Beiwagen oder zur Kinderbeförderung usw., durch E-Mobilität auch und besonders (bedingt auch durch geringere ÖV-Angebote und gefördert durch straßenbegleitende Radwege) auch im ländlichen Raum

3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg



3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg



Blick von Ortenberg Richtung Altstadt



Blick von Kurt-Schumacher-Brücke zum Schloss



Blick von der Oberstadt Richtung Lahnberge



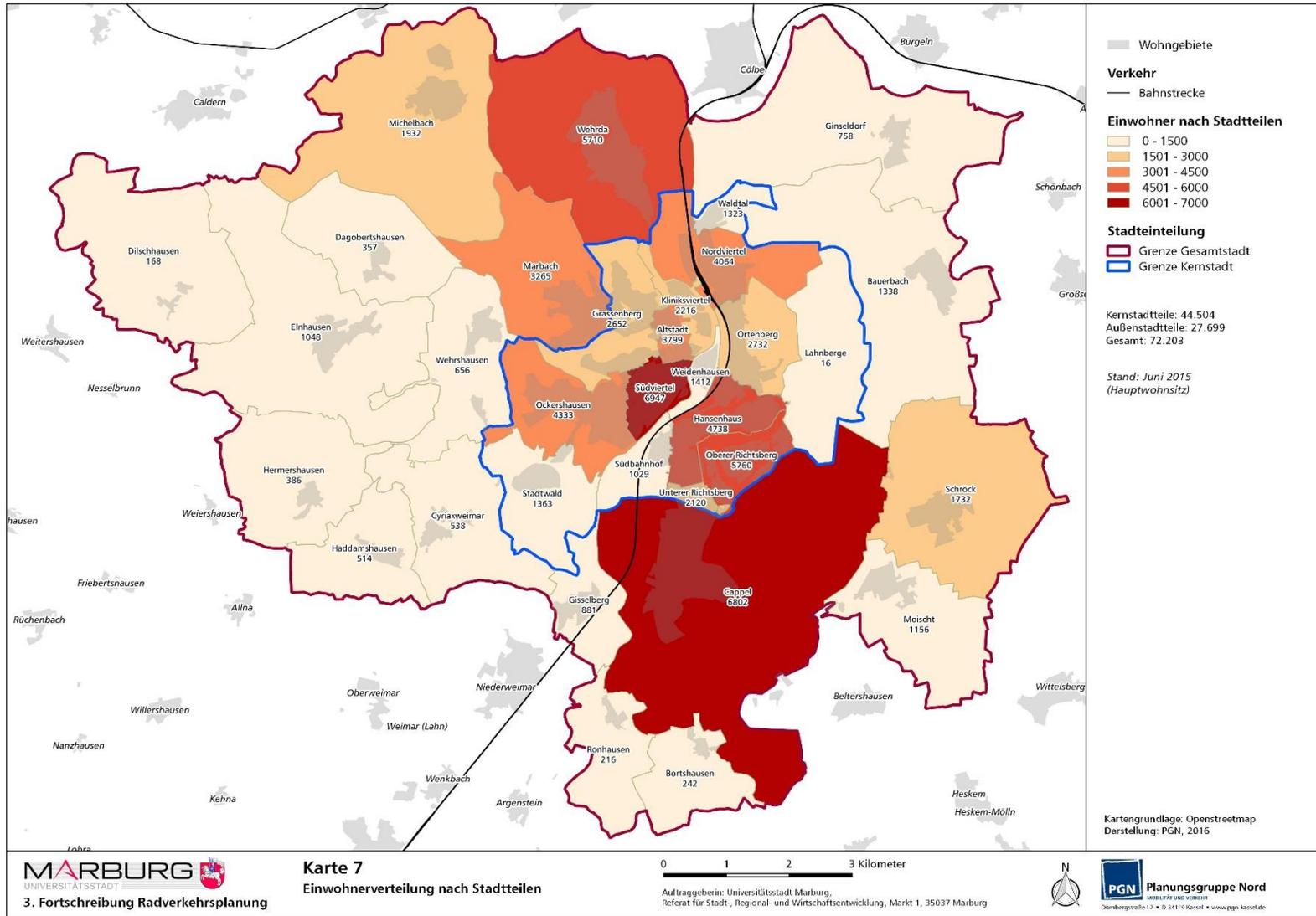
Blick von der Altstadt Richtung Nordviertel



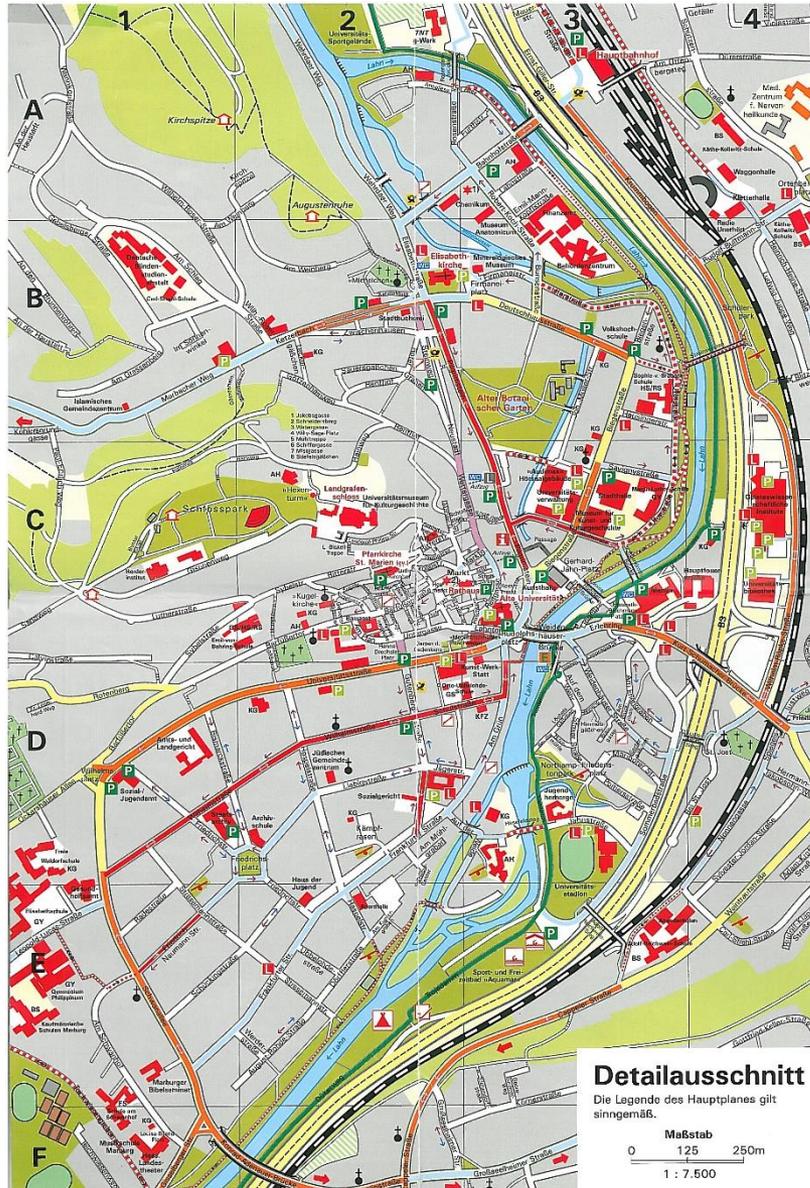


Analyseergebnisse

Einwohnerverteilung in der Stadt Marburg

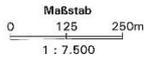


3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg



Detailausschnitt

Die Legende des Hauptplanes gilt sinngemäß.



MARBURG
UNIVERSITÄTSSTADT

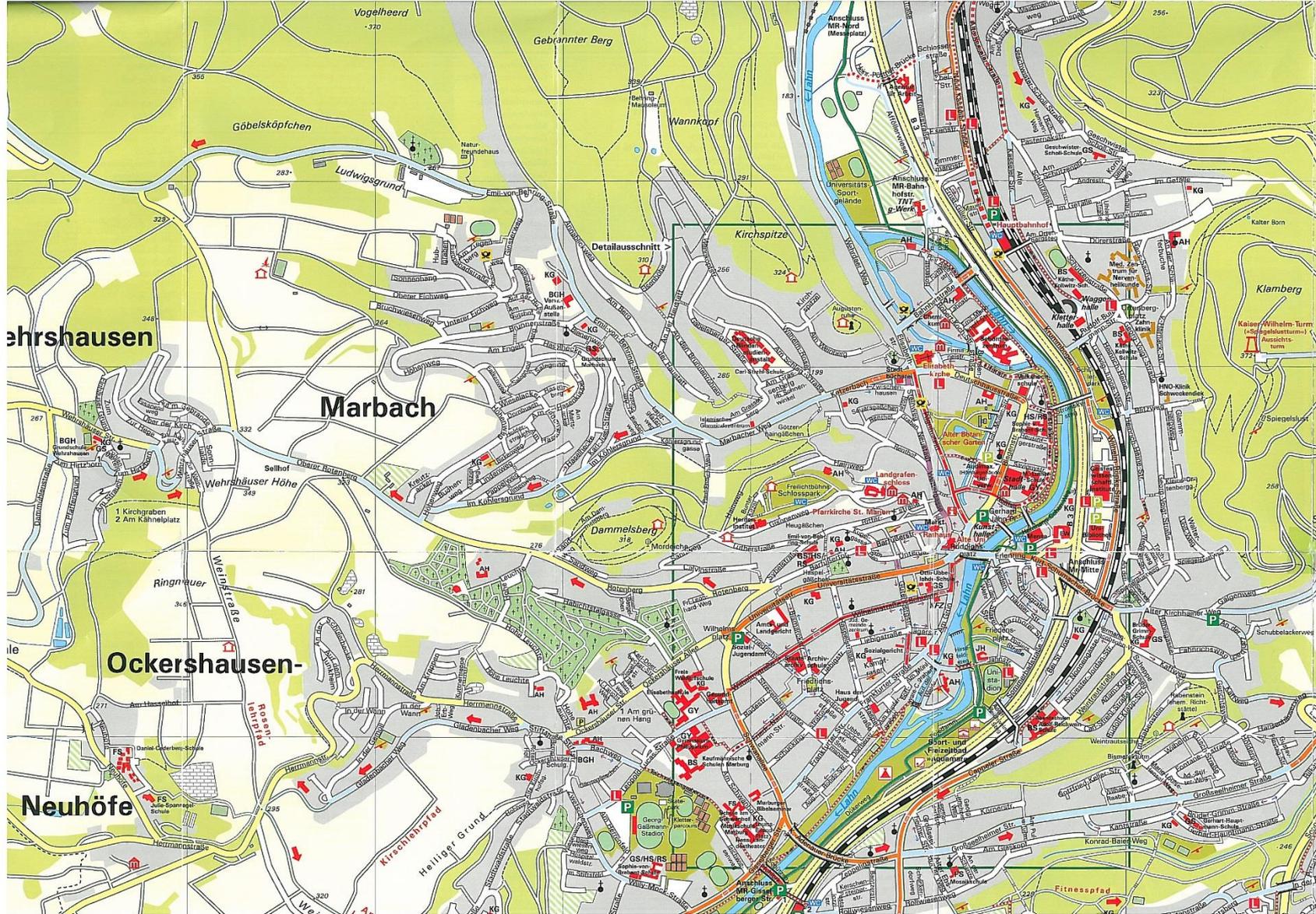
Fahrradstadtplan

Maßstäbe:
Hauptplan 1:12.500
Innenstadtvergrößerung 1:7.500

Schutzgebühr 2 Euro

Quelle: Fahrradstadtplan 2015,
Magistrat der Universitätsstadt Marburg
Kartographie: Dr. Lutz Münzer
Stand: 3/2015

Zwischenstand der Entwurfsbearbeitung - Auszug



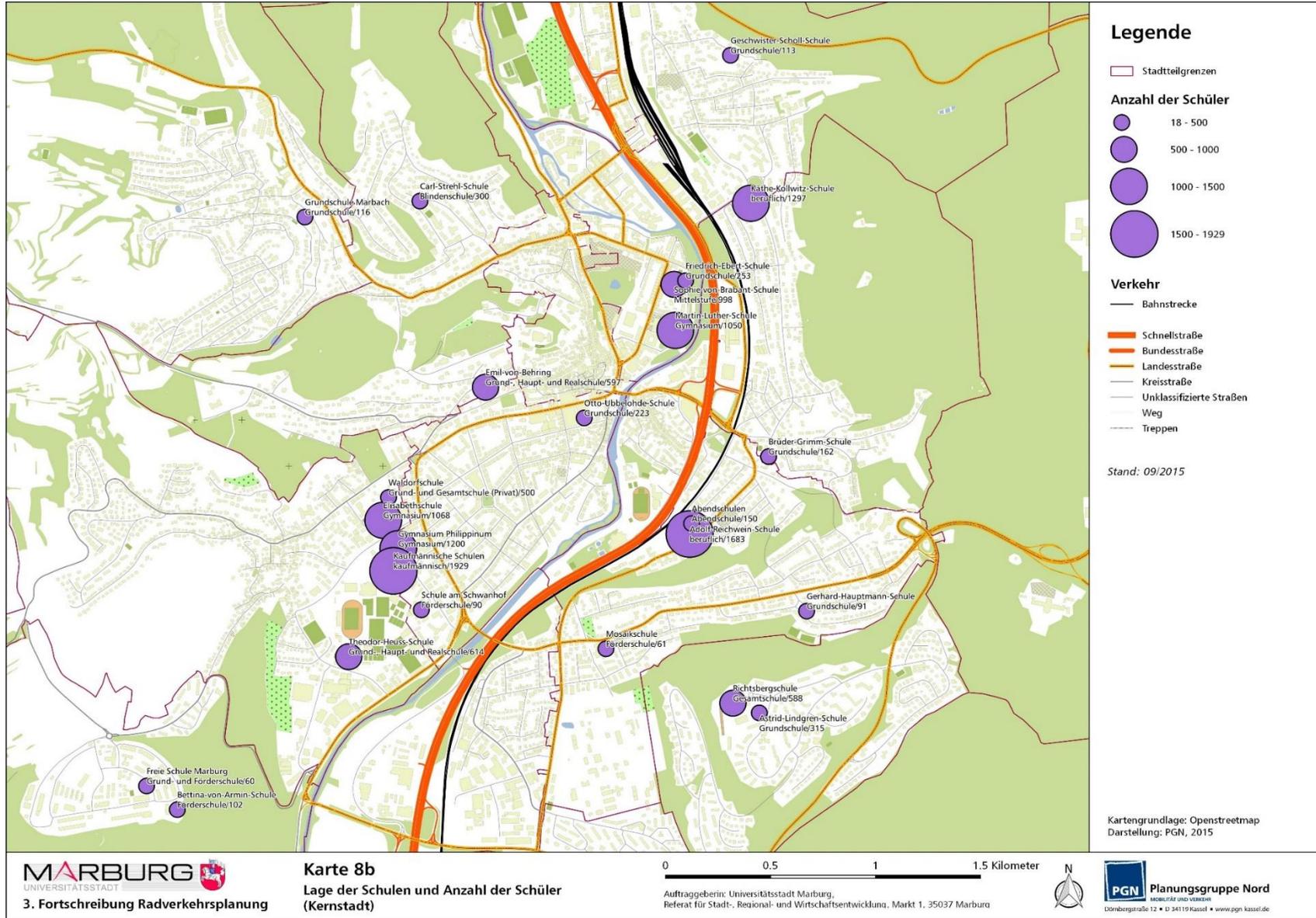
Radverkehrsanlagen Netzbestand

Bestand	Länge in km	in %
Baulich angelegter Radweg	2	4%
Schutz- und Radfahrstreifen	12	22%
Gemeinsamer Geh- und Radweg	40	74%
Gesamtergebnis	54 km	100%

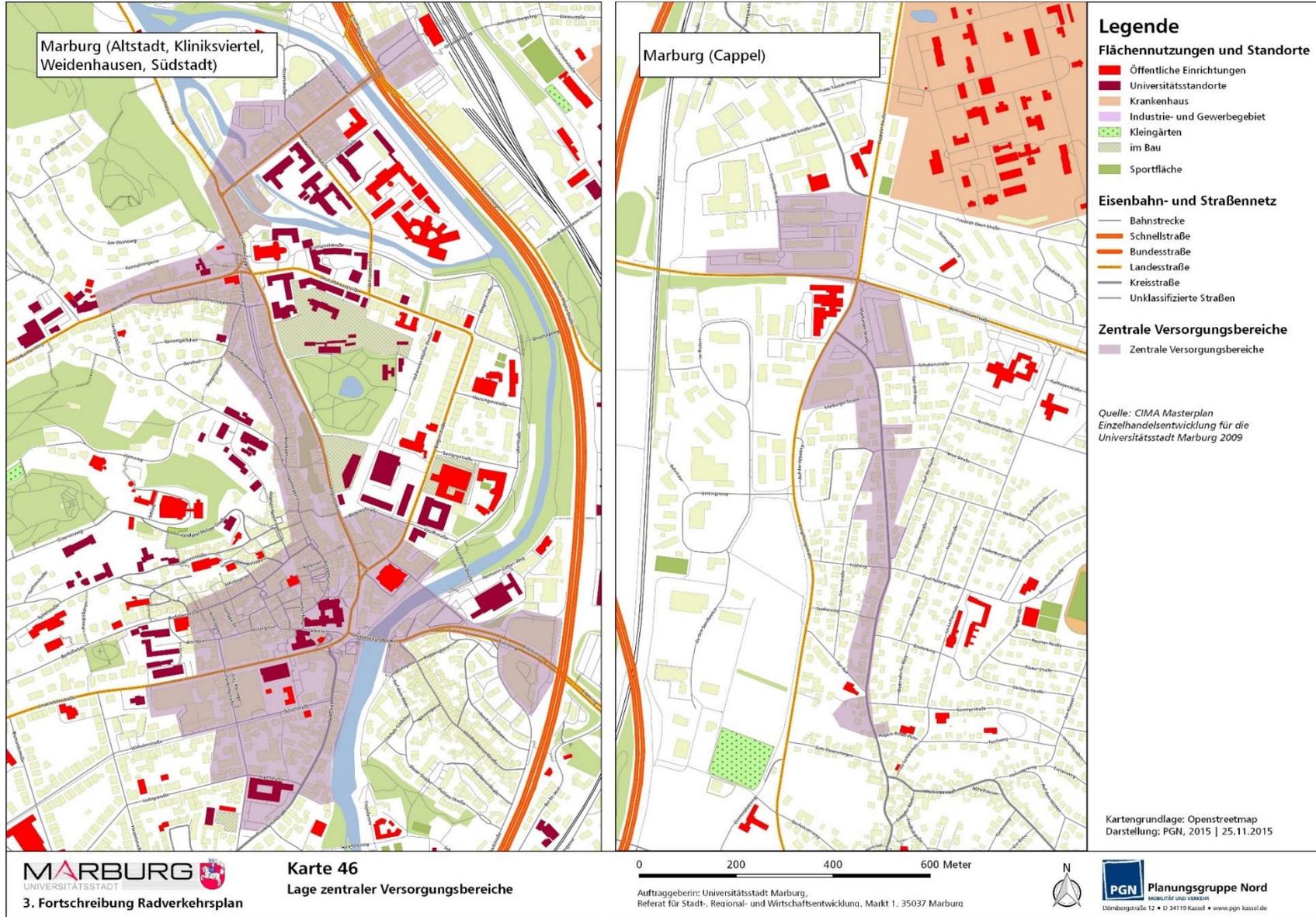
Hinweis: Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn wurde im Bestand nicht vermessen.

Quelle: Fahrradstadtplan 2015, ergänzende Bestandsaufnahme PGN 2015

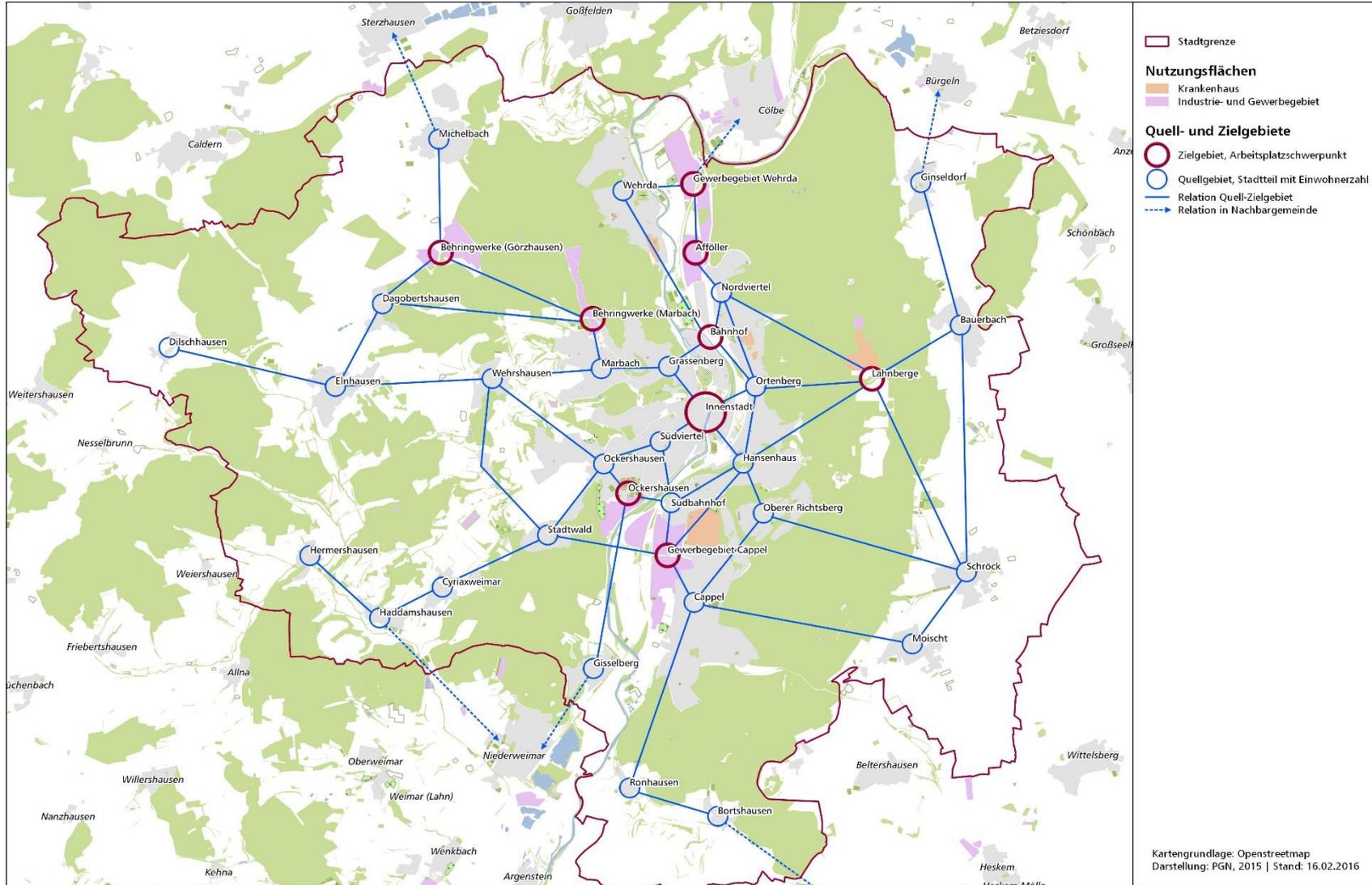
3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg



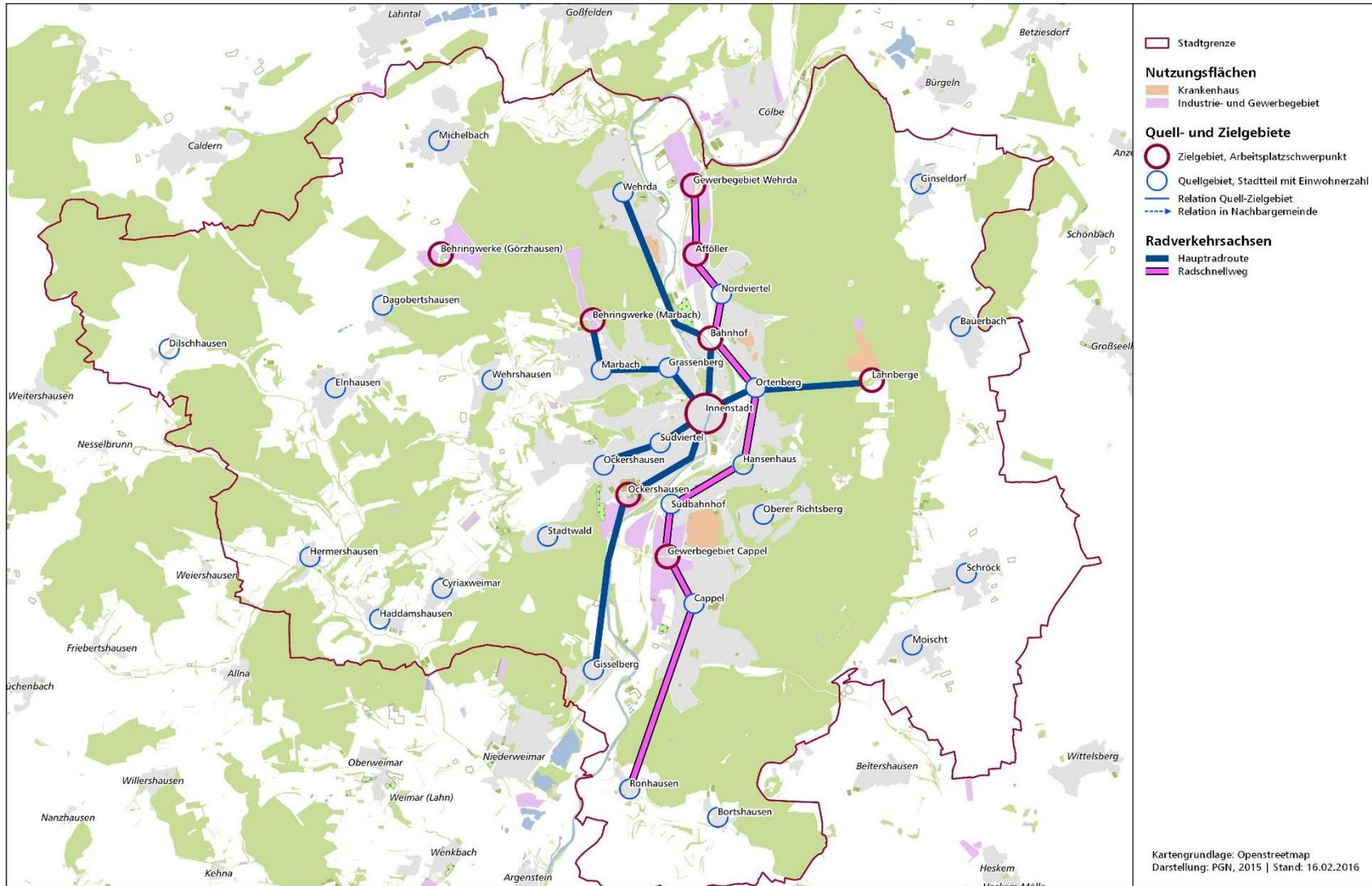
3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg



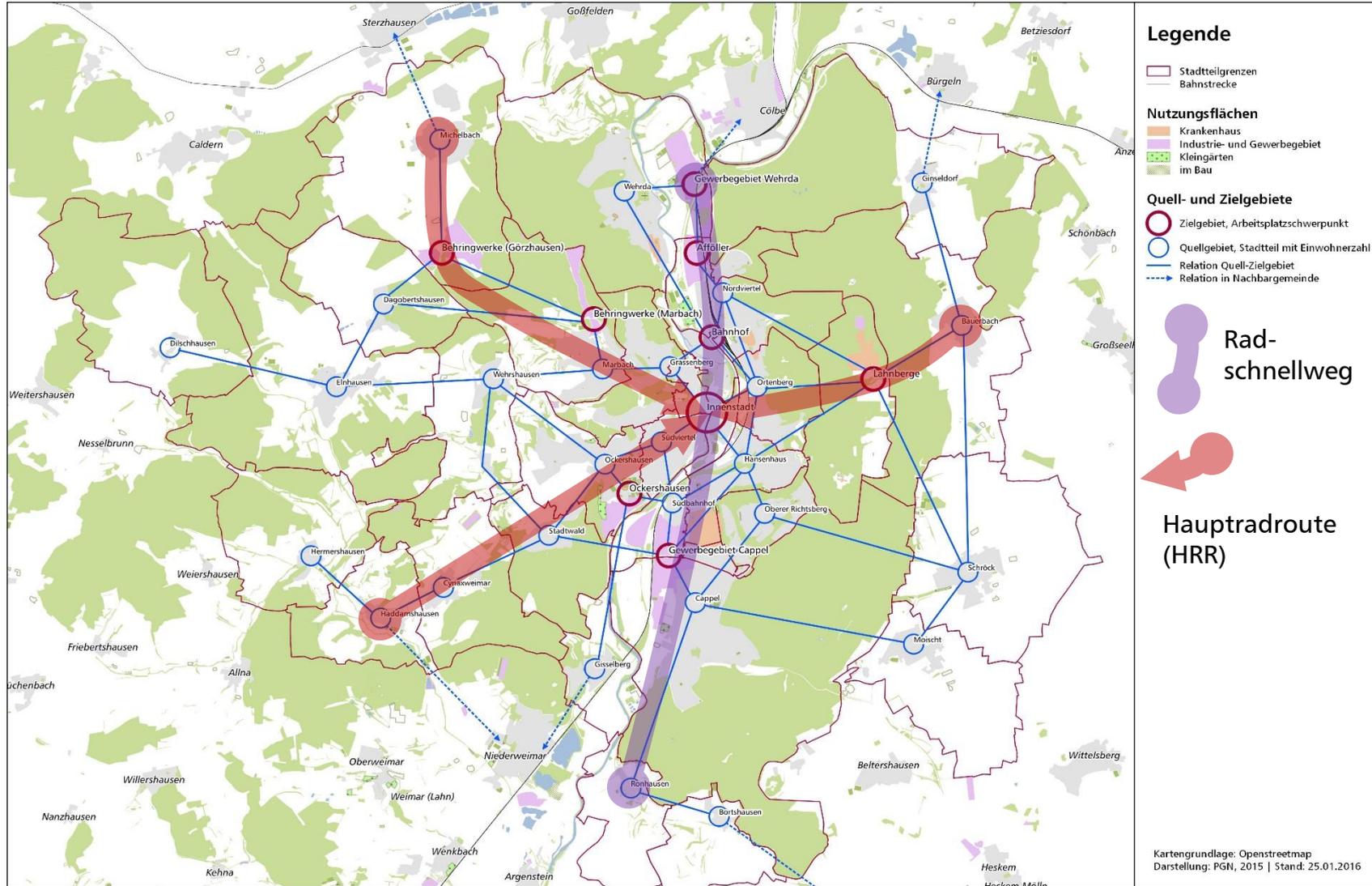
3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg



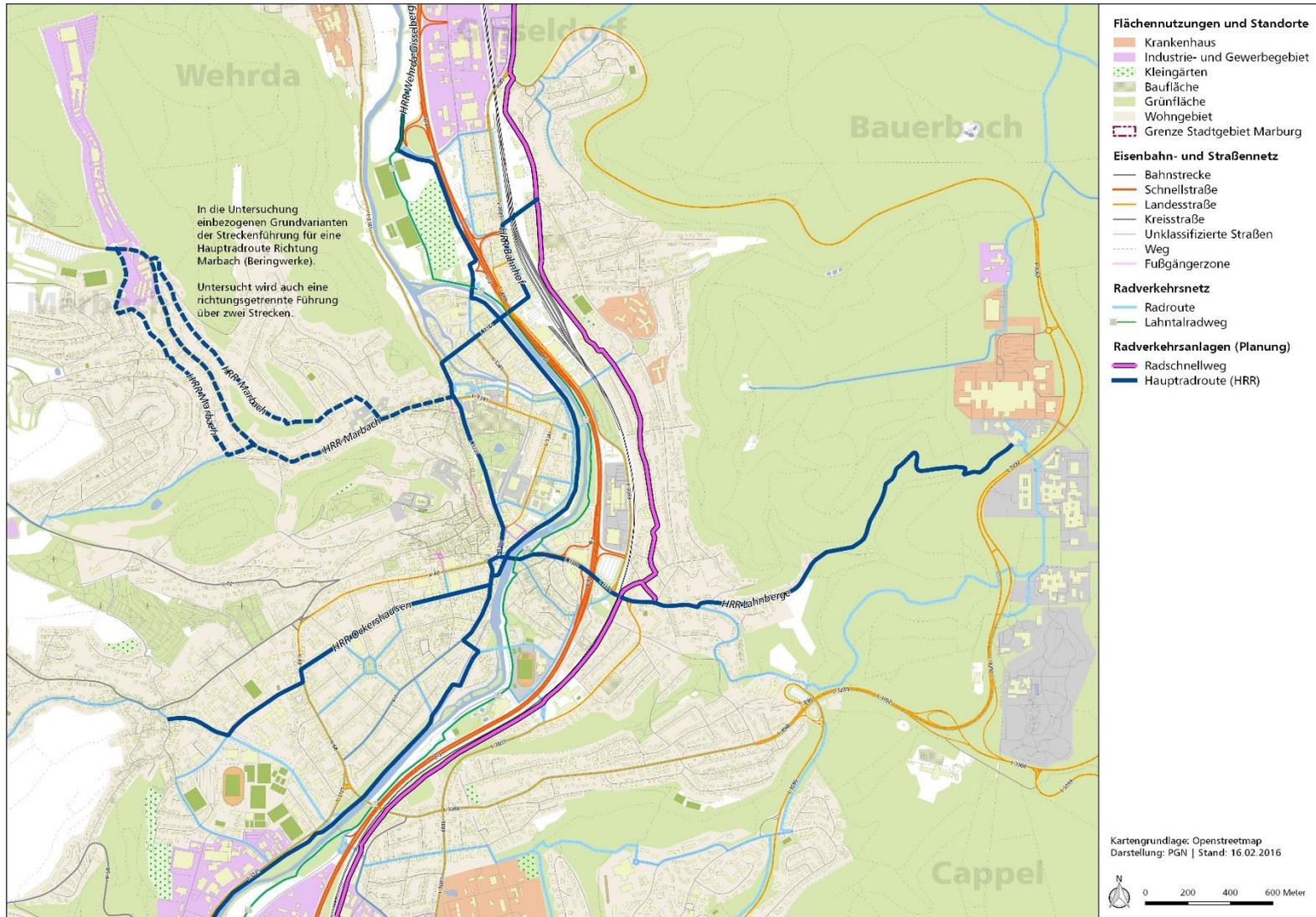
3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg



Radverkehrsachsen Marburg



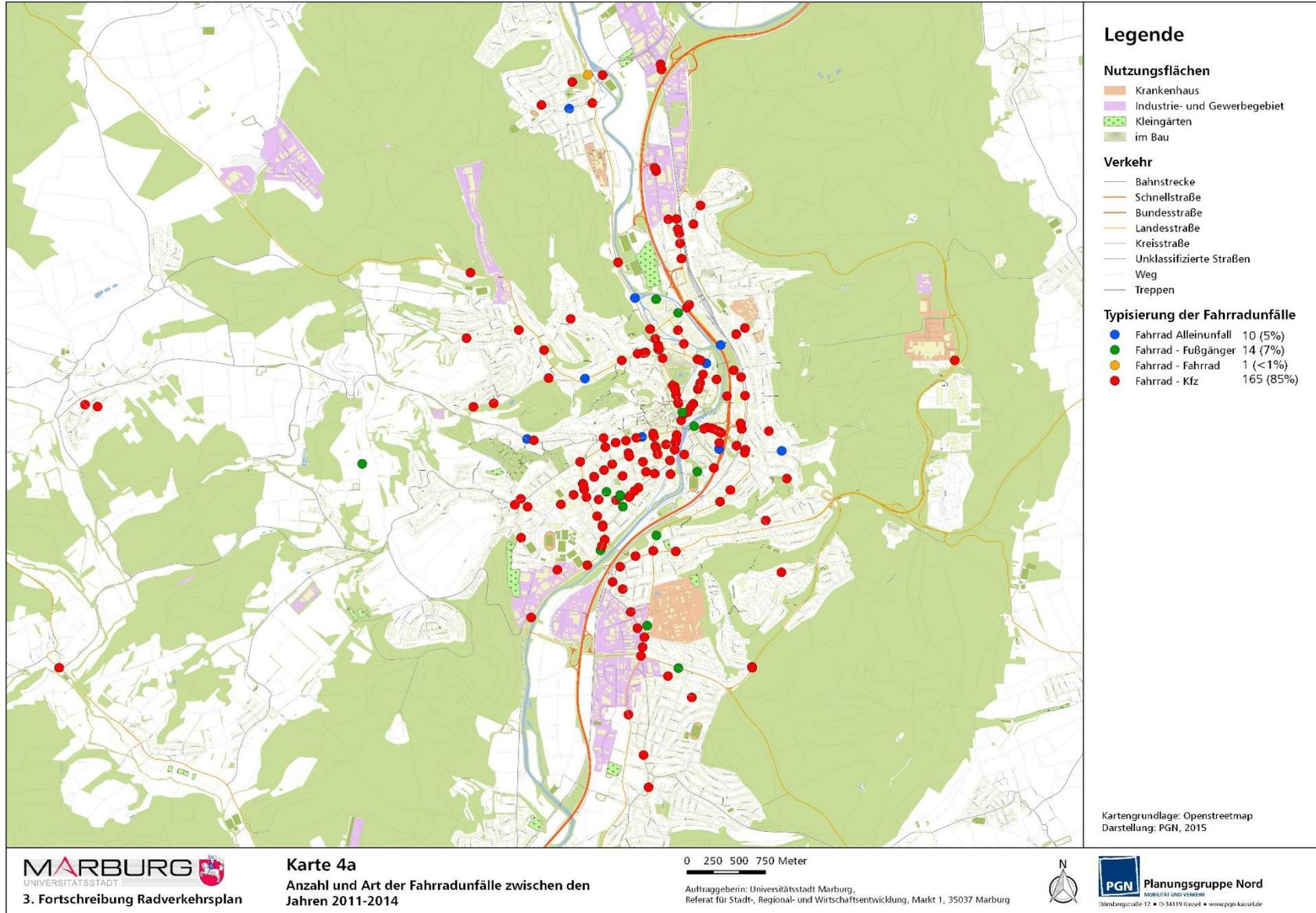
Haupttradrouten



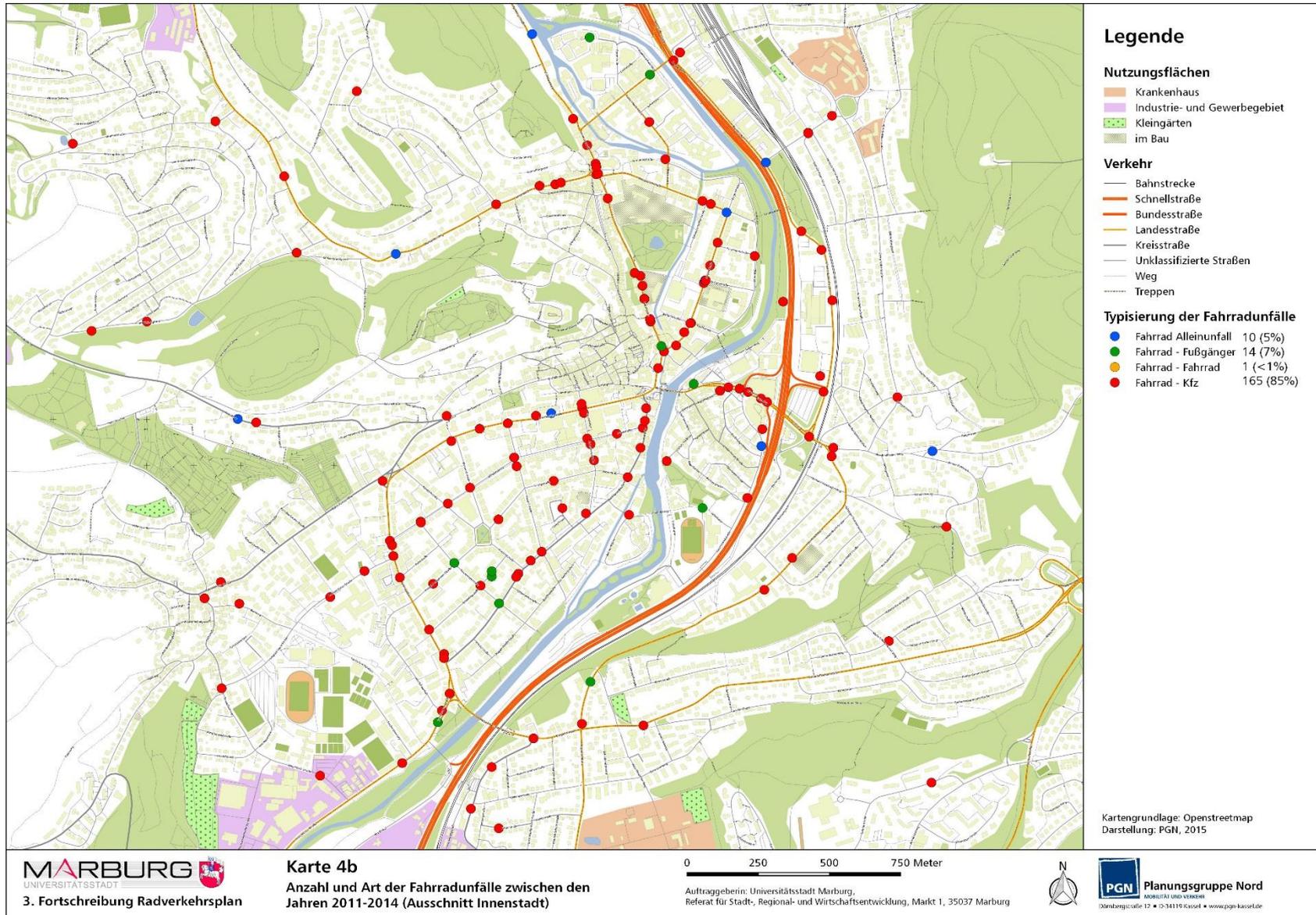


Auswertung Radverkehrsunfälle in der Stadt Marburg 2011-2014

Datengrundlage: Sekundärauswertung der polizeilichen Unfallauswertungen



3. Fortschreibung Radverkehrsplanung Universitätsstadt Marburg



Verkehrsunfalldaten nach Beteiligung (2011 – 2014)

Art Unfall	Anzahl	%
Fahrrad - Alleinunfall	10	5
Fahrrad - Fußgänger	14	7
Fahrrad - Fahrrad	1	<1
Fahrrad - Kfz	165	87
Gesamt	190	100

Quelle: Verkehrsunfalldatenauswertung (Euska) Polizei Marburg

Radwegsituation bei Hochwasser



Fahrradabstellanlagen



Bestand Fahrradabstellanlagen



3. Fortschreibung der Radverkehrsplanung Marburg

Übersicht der Fahrradabstellanlagen

26. Januar 2016

Planungsgruppe Nord
MOBILITÄT UND VERKEHR

3. Fortschreibung der Radverkehrsplanung Marburg / Fahrradabstellanlagen / 26. Januar 2016

8 2.3 Altstadt

Anlagen-Nr.	8	Einstellplätze	10	
Stadtteil	Altstadt			
Standort	Pilgrimstein 17-22			
Bauart	Anlehnbügel, Doppelparker			
Beschreibung/Maßnahme	Unbeleuchtete und z.T. verdrehte Abstellanlage. Keine Überdachung. Schließfächer nicht mehr funktionsfähig. Maßnahme: Platz für eine große moderne Abstellanlage nutzen.			

Anlagen-Nr.	53	Einstellplätze	26	
Stadtteil	Altstadt			
Standort	Pilgrimstein 17-22			
Bauart	Boxen			
Beschreibung/Maßnahme	Fast die Hälfte der Boxen sind nicht mehr verschließbar und zudem außer Betrieb. Unbeleuchtete dunkle Ecke. Direkt am Pilgrimstein. Maßnahme: Platz für eine große moderne Abstellanlage nutzen.			

Anlagen-Nr.	9	Einstellplätze	16	
Stadtteil	Altstadt			
Standort	am Fahrstuhl Pilgrimstein			
Bauart	Anlehgeländer			
Beschreibung/Maßnahme	Stark überlastete und verdrehte Abstellanlage. Starke Nutzung aufgrund der Lage zu den Fahrstühlen. Maßnahme: Eine große moderne Abstellanlage am Pilgrimstein einrichten.			

Städtische, private und universitäre Fahrradabstellanlagen

Stadtteil	Anzahl Einstellplätze
Klinikviertel	371
Nordviertel	253
Weidenhausen	219
Südviertel	214
Altstadt	163
Lahnberge	107
Ortenberg	90
Wehrda	80
Ockershausen	66
Südbahnhof	22
Cappel	11
Gesamtergebnis	1.596

Städtische, private und universitäre Fahrradabstellanlagen

Bauart	Anzahl Einstellplätze
Anlehnbügel, Einzelparker	757
Felgenklemmer	360
Voderradeinsteller (ADFC-zertifiziert)	200
Anlehnfelder	194
Boxen	43
Anlehnbügel, Doppelparker	42
Gesamtergebnis	1.596

Fahrradabstellanlagen Marburg



Fahrradabstellanlagen Marburg



Bausteine 3. Fortschreibung der Radverkehrsplanung

Grundlagen, Bestandsaufnahme und Analyse

Grundsätze und Leitlinien

Richtlinien

Rahmenbedingungen
Radverkehr in Marburg

Planung

Planung Ergänzung Netz
und Radrouten

Planung Ergänzung
Punktueller Maßnahmen

Ergänzende
radspezifische
Infrastruktur

Integration in
Mobilitätsmanagement
& Öffentlichkeitsarbeit

Beteiligung

Radverkehrsbeirat

Öffentlichkeit

Planung Radverkehr Marburg – Spezifische Rahmenbedingungen determinieren eine besondere Strategie

- **Marburg ist bedeutende Universitätsstadt**
 - 27.000 Studierende, 4.500 Beschäftigte stellen nicht nur ein bedeutendes Nachfragepotenzial dar. Sie sind auch Mitentwickler, Ideengeber und Nutzer innovativer Technologie und Nutzungsformen („Sharing-Economy“), die auch neue Geschäftsmodelle und Wertschöpfungsketten in der Mobilitätswirtschaft generieren oder stützen kann.
- **Marburg weist größere topografische Herausforderungen auf**
 - E-Mobilität wird im Bereich Fahrrad allein nicht alle Alltagswege leicht bewältigbar machen.
 - Auf den Hauptachsen werden punktuell technisch innovative Lösungen zur Überwindung von starken Steigungsstrecken erforderlich.
- **Marburg ist Pendlerstadt**
 - In Marburg gibt es deutlich über 40.000 Arbeitsplätze. Schwerpunkte liegen in der Innenstadt, im Lahntal und mit besonderen Anforderungen an die Erreichbarkeit im Bereich Marbach/Görzhausen (Standorte Behringwerke) sowie Lahnberge (Campus Universität und Universitätsklinikum UKGM).
- **Marburg weist eine große Zahl an Tagesbesuchern und Touristen auf**
 - In diesem Segment sind besonders einfache nutzbare und attraktive Verleihsysteme (Fahrräder, E-Bikes, Zubehör usw.) für unterschiedliche Besuchergruppen anzubieten.

Planung Radverkehr Marburg - Leitbild

- **Das Fahrrad ist ein schnelles Verkehrsmittel**
 - Bauliche Trennung Fußgänger- und Radverkehr
 - Mischnutzung der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr sicherer gestalten
 - Wo der Bau eigener Radverkehrsanlagen aus Sicherheitsgründen unvermeidbar ist, sind diese mit ausreichender Qualität vorrangig zu errichten, auch alternierende Radverkehrsführung je nach örtlicher Situation: Fahrbahnmitnutzung, selten Gehweg „Radverkehr frei“
 - Pedelecs möglichst im Mischverkehr mit dem Kfz führen, Ausnahme i.d.R. nur Schnellradwege
 - Gemeinsame Geh- und Radwege nur im Ausnahmefall (z.B. Parkwege) und nicht als Kernbestandteil des Netzes

- **Erreichbarkeit erhöhen**
 - Maßnahmen zur Reisezeitverkürzung, E-Mobilität als Rückgrat der Radverkehrsstrategie
 - Topographie überwinden (techn. Wegelösungen und Besitz Pedelecs forcieren)
 - Mitnahme im ÖPNV nur Interimslösung bzw. temporäre Sonderlösung
 - Tag-/Nachtnetz, Hochwassernetz, Normal- und Schnellfahrwege

- **Den Nutzungsanforderungen angepasste Abstellanlagen**
 - Alle Nutzergruppen berücksichtigen (Erwachsen- und Kinderräder, Spezialfahrräder, Gespanne, wirklicher Wetterschutz und Klimaanpassung)
 - Innovative Fahrradstationen bzw. Fahrradparkhäuser an den Bahnhöfen

Planung Radverkehr Marburg - Leitbild

- Integration Fahrradförderung in Fachplanungen und Mobilitätsmanagement (Betriebe, Schulen, Freizeiteinrichtungen usw.), Intensive Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligungsverfahren, Kooperationspartner (z.B. Einzelhandel) einbeziehen

Planungsmaßnahmen im Radverkehrsnetz

Lineare Maßnahmen

- Baulich angelegter Radweg
- Schutz- bzw. Radfahrstreifen
- Fahrradstraße
- Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Schnellradweg

Punktuelle Maßnahmen

- Überführung
- Unterführung
- Überquerung
- Technische Großlösung

Maßnahmen Netzplanung Streckenlängen nur der geplanten Netzbestandteile (teilweise Führung im Bestandsnetz)

Lineare Maßnahmen	Punktuelle Maßnahmen
164 Streckenabschnitte	36 Einzelmaßnahmen

Lineare Maßnahmen	Länge in km	in %
Baulich angelegter Radweg	48 km	40%
Schutz- und Radfahrstreifen	33 km	27%
Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn als Netzbestandteil	17 km	14%
Radschnellweg	15 km	13%
Fahrradstraße	7 km	6%
Gesamtergebnis	120 km	100%

Hinweis: Es ist keine Addition der Daten aus der Folie „Radverkehrsanlagen Netzbestand“ und der geplanten Maßnahmen möglich, da einzelne Streckenabschnitte im Bestand und in der Planung sich überschneiden. Erst wenn die Netzplanung abgeschlossen ist, kann die Gesamtstreckenbilanz ausgemessen werden.



Lineare Maßnahmenelemente

Baulich angelegter Radweg



Schutz- bzw. Radfahrstreifen



Mischverkehr auf der Fahrbahn



Fahrradstraße



Radschnellweg



Maßnahmenkatalog



3. Fortschreibung der Radverkehrsplanung Marburg

Übersicht der Planungen (Maßnahmenkatalog)

25. Januar 2016

ENTWURF

Planungsgruppe Nord
MOBILITÄT UND VERKEHR

3. Fortschreibung der Radverkehrsplanung Marburg | Maßnahmenkatalog | 23.01.2016 Entwurf

2

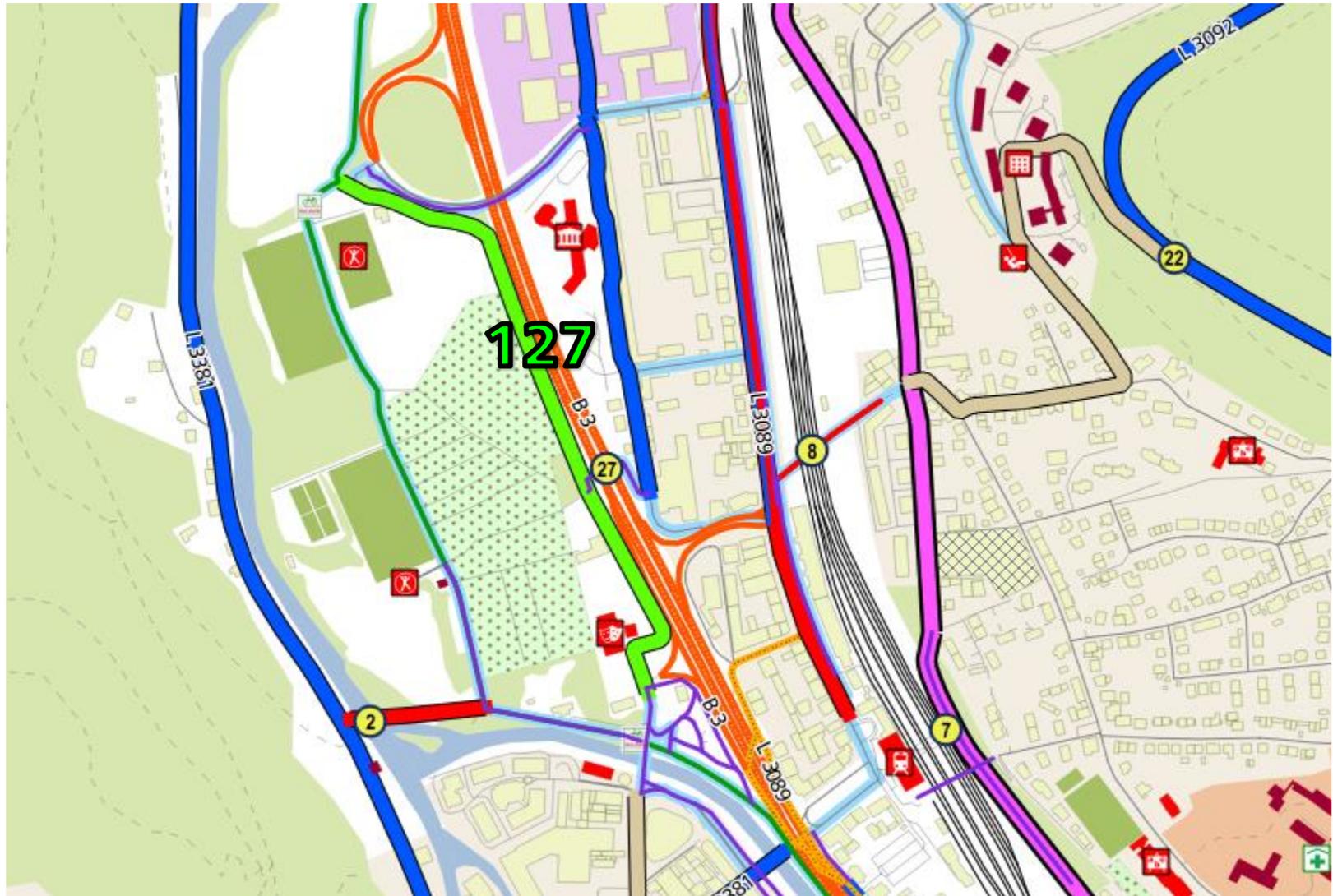
Maßnahmen-Nr.	4	Länge	850 m	
Von	Hermershausen, Zückenberg			
Nach	Haddamshausen, Ortseingang			
entlang	L3387			
Maßnahme	Baulich getrennter Radweg entlang der L3387 von Hermershausen nach Haddamshausen.			

2.3 Haddamshausen

Maßnahmen-Nr.	5	Länge	920 m	
Von	Haddamshausen, Weinküppel			
Nach	Haddamshausen, Ortsausgang			
entlang	L3387			
Maßnahme	Ortsdurchfahrt. Einrichtung von Schutz- bzw. Fahrradstreifen. Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h.			

Maßnahmen-Nr.	6	Länge	670 m	
Von	Haddamshausen (L3387)			
Nach	Cyriaxweimer (K69)			
entlang	Steinborn / Am Grabenacker			
Maßnahme	Radverkehrsführung auf der Fahrbahn, Mischverkehr.			

Maßnahme 127



Maßnahme 127

Maßnahmen-Nr.	127
Länge	780 m
Von	Nordviertel, B3 Auffahrt Marburg Nord
Bis	Nordviertel, Parkplatz G-Werk
Über	Afföllerwiesen
Maßnahme	Fahrradstraße

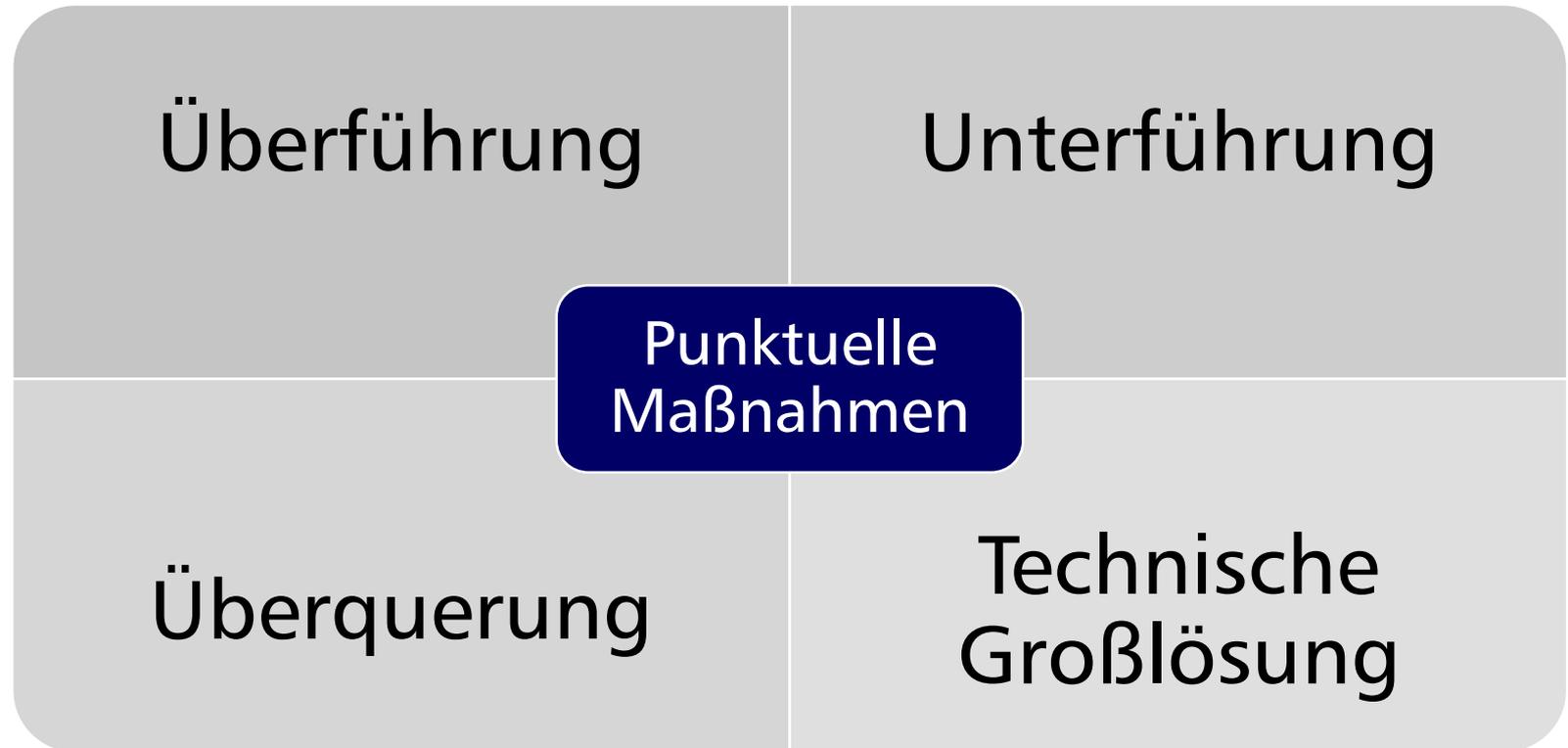
Maßnahme 17



Maßnahme 17

Maßnahmen-Nr.	17
Länge	260 m
Von	Elnhausen, Bürgerhaus
Bis	Elnhausen, K78
Über	Feldweg
Maßnahme	Baulich angelegter Radweg

Punktuelle Maßnahmen



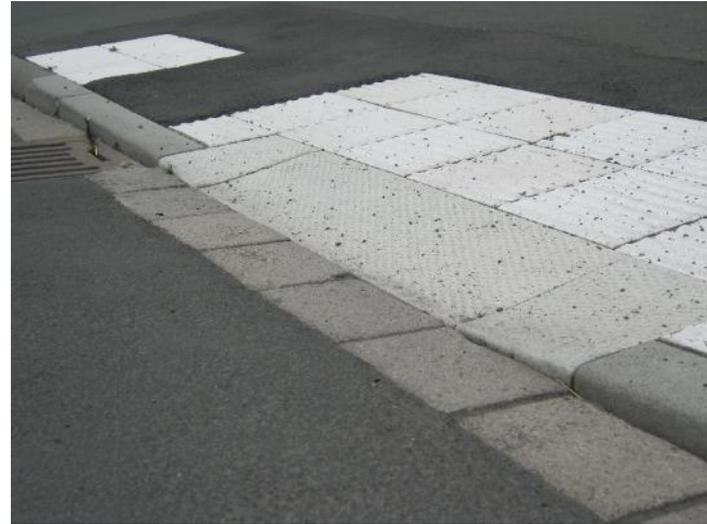
Überführungen



Unterführungen



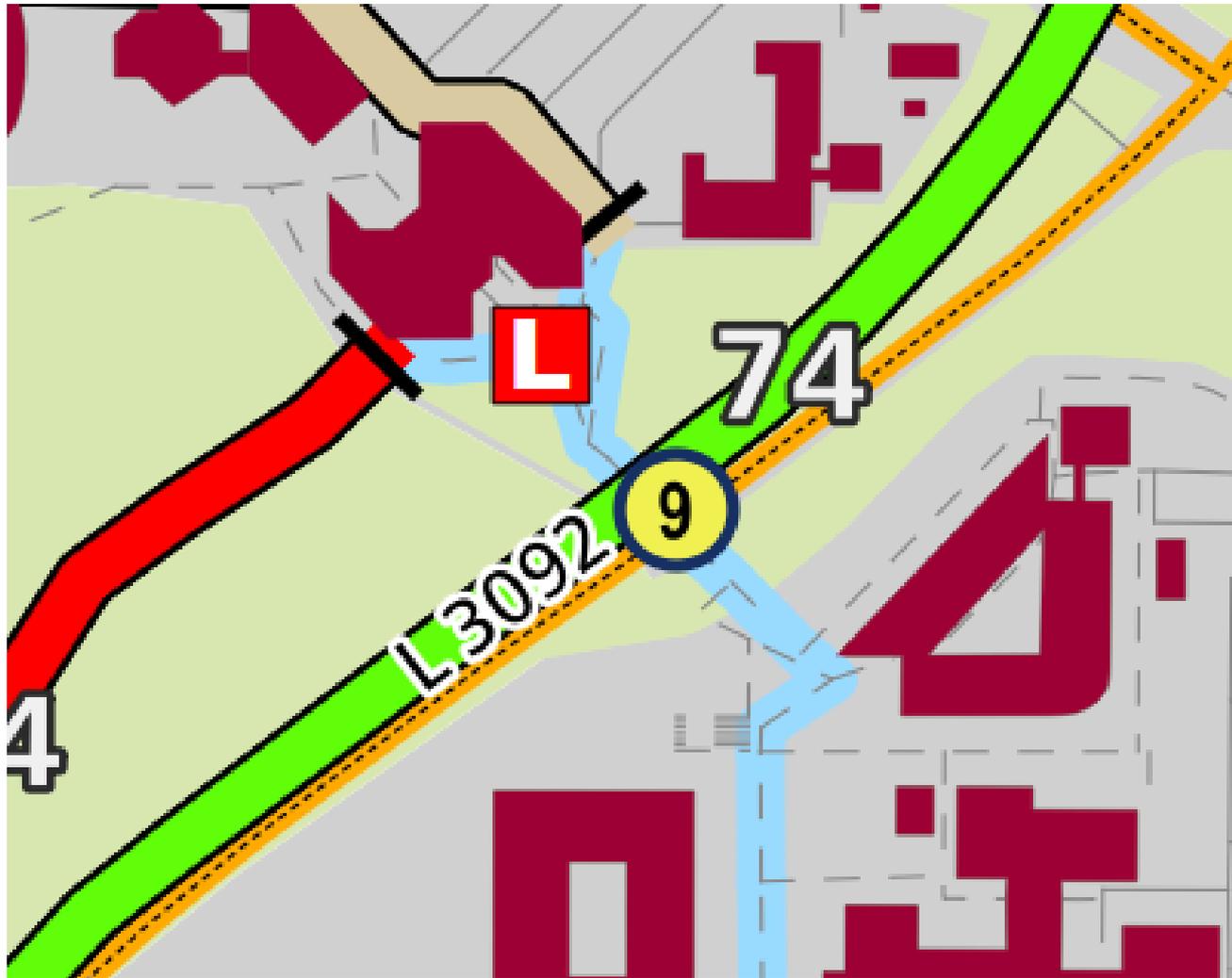
Überquerungen



Technische Großlösungen



Punktuelle Maßnahme P9



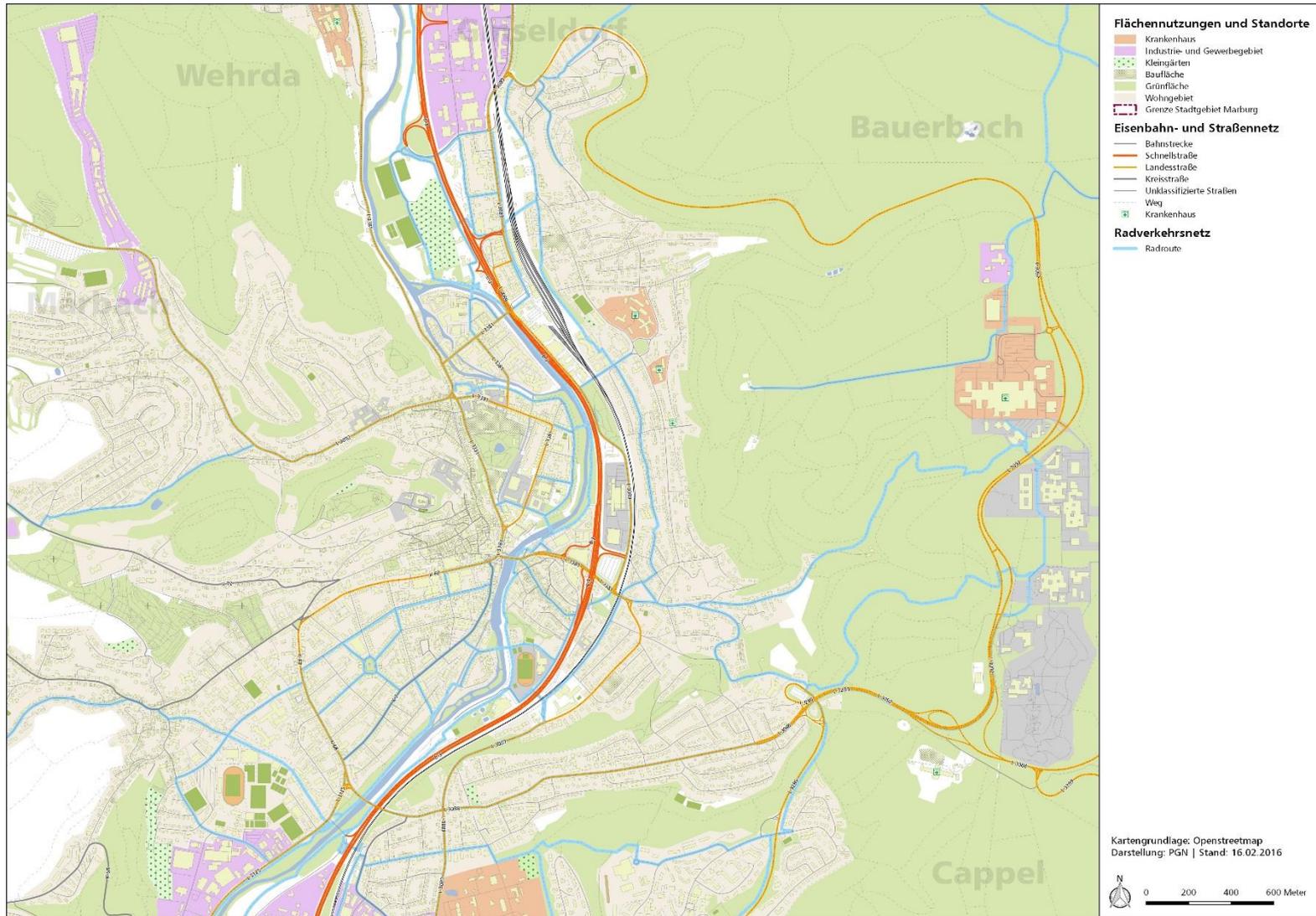


Radwegweisung

Radwegweisung



Radroutennetz Marburg (Innenstadt)





Fahrradverleihsystem

Call a Bike



23 Stationen über das Stadtgebiet verteilt

Konrad



Leihfahrradsystem der Stadt Kassel.

Radstation (hier: Hauptbahnhof Bremen)



ebikestation Ludwigsburg





Radwege in Marburg

Schutzstreifen (hier: Robert-Koch-Straße)



Schutzstreifen (hier: Bahnhofstraße)



Radfahrstreifen (hier: Lahnbrücke Wehrda)



Mischverkehr auf der Fahrbahn (hier: Ketzerbach)





Radschnellwege

Radschnellwege in den Niederlanden, Beispiel Nijmegen



(Copyright: Solveigh Janssen)

eRadschnellweg (Kennzeichnung in Göttingen)



eRadschnellweg (Markierung in Göttingen)



eRadschnellweg (Signalisierung in Göttingen)



Radschnellweg Freiburg

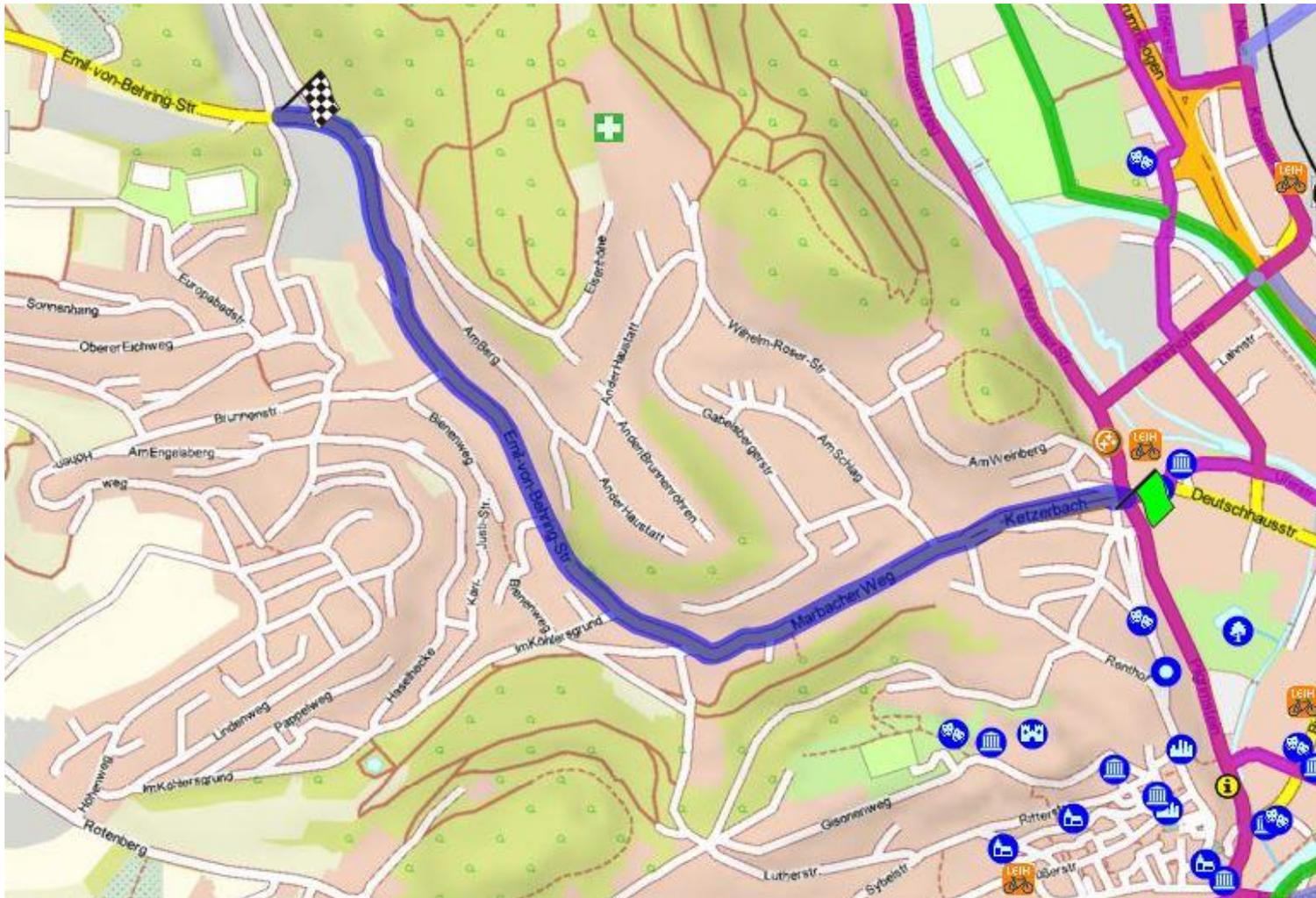


Freiburg im Breisgau: Rad-Vorrang-Route FR1 Dreisamuferweg. Streckenabschnitt mit neuer, sicherer Trennung des Fuß- und Radverkehrs.
Foto: © Dirk Schmidt



Haupttradroute Marburg-Marbach

Beispielroute Radweg



Quelle: Radroutenplaner Hessen

Höhenprofil Elisabethkirche bis Emil-von-Behring-Straße (bis Zufahrt Pharmaserv)

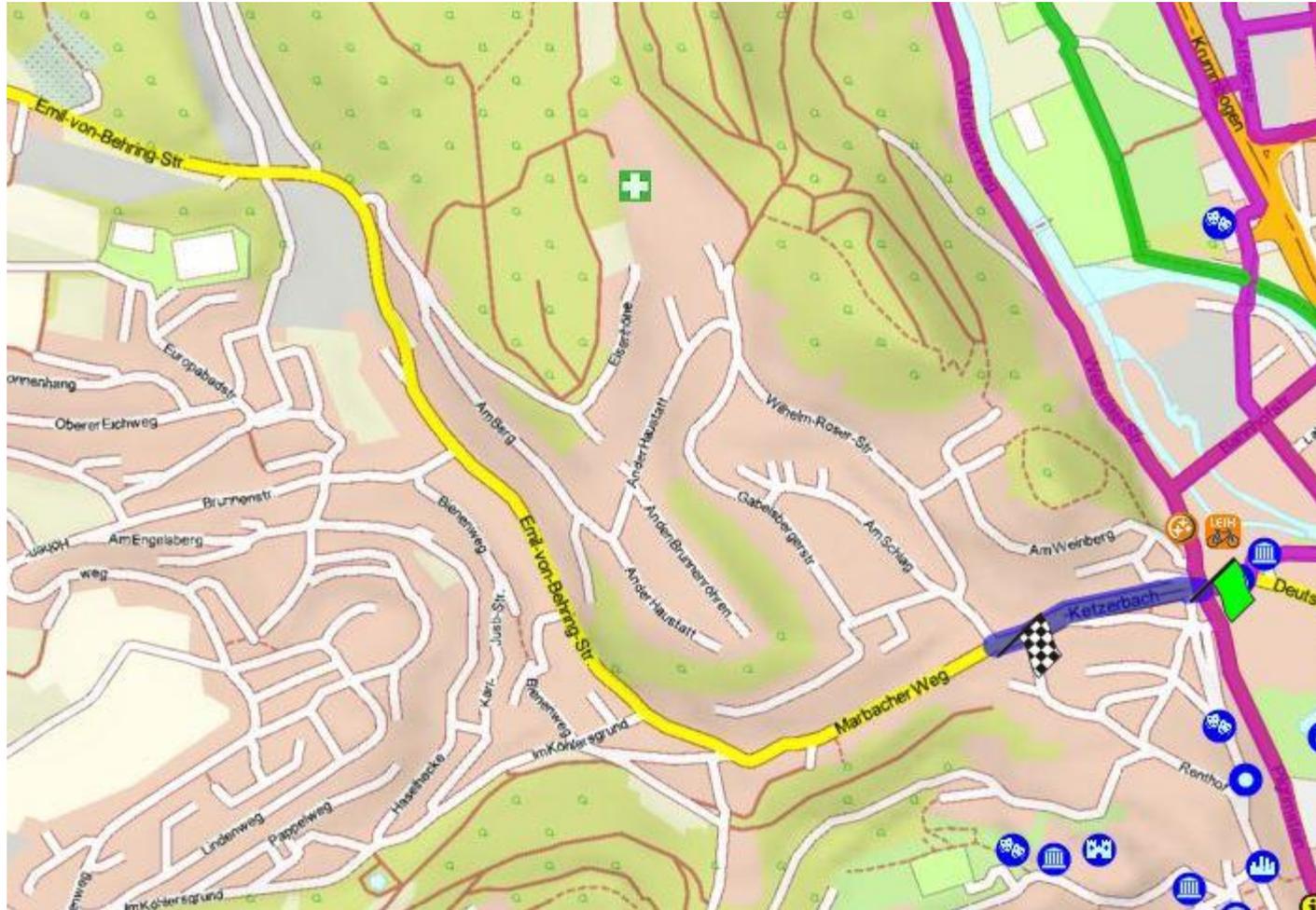
Gesamtlänge	2,2 km
Gesamthöhenmeter	67 m

Höhenprofil



Quelle: Radroutenplaner Hessen

Routenabschnitt Ketzerbach



Quelle: Radroutenplaner Hessen

Höhenprofil Routenabschnitt Ketzerbach

Gesamtlänge	0,3 km
Gesamthöhenmeter	7 m

Höhenprofil

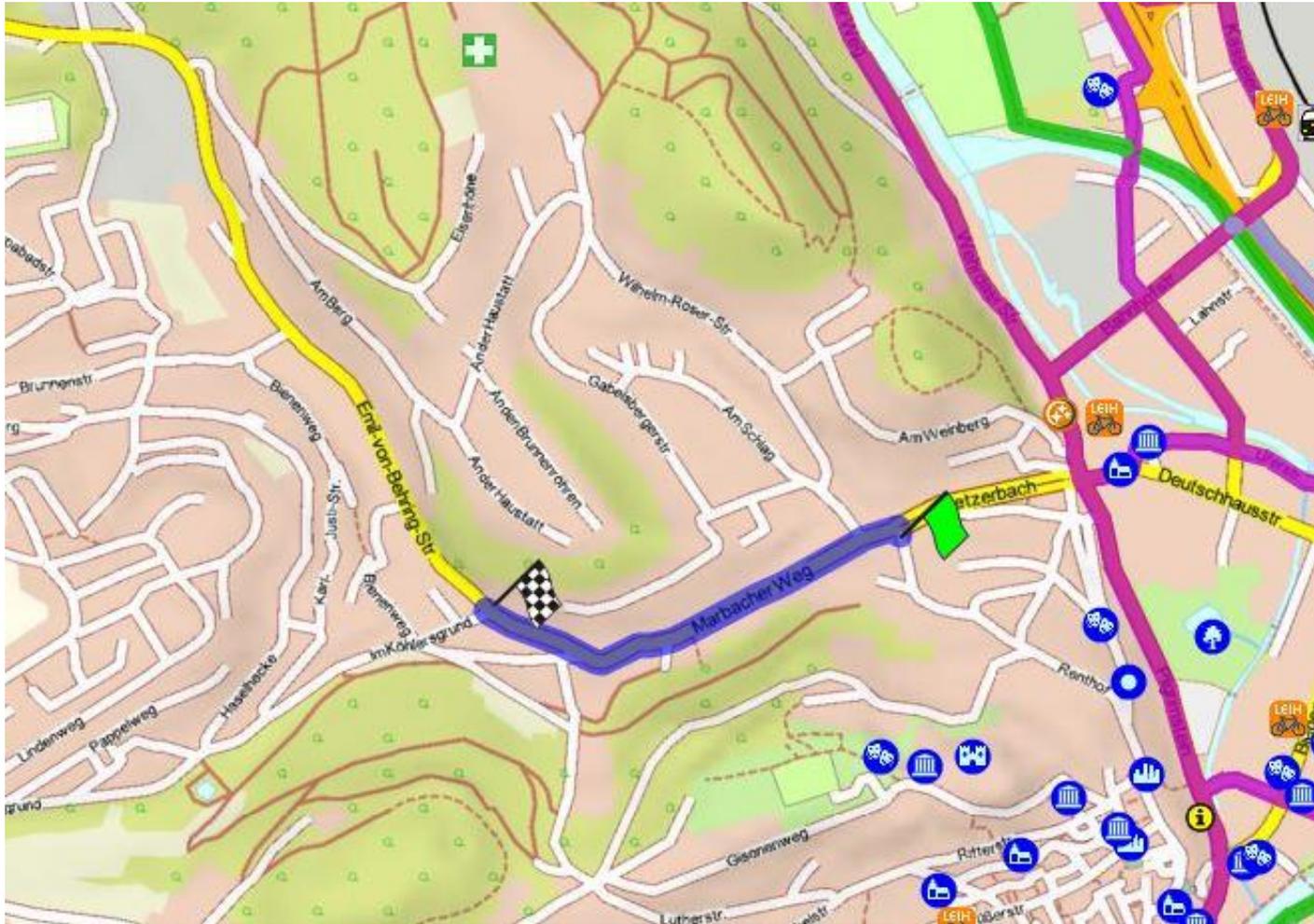
190 m

185 m

Quelle: Radroutenplaner Hessen



Routenabschnitt Marbacher Weg

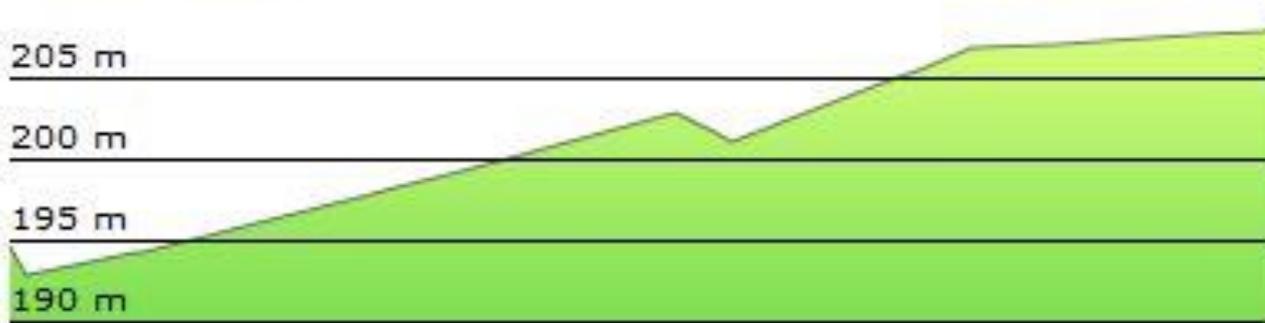


Quelle: Radroutenplaner Hessen

Höhenprofil Routenabschnitt Marbacher Weg

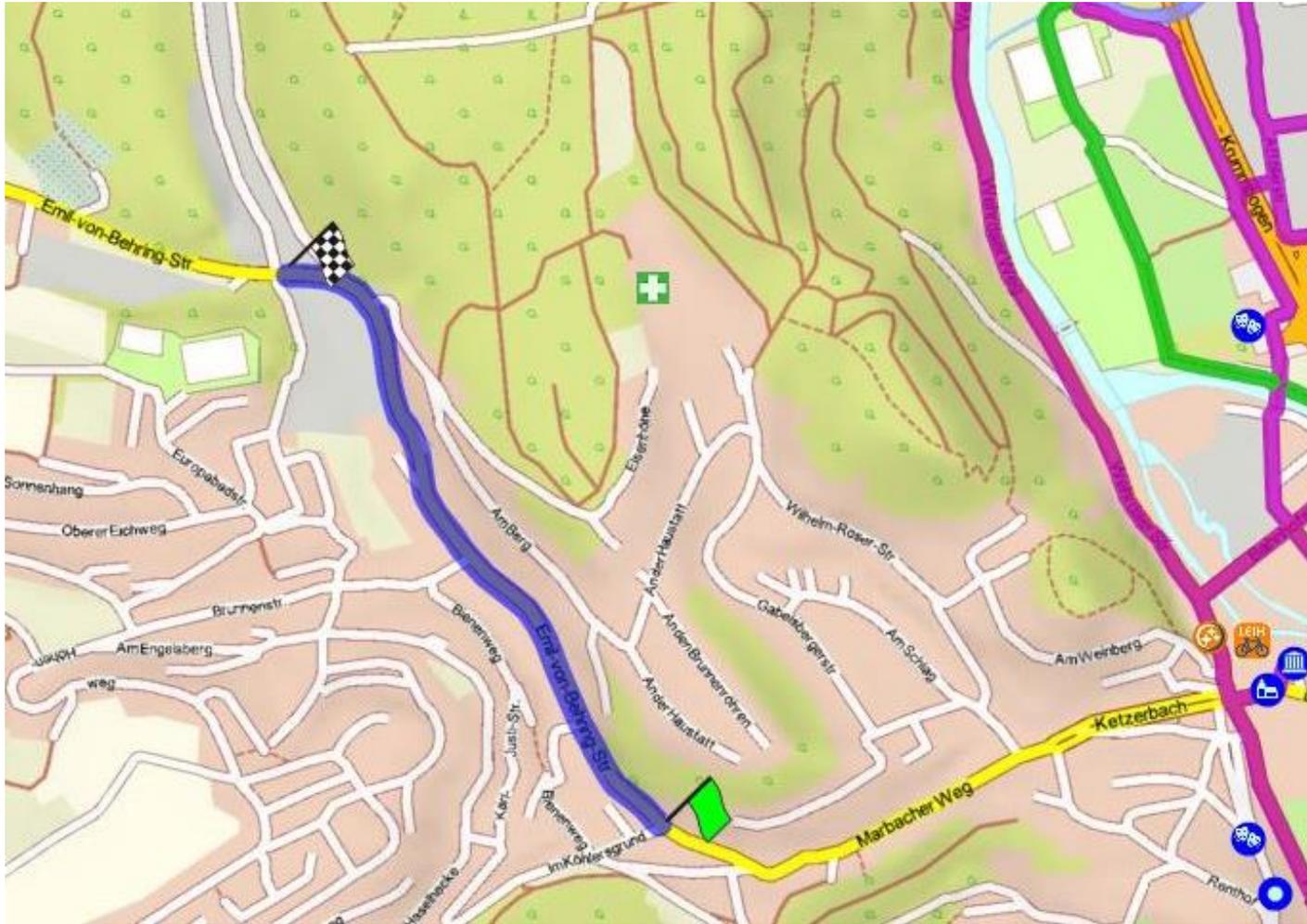
Gesamtlänge	0,7 km
Gesamthöhenmeter	17 m

Höhenprofil



Quelle: Radroutenplaner Hessen

Routenabschnitt Emil-von-Behring-Straße

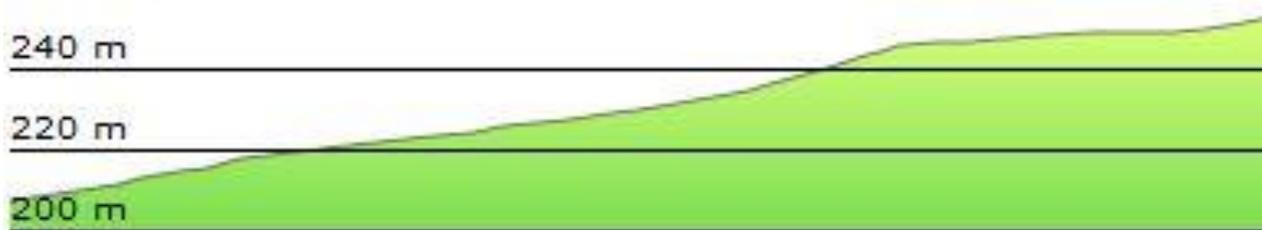


Quelle: Radroutenplaner Hessen

Höhenprofil Routenabschnitt Emil-von-Behring-Straße (bis Zufahrt Pharmaserv)

Gesamtlänge	1,2 km
Gesamthöhenmeter	45 m

Höhenprofil



Quelle: Radroutenplaner Hessen

Ketzerbach



Ketzerbach



Marbacher Weg



Marbacher Weg





Emil-von-Behring-Straße



Am Grassenberg



Am Schlag



Bienenweg



Bienenweg (Blick auf „An der Haustatt“)





Bienenweg

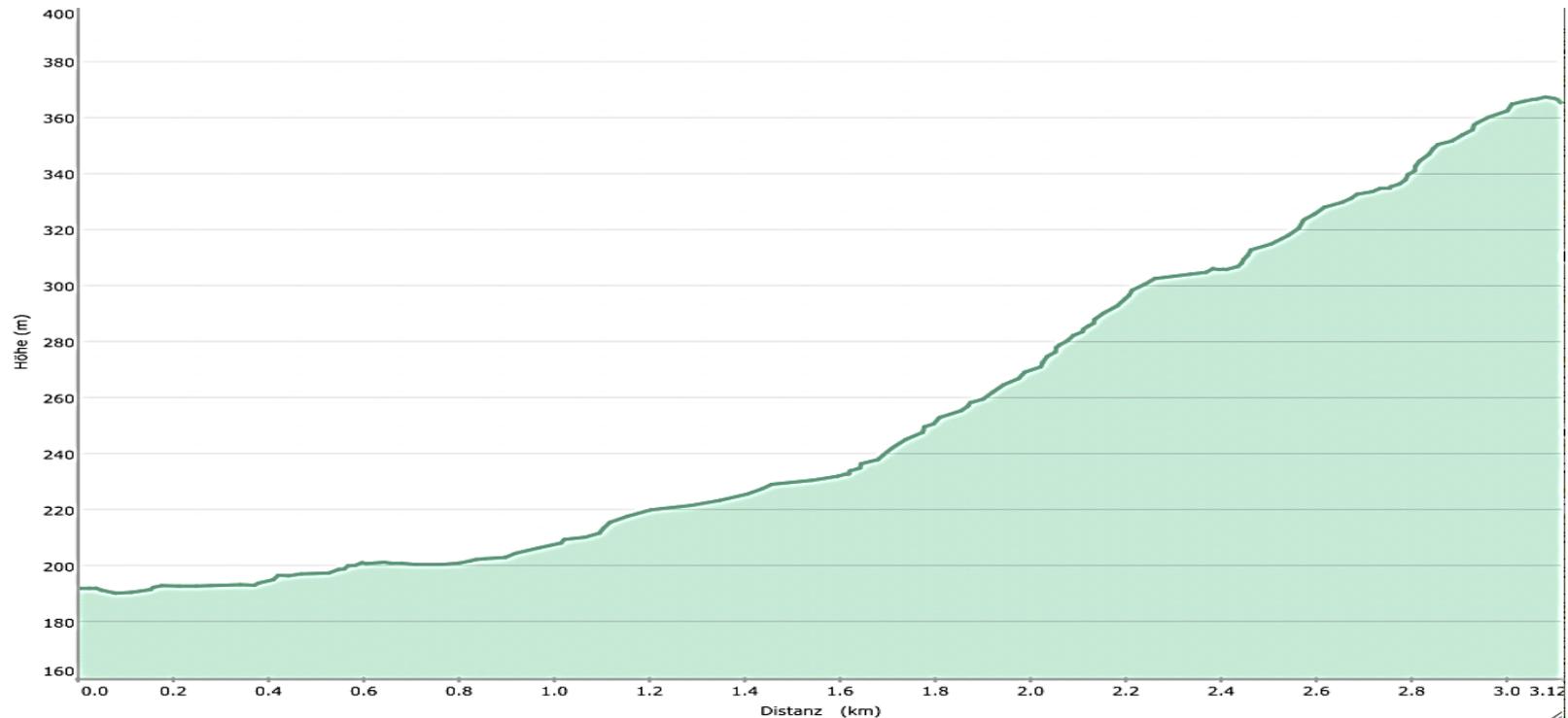




Haupttradroute Lahntal-Lahnberge

Routendetails Haupttradroute Lahntal-Lahnberge

Strecke	Mensa Erlenring - Mensa Lahnberge (über Zahlbach)
Länge	3,1 km
Höhenmeter	181 m
Steigung	Ø 5,8%



Bausteine 3. Fortschreibung der Radverkehrsplanung

Grundlagen, Bestandsaufnahme und Analyse

Grundsätze und Leitlinien

Richtlinien

Rahmenbedingungen
Radverkehr in Marburg

Planung

Planung Ergänzung Netz
und Radrouten

Planung Ergänzung
Punktueller Maßnahmen

Ergänzende
radspezifische
Infrastruktur

Integration in
Mobilitätsmanagement
& Öffentlichkeitsarbeit

Beteiligung

Radverkehrsbeirat

Öffentlichkeit



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!