



# Stadt Überlingen am Bodensee

## Radverkehrskonzept



Arbeitskreis Radverkehr  
05. März 2015

Dipl.-Ing. Robert Wenzel  
Dipl.-Geogr. Fee Rebbe



# Themen

---

Vorbemerkungen

---

Netzkonzeption

---

Maßnahmenkonzeption

---

Weiteres Vorgehen

---

## Aufgabenstellung

- Aufnahme des Radwegeangebots
- Lokalisieren wichtiger Ziele des Radverkehrs
- Analyse von Defiziten und Lücken im Netz

Vorstellung im Arbeitskreis  
am 13.11.2014

- Netzkonzeption
- Erarbeitung des Maßnahmenkonzepts
- Priorisierung von Maßnahmen

Vorstellung im Arbeitskreis  
am 05.03.2015

## Laufende Bearbeitung

- Abstimmung im begleitenden Arbeitskreis Radverkehr
- Abgleich mit bestehenden Planungen und laufenden Untersuchungen

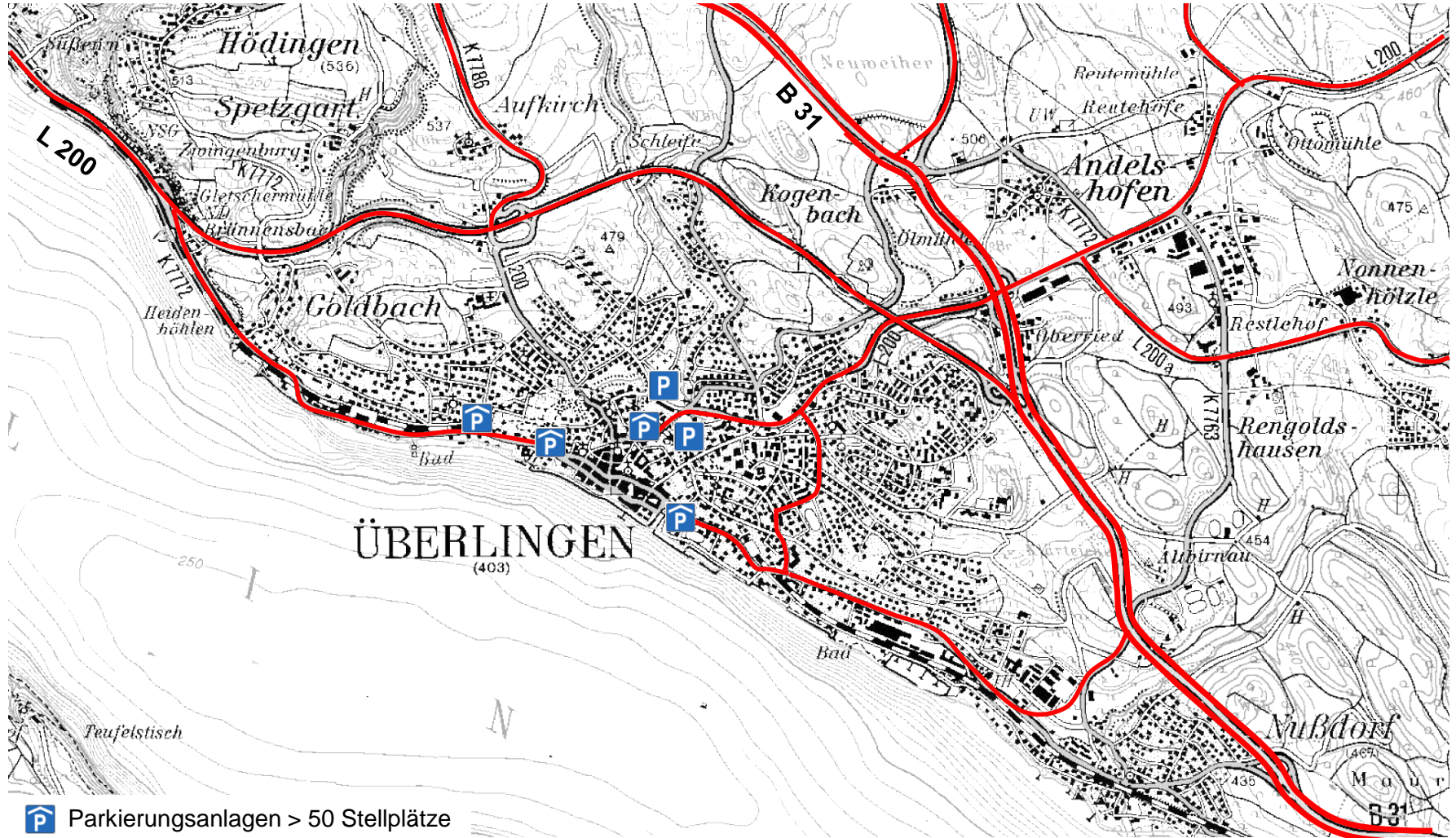
## Bestehende Planungen und laufende Untersuchungen

- **Verkehrsentwicklungsplanung – Verkehrsdialog 2010 – 2012 und 2013**  
DR.BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH, Büro Schirmer Architekten und Stadtplaner
- **Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK), 2013/2014**  
Büro Schirmer Architekten und Stadtplaner
- **Verlegung der Bahnhofstraße mit Schaffung von Anlagen für den Radverkehr, 2014**  
Ingenieurbüro Langenbach GmbH
- **Realisierungskonzept für planerische und verkehrstechnische Maßnahmen, Verkehrsberuhigung Innenstadt – in Bearbeitung**  
DR.BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
- **Radwegenetzkonzeption 2008 für den Bodenseekreis**  
Landratsamt Bodenseekreis
- **Fortschreibung Radverkehrskonzept 2015 – in Bearbeitung**  
Planungsbüro VIA eG
- **Landesradwegenetz Baden-Württemberg – in Bearbeitung**  
DR.BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH, Planungsbüro VIA eG



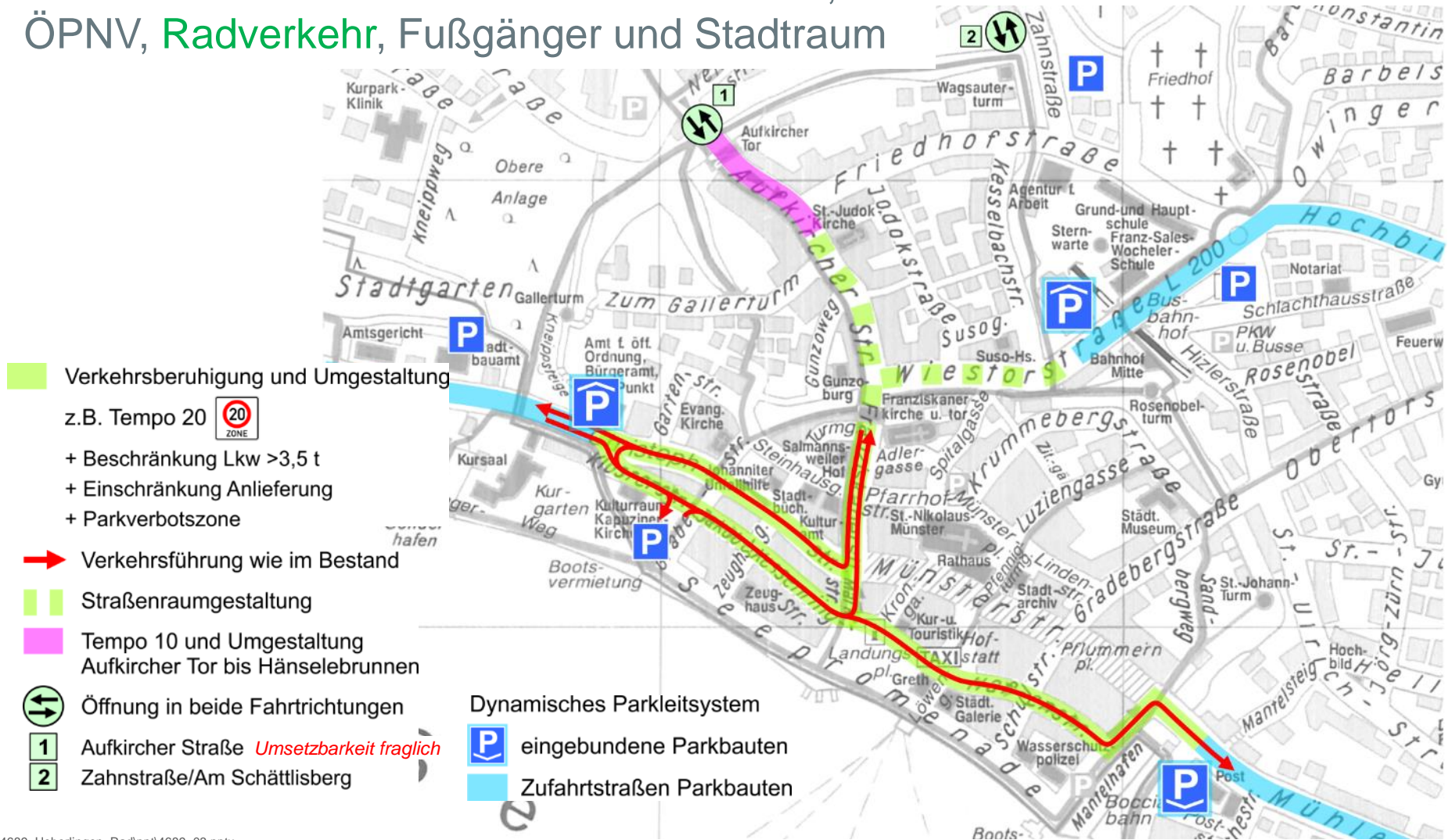
## Verkehrsentwicklungsplanung

### Vorbehaltsnetz Motorisierter Individualverkehr (künftig)



# Konzept zur Verkehrsberuhigung Innenstadt

## Maßnahmen Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußgänger und Stadtraum




















# Radverkehrsnetz Bodenseekreis Ausschnitt Überlingen




### Netzbedeutung





-  Hauptverbindung 1. Ordnung
-  Hauptverbindung 2. Ordnung
-  Hauptverbindung 3. Ordnung
-  Nebenverbindung
-  Landesradfernweg
-  Sonstige Freizeitverbindung
-  Haupt- oder Nebenverbindung auf dem ein Landesradfernweg verläuft

### Ziele

-  Oberzentrum
-  Mittelzentrum
-  Grundzentrum
-  Sonstige Gemeinde
-  Ortsteil
-  Arbeitsplatzschwerpunkt
-  Bahnhof
-  Weiterführende Schule

 Gemeindegrenze

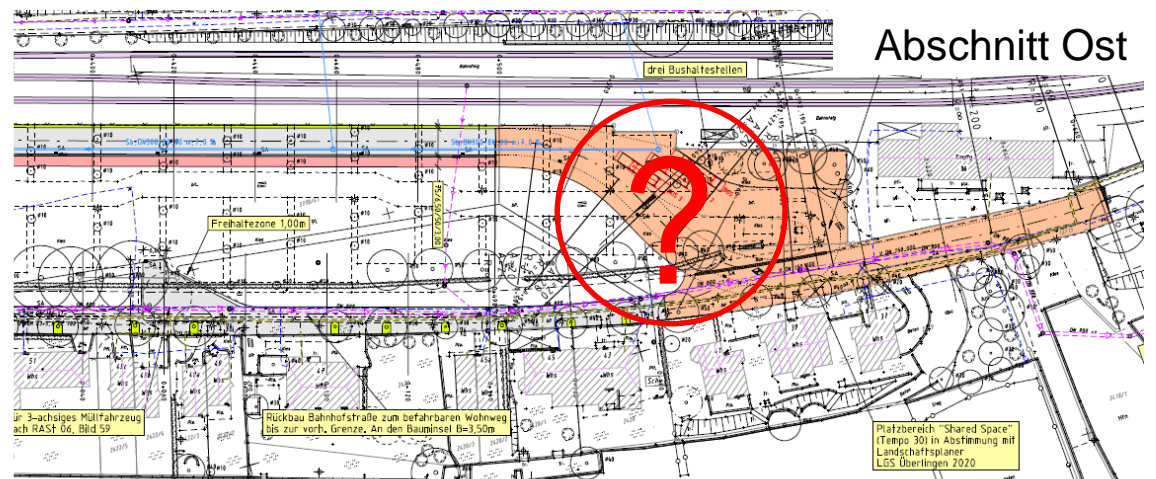
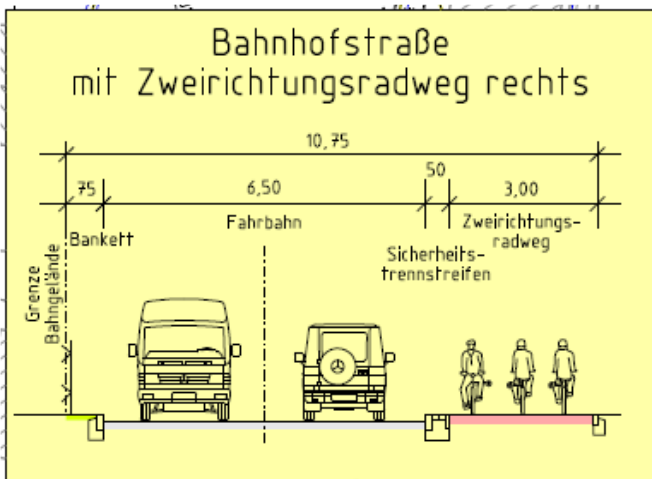
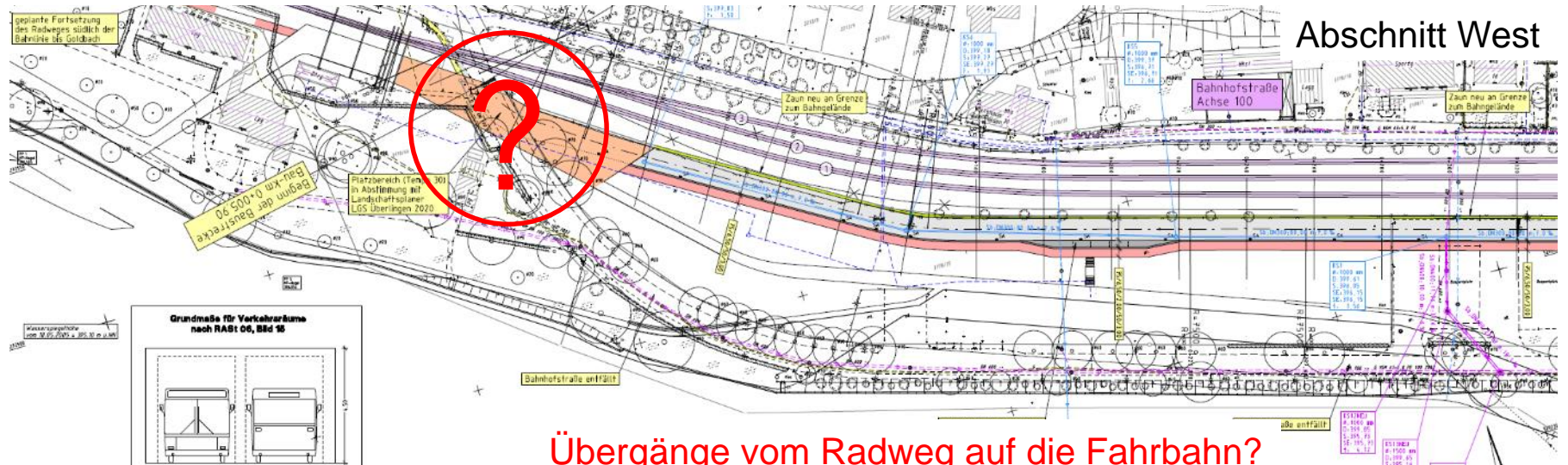
### Wunschlinien

-  Hauptachse 1. Ordnung
-  Hauptachse 2. Ordnung
-  Hauptachse 3. Ordnung
-  Nebenachse

Quelle: Planungsbüro VIA eG, Stand Februar 2015



# Verlegung Bahnhofstraße mit einseitigem Zweirichtungsweg



Quelle: Ingenieurbüro Langenbach GmbH, Stand September 2014

## Verlegung Bahnhofstraße mit einseitigem Zweirichtungsradweg

- Nur Sinnvoll bei Weiterführung in westliche Richtung südlich der Bahnlinie als separater Weg mit anschließender Bahnquerung und Übergang auf den bestehenden Geh- und Radweg
- Schaffung eines sicheren Übergangs (Querungshilfe) auf Höhe Bahnhof West in stadtauswärtiger Richtung von der Fahrbahn auf den Zweirichtungsradweg zwingend erforderlich

Sofern die westliche Weiterführung nicht erfolgt bzw. zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt wird, ist für die verlegte Bahnhofstraße auch eine Zwischenlösung denkbar:

- Radfahren im Mischverkehr auf der Straße und straßenbegleitender Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr
- Bahnquerung über die Bahnhofstraße (wie im Bestand)

---

# Netzkonzeption

---



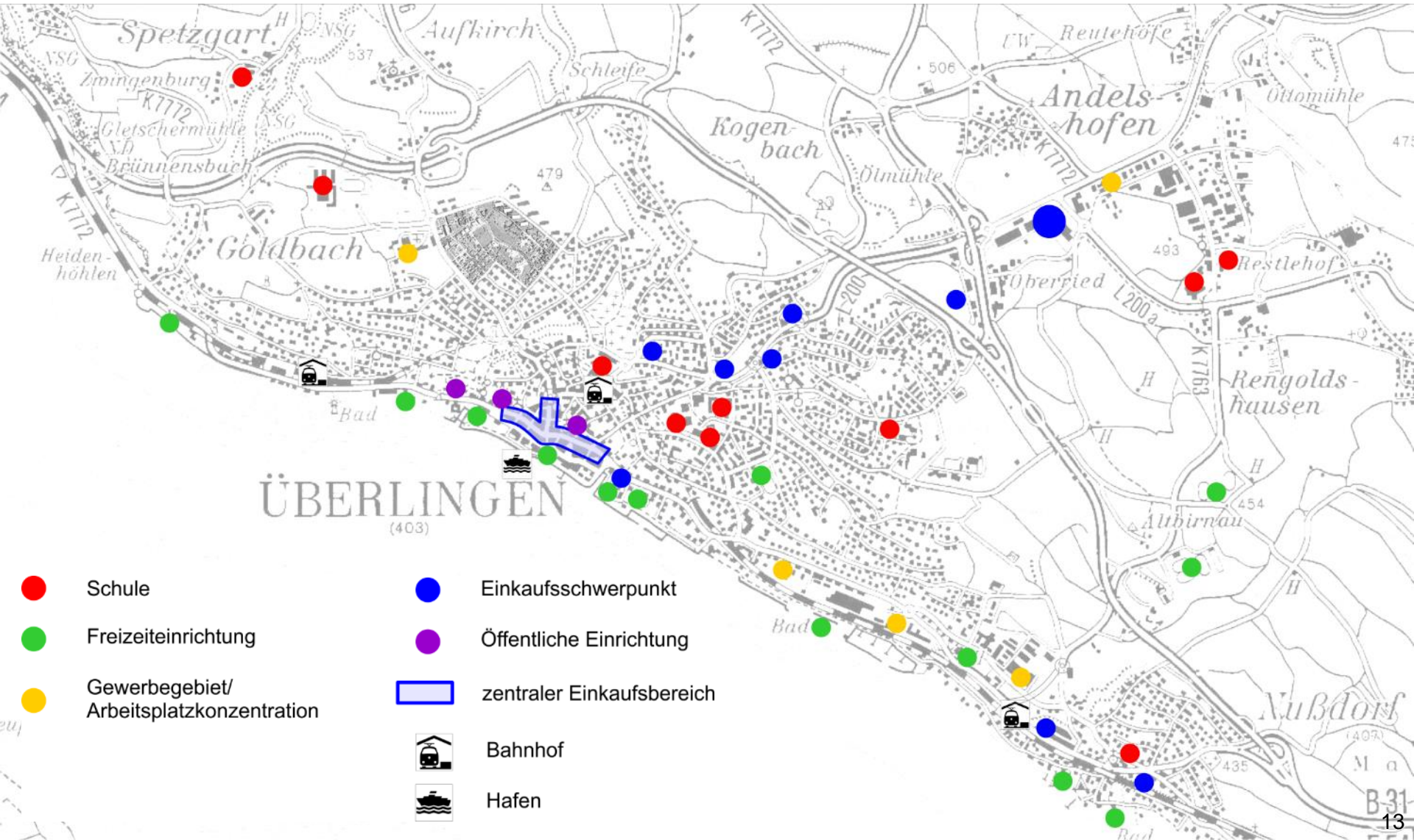
## Methodisches Vorgehen bei der Netzkonzeption

- Berücksichtigung übergeordneter Radnetzkonzeptionen (Landes- und Kreisnetz)
- Einbeziehung touristischer Routen/Rundwege (v.a. Bodenseeradweg)
- Vernetzung wichtiger innerstädtischer Ziele
- Anbindung an der außenliegenden Ortsteile
- Ausbilden eines hierarchisierten Netzes (Hauptnetz und Ergänzungsnetz)

## Überregionale bedeutsame Radrouten durch Überlingen

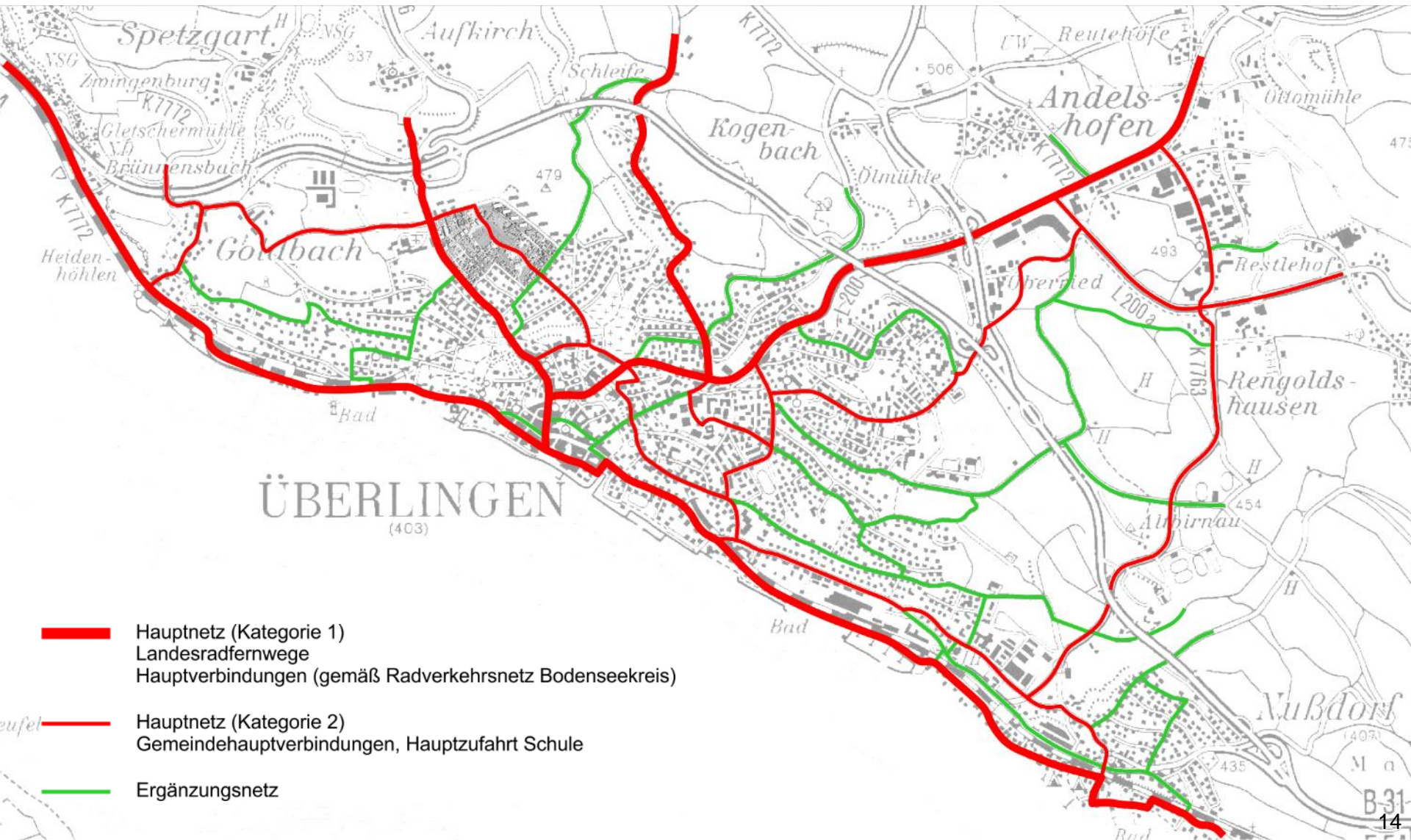


## Ziele des Radverkehrs in Überlingen



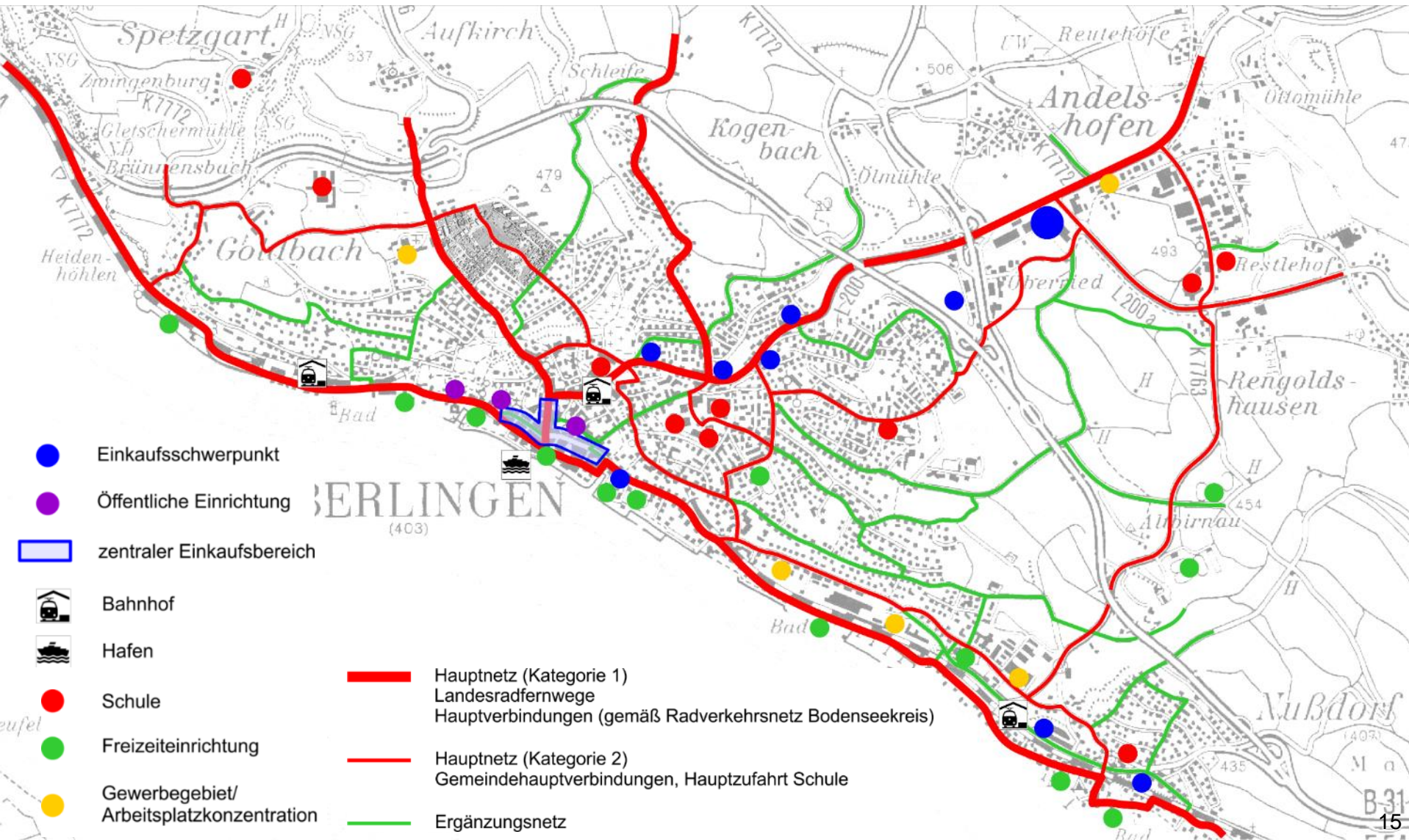


## Radverkehrsnetz (Zielnetz)





## Anbindung der innerstädtischen Ziele über das Radverkehrsnetz



---

# Maßnahmenkonzeption

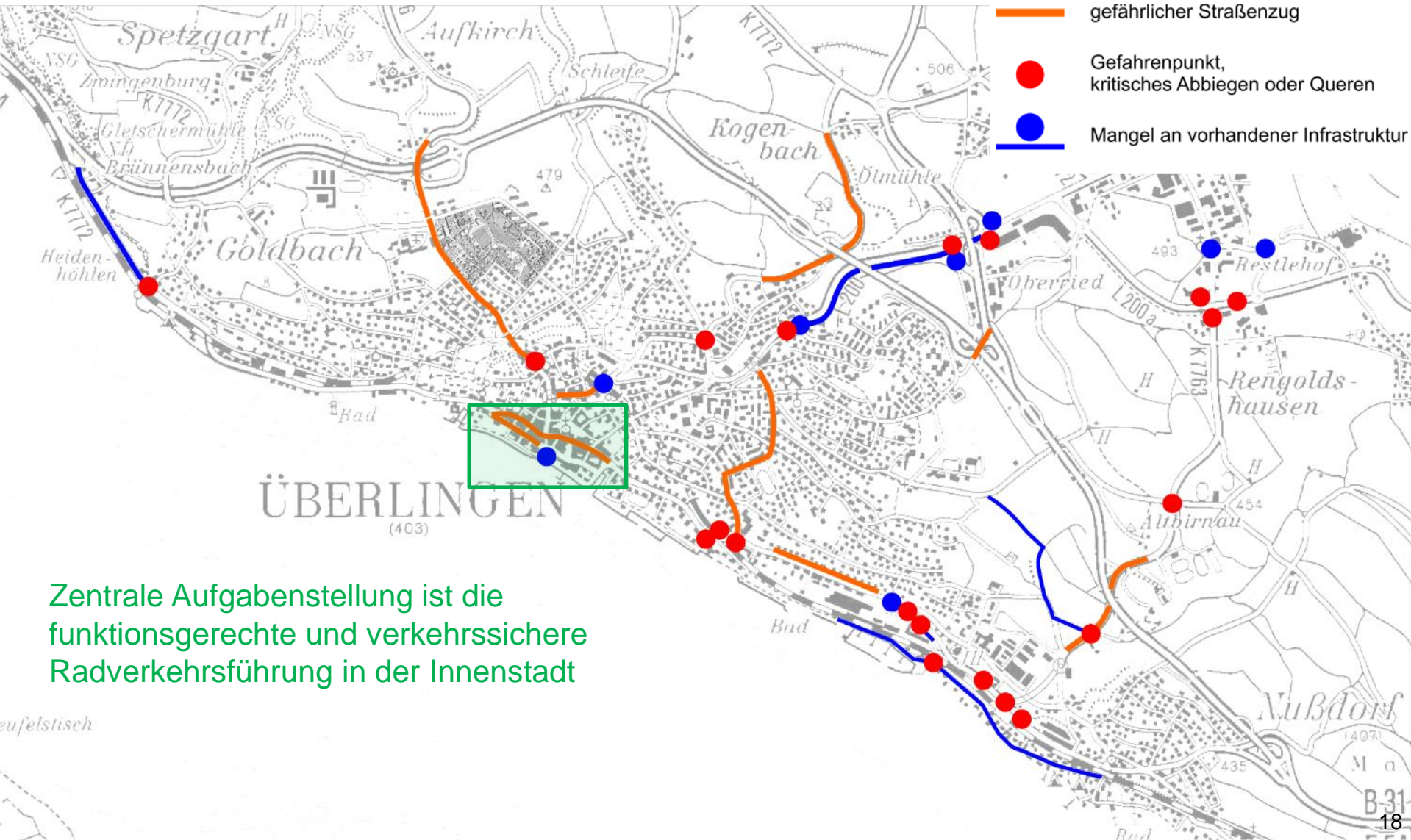
---



## Methodisches Vorgehen bei der Maßnahmenkonzeption

- Entwicklung von Maßnahmen zur Behebung der festgestellten Mängel
- Detailbetrachtung Innenstadt mit Varianten zur Radverkehrsführung
- Anfertigen von Maßnahmenblättern mit Beschreibung des Mangels und der Maßnahme sowie Hinweisen zur Umsetzung
- Priorisierung der Maßnahmen
- Abschätzung des Aufwands zur Umsetzung

## Mängel im Radverkehrsnetz



## Verbot für Radfahrer in der Fußgängerzone/Münsterstraße (April bis Oktober, 10-18 Uhr) vs. Führung Bodenseeradweg





## Radverkehrsführung Innenstadt

### Variante 1, Freigabe Hafenstraße für Radfahrer in Gegenrichtung

- + Führung außerhalb der Fußgängerzone
- Umwegige Führung von West nach Ost

### Verkehrsberuhigung Innenstadt



Freigabe der Einbahnstraße  
Hafenstraße für Radfahrer in  
Gegenrichtung  
Führung in Christophstr., Klosterstr.  
und Kessenring-Str. wie im Bestand



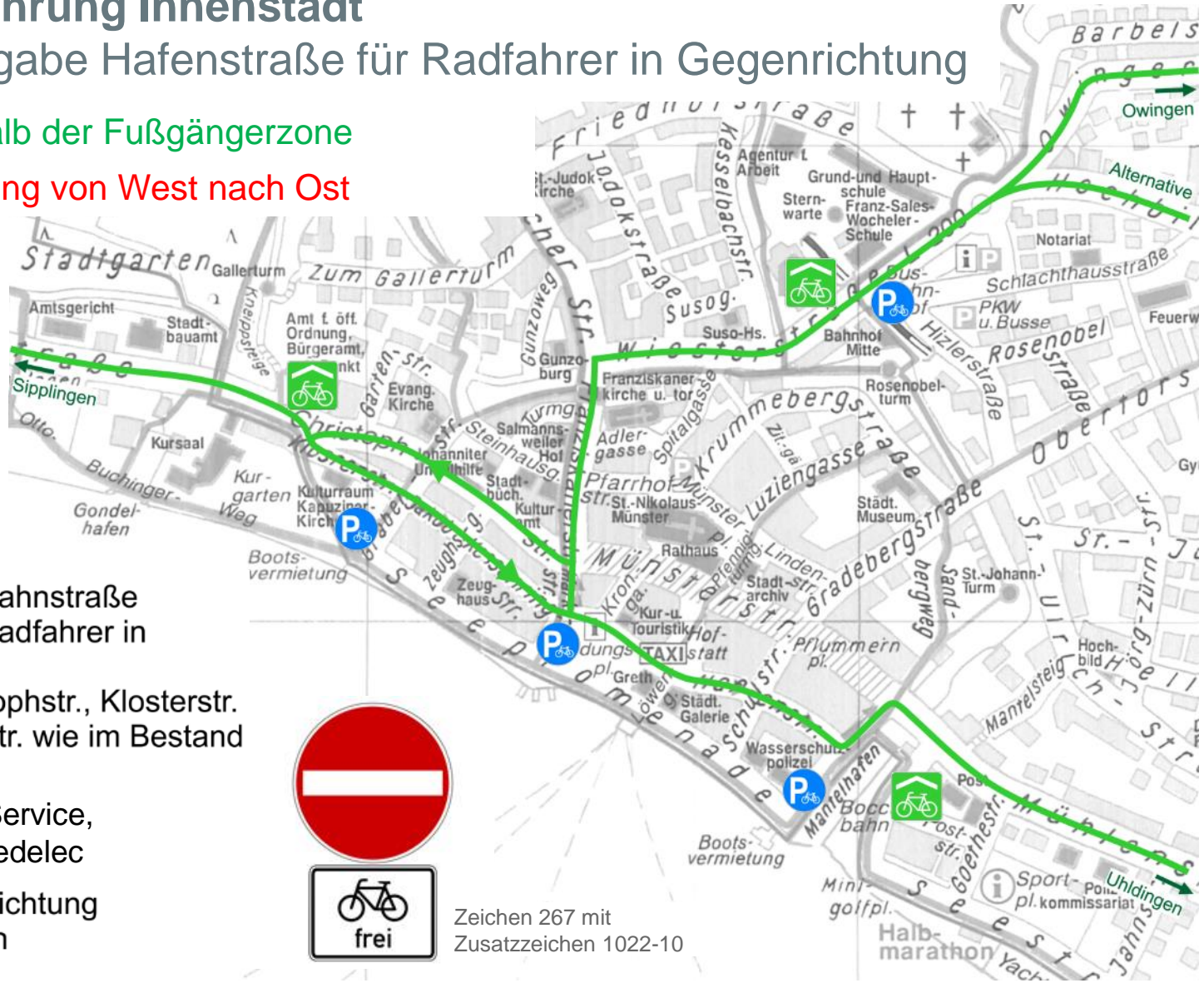
Mobilitätsstation/Service,  
Verleih Fahrrad/Pedelec



Erweiterung / Einrichtung  
Radabstellanlagen



Zeichen 267 mit  
Zusatzzeichen 1022-10



## Beispiel Einbahnstraße, mit Freigabe für Radfahrer in Gegenrichtung (Nürnberg)

- Erforderliche Fahrgassenbreite bei Linienverkehr sollte mindestens 3,50 m betragen
- Öffnung von schmaleren Fahrgassen ist möglich, wenn ausreichend Ausweichmöglichkeiten bestehen
- Fahrzeuge dürfen nicht schneller fahren als 30 km/h
- Bei Kfz-Verkehrsstärken bis 400 Kfz/h ist Fahren im Mischverkehr möglich





## Hafenstraße, aus Richtung Mantelhafen

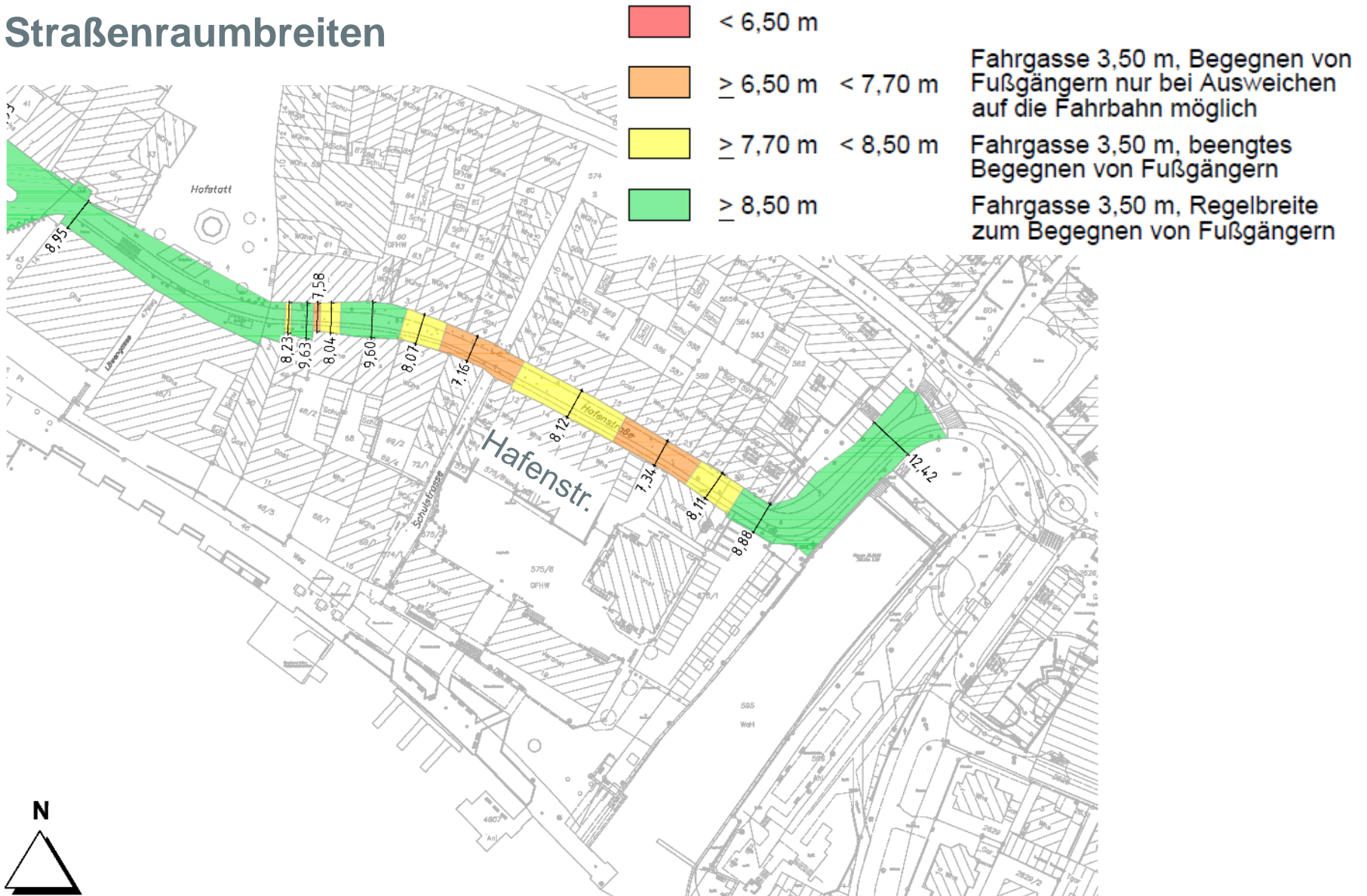
Straßenraumbreite 7,20 m - 9,60 m, Fahrgasse 4,10 m - 4,80 m

Verkehrsstärke im Bestand ca. 2.500 Kfz/24 h bzw. ca. 250 Kfz/h





## Straßenraumbreiten



## Radverkehrsführung Innenstadt

Variante 2, Freigabe Hafenstraße, Jakob-Kessenring-Straße, Münsterstraße für Radfahrer in Gegenrichtung

- + Führung außerhalb der Fußgängerzone
- Beengter Straßenraum Jakob-Kessenring-Straße

Verkehrsberuhigung  
Innenstadt



Freigabe der Einbahnstraßen  
Klosterstr. - Kessenring-Str. -  
Hafenstraße für Radfahrer in  
Gegenrichtung



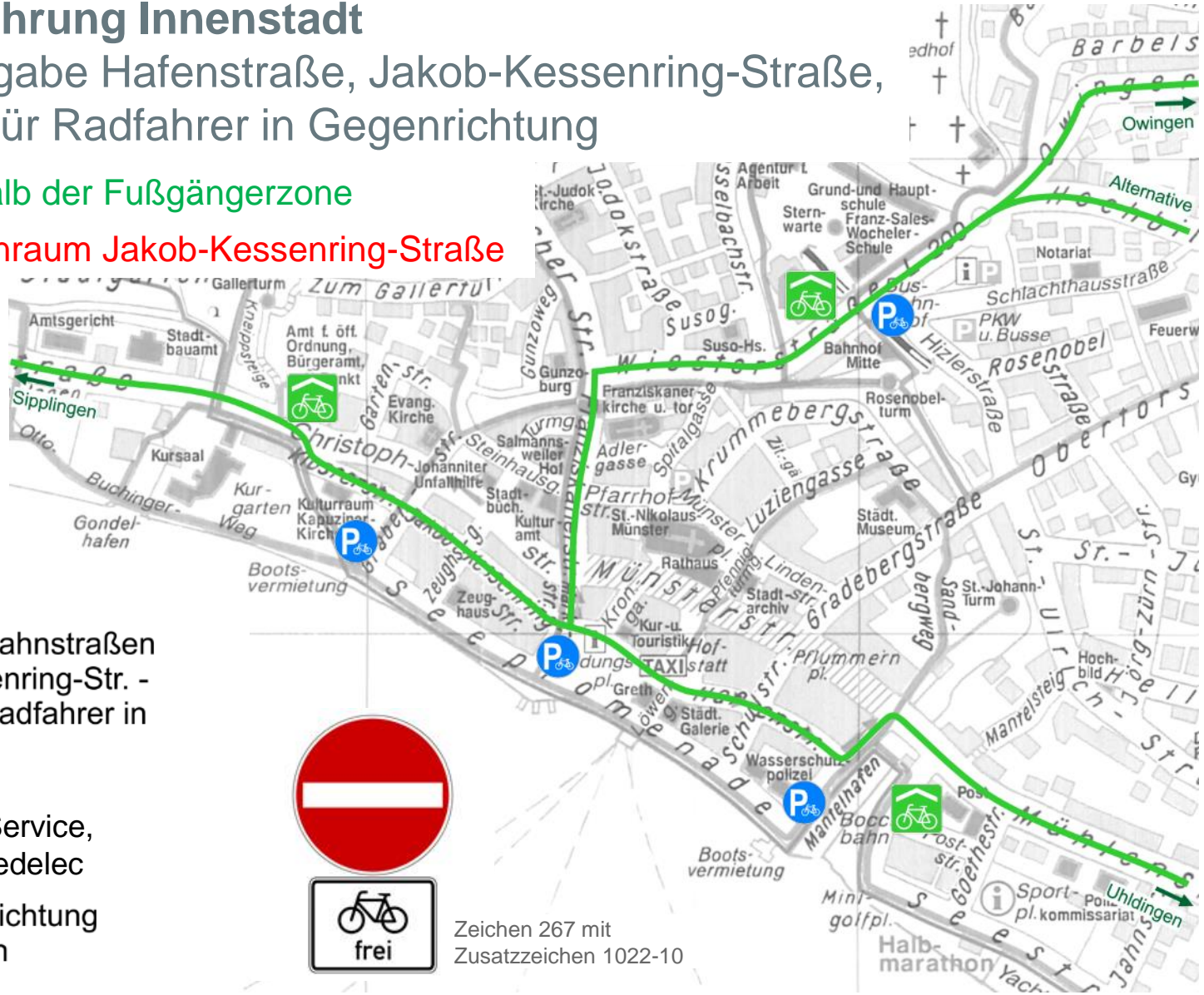
Mobilitätsstation/Service,  
Verleih Fahrrad/Pedelec



Erweiterung / Einrichtung  
Radabstellanlagen



Zeichen 267 mit  
Zusatzzeichen 1022-10





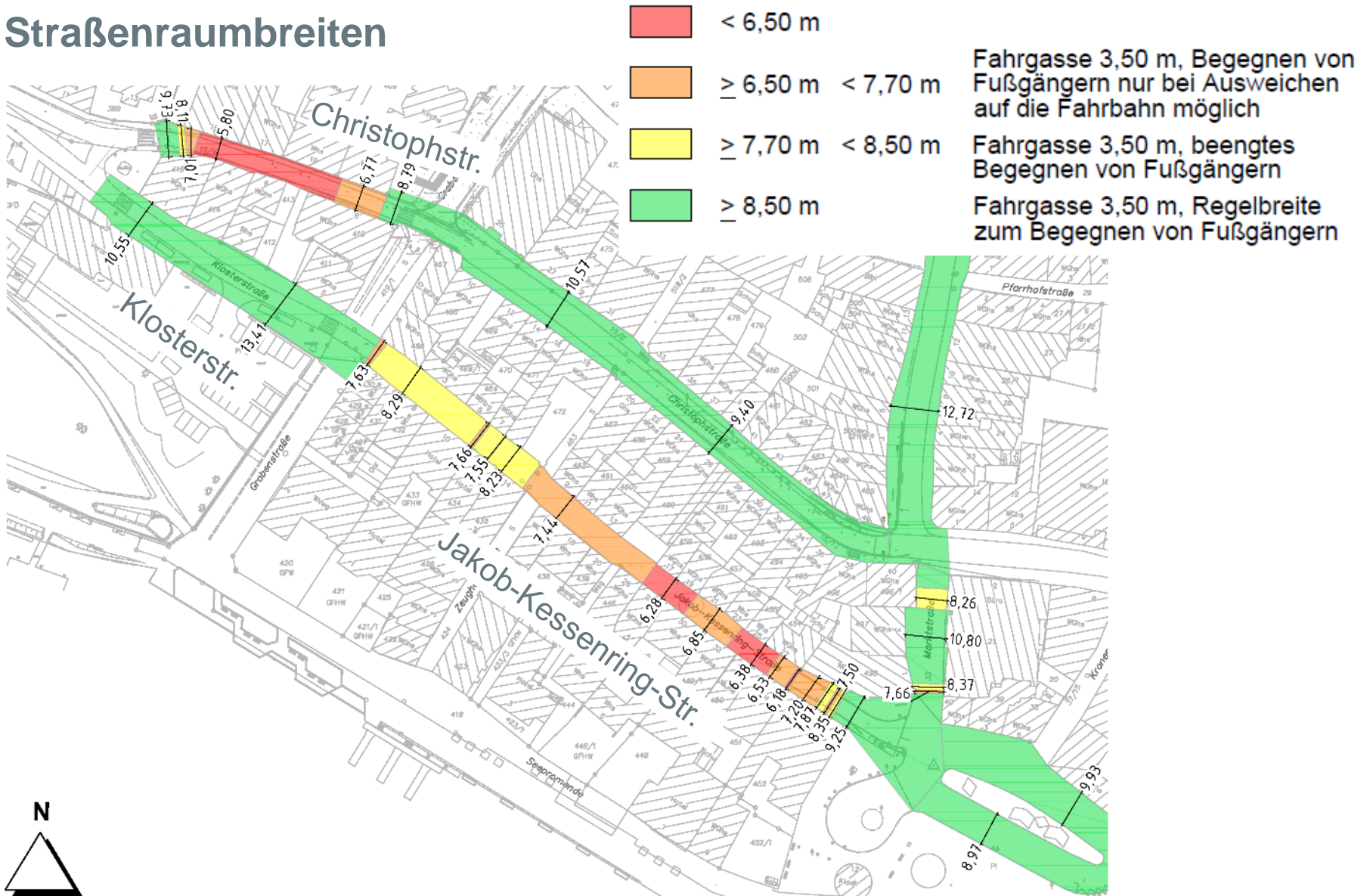
## Jakob-Kessenring-Straße, Höhe Landungsplatz

Straßenraumbreite 6,20 m - 8,30 m, Fahrgasse 4,10 m - 4,40 m

Verkehrsstärke im Bestand ca. 4.200 Kfz/24 h, bzw. ca. 400 Kfz/h



## Straßenraumbreiten





## Radverkehrsführung Innenstadt

Variante 3, Fahrradstraße Hafenstraße, Jakob-Kessenring-Straße, Münsterstraße mit Freigabe Kfz-Verkehr in östliche Richtung (wie im Bestand)

- + Führung außerhalb der Fußgängerzone
- + Betonung des Vorrangs für Radfahrer
- Beengter Straßenraum Jakob-Kessenring-Straße

Verkehrsberuhigung  
Innenstadt



Fahrradstraße  
mit Bevorrechtigung Radverkehr in  
beiden Fahrtrichtungen



Mobilitätsstation/Service,  
Verleih Fahrrad/Pedelec



Erweiterung / Einrichtung  
Radabstellanlagen



Zeichen 244.1 mit  
Zusatzzeichen 1024-10/1022-12



## Beispiel Fahrradstraße (Memmingen)

- Vorrang für Radfahrer, Nebeneinanderfahren ist erlaubt
- Fahrzeuge dürfen nicht schneller fahren als 30 km/h, Kombination mit Tempo 20/Tempo 10 möglich
- Anwendung insbesondere auf Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen
- Bei Freigabe des Kfz-Verkehrs in einer Richtung besonders geeignet zum Ersatz einer Einbahnstraße

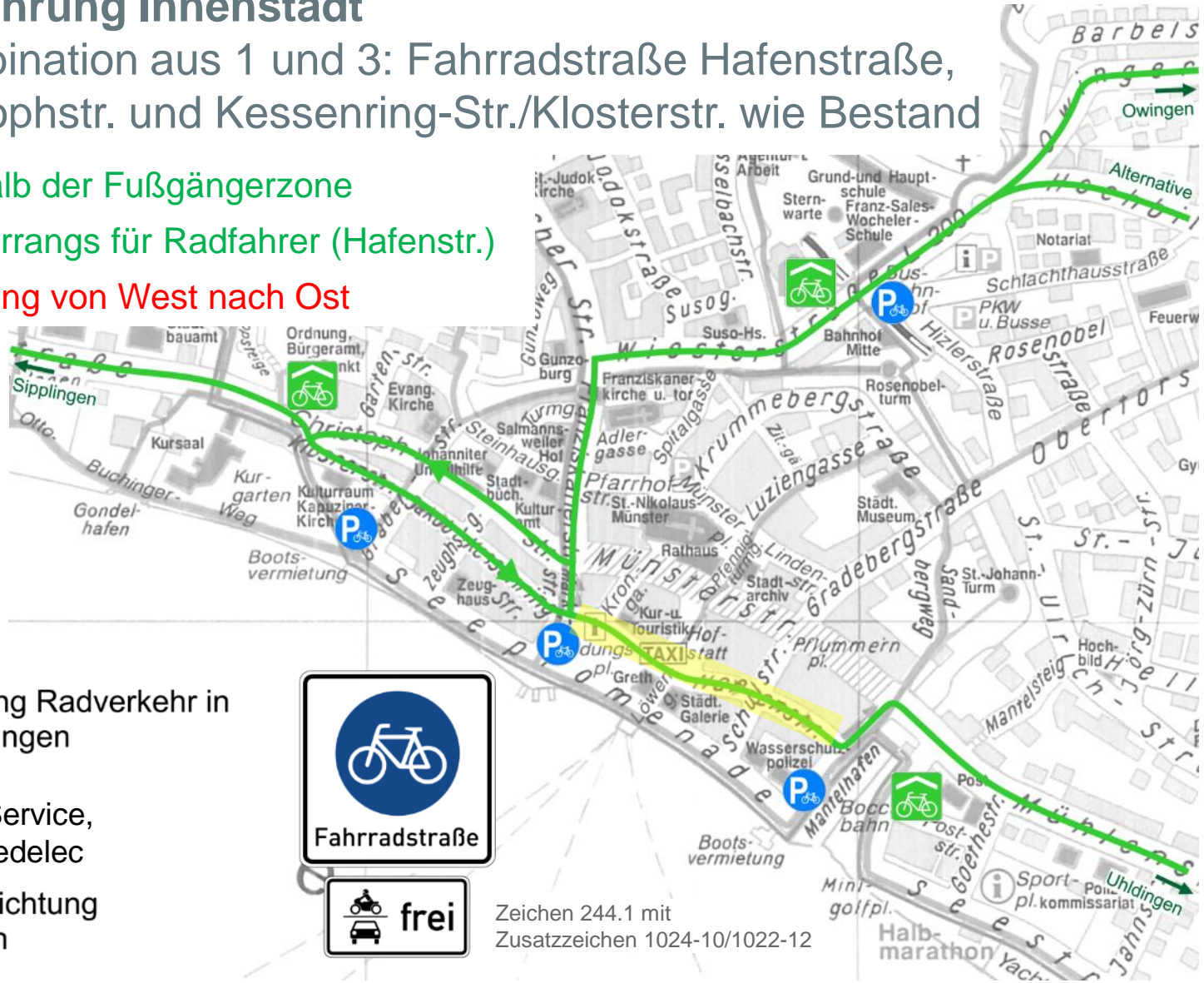




## Radverkehrsführung Innenstadt

Varianten-Kombination aus 1 und 3: Fahrradstraße Hafenstraße, Führung Christophstr. und Kessenring-Str./Klosterstr. wie Bestand

- + Führung außerhalb der Fußgängerzone
- + Betonung des Vorrangs für Radfahrer (Hafenstr.)
- Umwegige Führung von West nach Ost



Verkehrsberuhigung  
Innenstadt



Fahrradstraße  
mit Bevorrechtigung Radverkehr in  
beiden Fahrrichtungen



Mobilitätsstation/Service,  
Verleih Fahrrad/Pedelec



Erweiterung / Einrichtung  
Radabstellanlagen

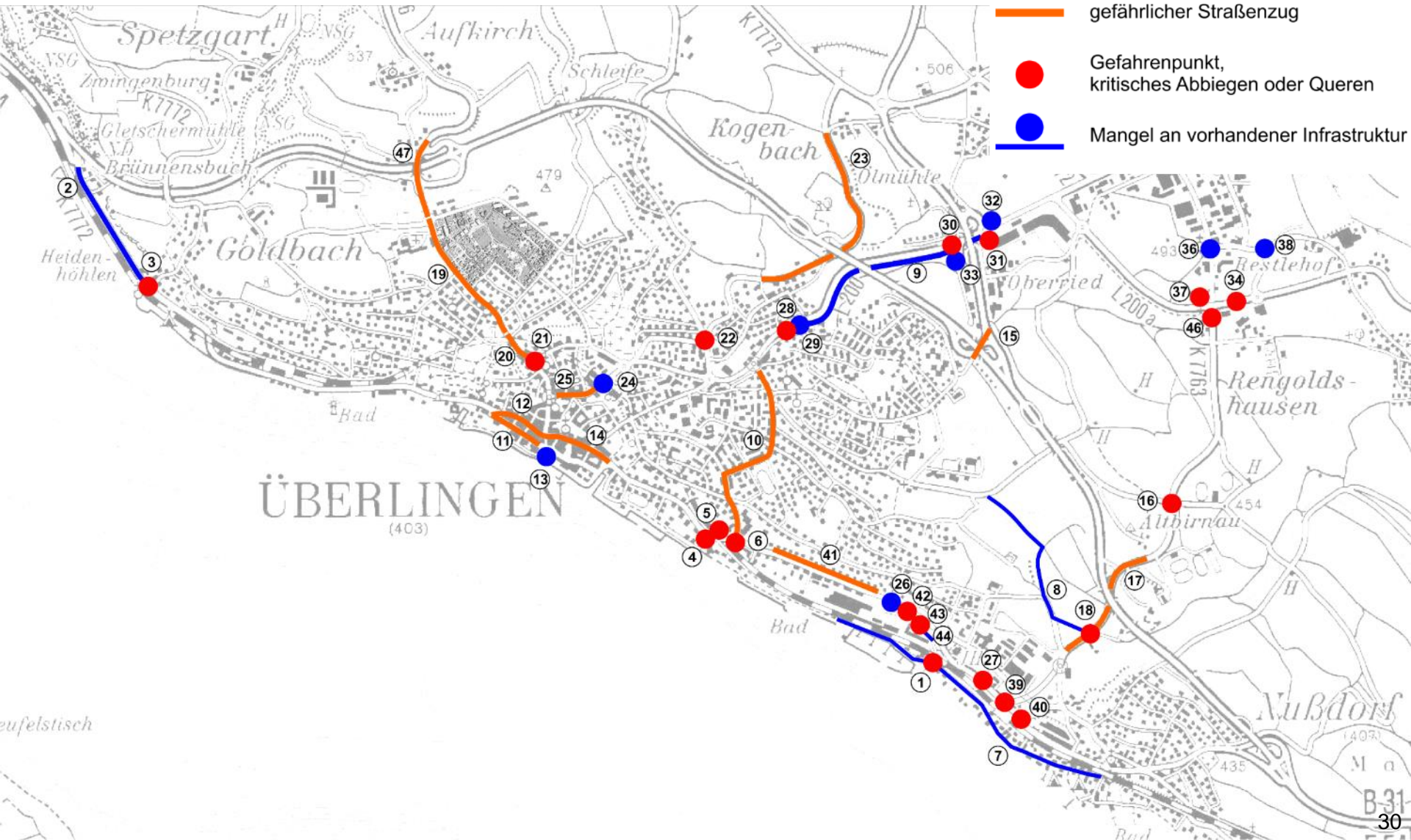


Fahrradstraße



Zeichen 244.1 mit  
Zusatzzeichen 1024-10/1022-12

## Maßnahmen im Radverkehrsnetz





## Maßnahmenblatt 1

<b>Nr.:</b> 1	<b>Kategorie:</b> Gefahrenstelle		
<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
KP Strandweg / Askaniaweg	-	-	-
<b>Baulastträger</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>		<b>V zul [km/h]</b>
Stadt Überlingen	-		-
<b>Mangel</b>			
Gefährlicher Absperrpfosten im Zuge des gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und radweges (insbesondere für Radfahrergruppen im Zuge des Bodenseeradweges)			
<b>Maßnahme</b>			
Entfernen des Absperrpfostens, Versetzen des Verkehrszeichens (StVo-Beschilderung und Wegweisung)			
<b>Sofortmaßnahme</b>			
<b>Aufwand</b>			<b>gering</b>
<b>Bemerkungen</b>			
Liegt auf der Route des Bodenseeradweges, ggf. Abstimmung auf übergeordneter Ebene erforderlich			



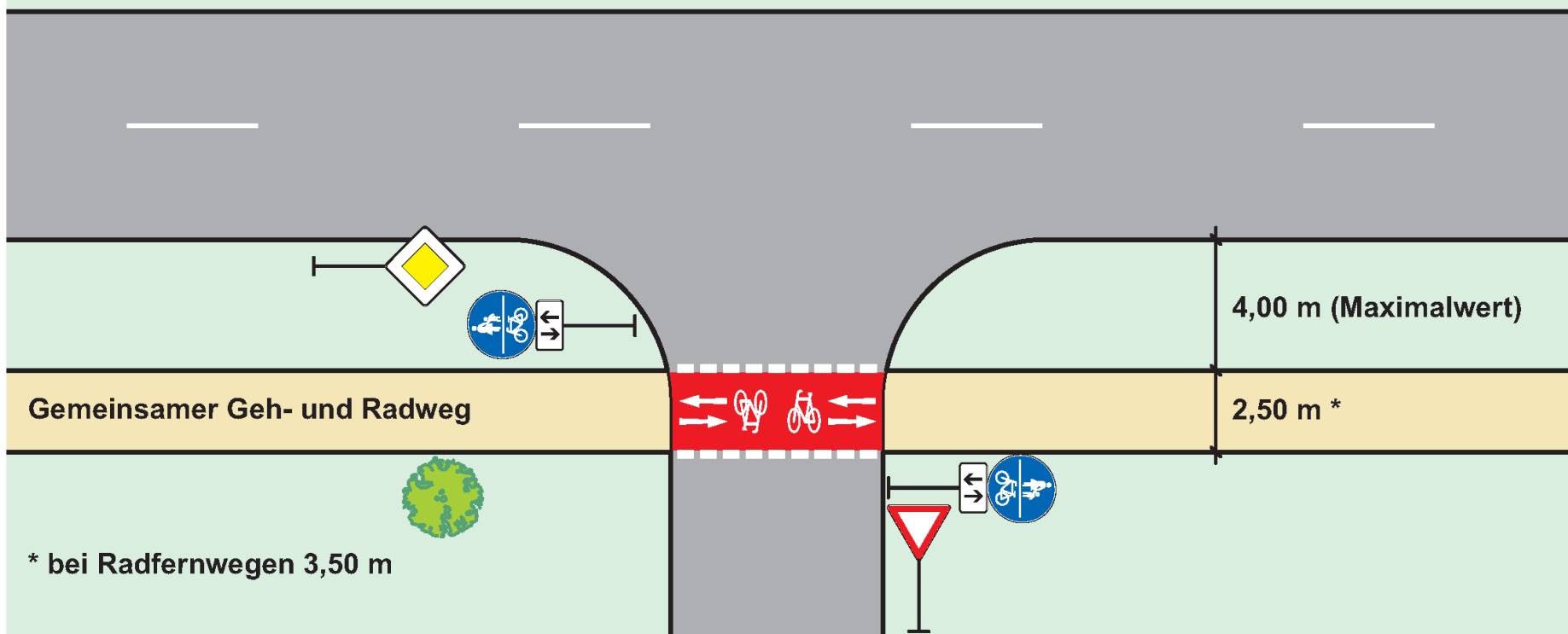


## Maßnahmenblatt 27

<b>Nr.:</b> 27	<b>Kategorie:</b> Gefahrenstelle		
<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
KP Nußdorfer Straße / Askaniaweg	-	-	-
<b>Baulastträger</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V zul [km/h]</b>	
Stadt Überlingen	< 1.000	50 km/h	
<b>Mangel</b>			
Fehlende Furtmarkierung zur Querung der Einmündung Askaniaweg im Zuge des gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und radweges			
<b>Maßnahme</b>			
Markierung einer Radverkehrsfurt für den querenden Radverkehr im Zuge des gemeinsamen Zweirichtungsgeh- und radweges			
<b>Priorisierung</b>	Netzbedeutung	2	Punkte
	Potenzial	1	Punkte
	<b>Gesamtbewertung</b>	<b>3</b>	<b>Punkte</b>
<b>Aufwand</b>	<b>gering</b>		
<b>Bemerkungen</b>			
-			



## Maßnahmenblatt 27 - Lösungsvorschlag



## Maßnahmenblatt 16

<b>Nr.:</b> 16	<b>Kategorie:</b> Gefahrenstelle		
<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
KP Rengoldshauer Straße / Zufahrt Altbirnau Nord	-	-	-
<b>Baulastträger</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V zul [km/h]</b>	
Stadt Überlingen	5.100	70 km/h	
<b>Mangel</b>			
Ungesichertes Queren der Rengoldshauer Straße vom rechtsseitig auf den linksseitig geführten gemeinsamen Geh- und radweg bei hoher Verkehrsstärke (ca. 500 Kfz/h) und hoher Geschwindigkeit (70 km/h)			
<b>Maßnahme</b>			
Einrichtung Querungshilfe zum Übergang zwischen den beiden straßenbegleitenden Zweirichtungsgeh- und radwegen (s. Empfehlung für Radverkehrsanlagen, S. 72f)			
<b>Priorisierung</b>	Netzbedeutung	3	Punkte
	Potenzial	2	Punkte
	<b>Gesamtbewertung</b>	<b>5</b>	<b>Punkte</b>
<b>Aufwand</b>			<b>mittel</b>
<b>Bemerkungen</b>			
-			







## Maßnahmenblatt 28

**Nr.:** 28 **Kategorie:** Gefahrenstelle

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Lippertsreuter Straße / Burgbergring, Zufahrt Lippertsreuter Straße West	-	-	-
Baulastträger	DTVw [Kfz/24 h]	V zul [km/h]	
Bodenseekreis	15.400	50 km/h	

### Mangel

Radverkehrsangebot endet als Schutzsteifen an der Kreisfahrbahn, so dass Kfz und Radfahrer nebeneinander zufahren, Gefährdungspotential für den Radfahrer beim Einbiegen in den Kreisverkehr

### Maßnahme

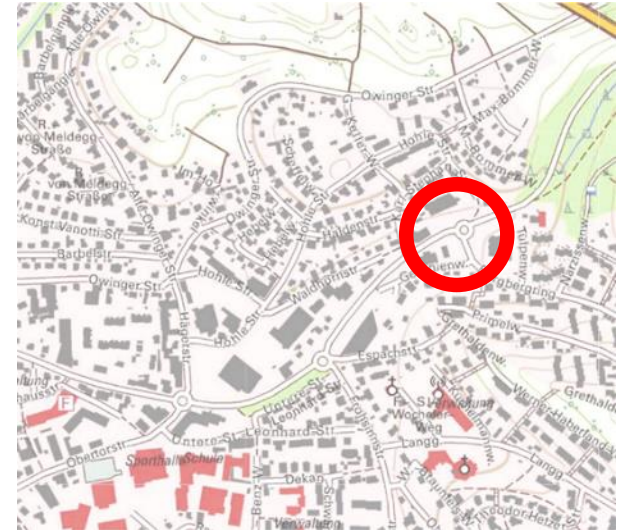
Ausleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn bereits vor dem Fahrbahnteiler und bauliche Anpassung der Breite der Kreiszufahrt (3,25 - 3,75 m) (s. Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (MKV) 2006, Bild 36)

<b>Priorisierung</b>	Netzbedeutung	3	Punkte
	Potenzial	3	Punkte
	<b>Gesamtbewertung</b>	<b>6</b>	<b>Punkte</b>

**Aufwand** **mittel**

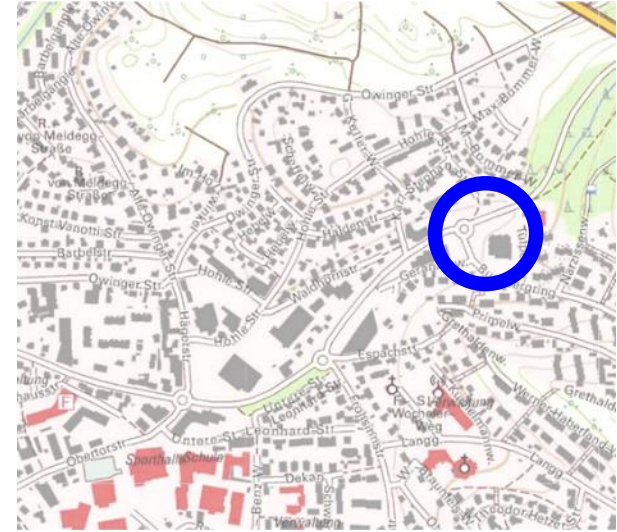
### Bemerkungen

-



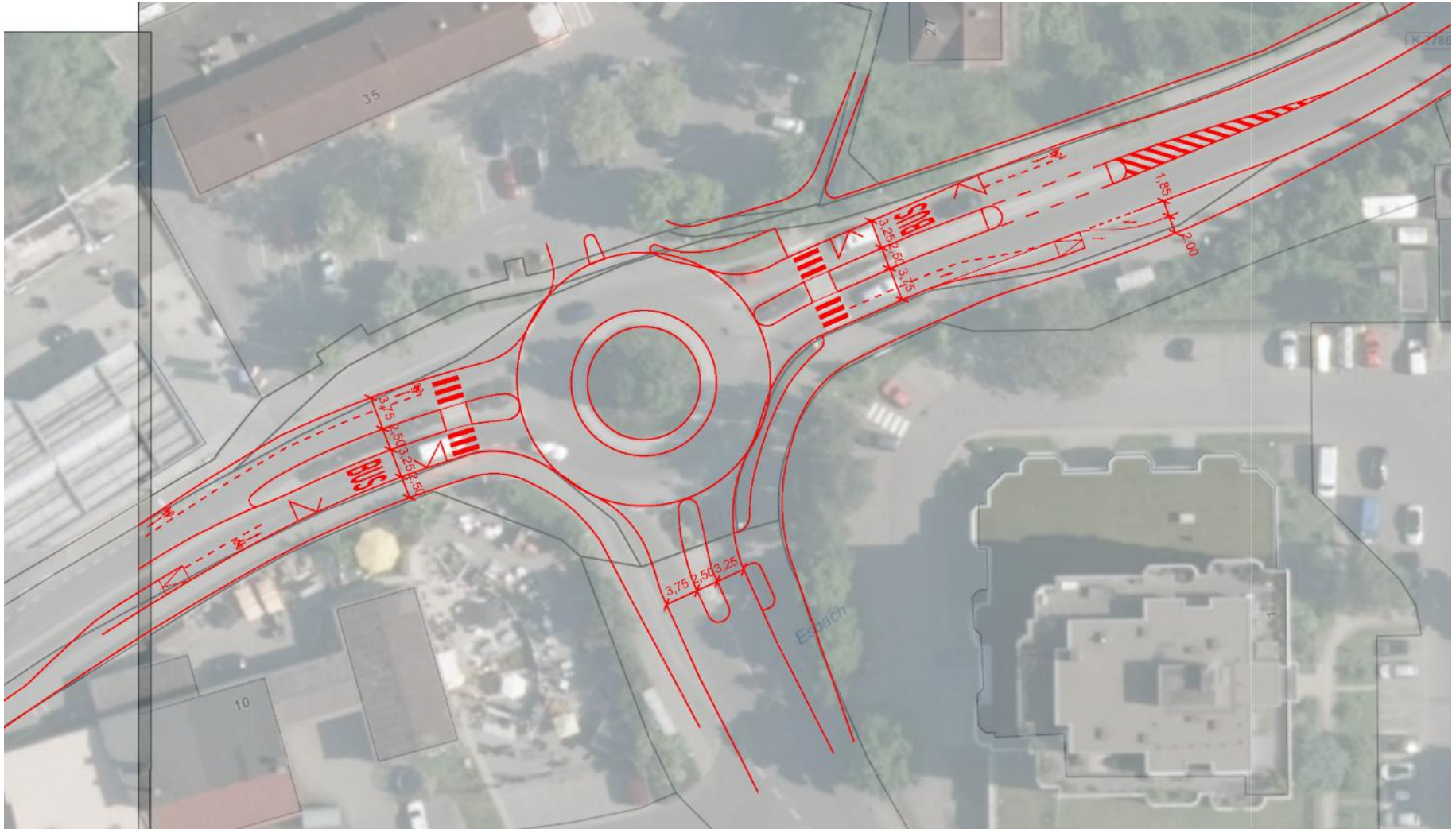
## Maßnahmenblatt 29

<b>Nr.:</b> 29	<b>Kategorie:</b> Mangel		
<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Zufahrt Lipperstreuter Straße Ost	-	-	-
<b>Baulastträger</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V zul [km/h]</b>	
Bodenseekreis	14.900	50 km/h	
<b>Mangel</b>			
Unklare Weiterführung des Radverkehrs nach Ende des linksseitig geführten gemeinsamen Geh- und Radweges (in ortseinwärtiger Richtung); unklare Zuführung auf den gemeinsamen Geh- und Radweg für den aus dem Kreisverkehr nach Nordosten (ortsauwärts) fahrenden Radfahrer			
<b>Maßnahme</b>			
Einrichten einer Mittelinsel zur Überleitung des stadteinwärtigen Radverkehrs vom gemeinsamen straßenbegleitenden Zweirichtungsgeh- und radweg auf die Fahrbahn; Ausleitung des stadtauswärtigen Radverkehrs von der Fahrbahn auf den gemeinsamen straßenbegleitenden Zweirichtungsgeh- und radweg östlich der Bushaltestelle			
<b>Priorisierung</b>	Netzbedeutung	2	Punkte
	Potenzial	3	Punkte
	<b>Gesamtbewertung</b>	<b>5</b>	<b>Punkte</b>
<b>Aufwand</b>	<b>mittel</b>		
<b>Bemerkungen</b>			
-			

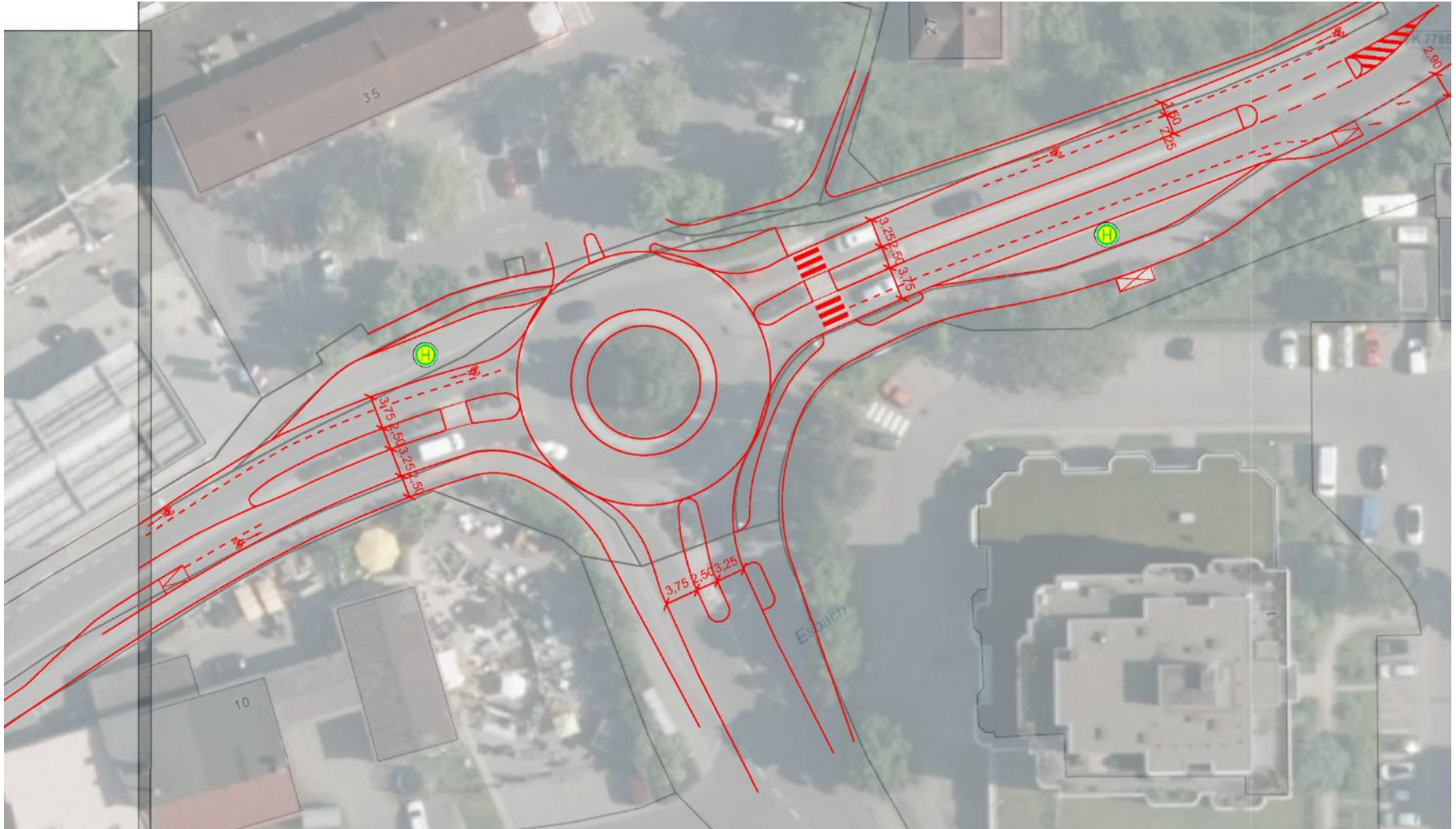




## Maßnahmenblatt 28/29 – Lösungsvorschlag mit Verlegung der Bushaltestelle



## Maßnahmenblatt 28/29 – Lösungsvorschlag ohne Verlegung der Bushaltestelle





## Maßnahmenblatt 20

**Nr.:** 20 **Kategorie:** Gefährlicher Straßenzug

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Aufkircher Straße	Aufkircher Tor	Hänselebrunnen	110 m
Baulastträger	DTVw [Kfz/24 h]	V zul [km/h]	
Stadt Überlingen	3.000	30 km/h	

### Mangel

Konflikte Kfz, Radfahrer, Fußgänger durch beengte Verhältnisse zwischen Aufkircher Tor und Hänselebrunnen (Engstelle mit Straßenraum 7,00 m)

### Maßnahme

Aufgrund der Nutzungsüberlagerung ist zwingend eine integrierte Betrachtung erforderlich (vgl. Verkehrskonzept Überlingen mit Planungsüberlegungen Aufkircher Straße) mit Durchfahrtsverbot für Lkw  $\geq 3,5$  t, Umgestaltung des Straßenraumes, Geschwindigkeitsdämpfung (Tempo 10)

Priorisierung	Netzbedeutung	2	Punkte
	Potenzial	2	Punkte
	Gesamtbewertung	4	Punkte

**Aufwand** hoch

### Bemerkungen

-





## Aufkircher Straße



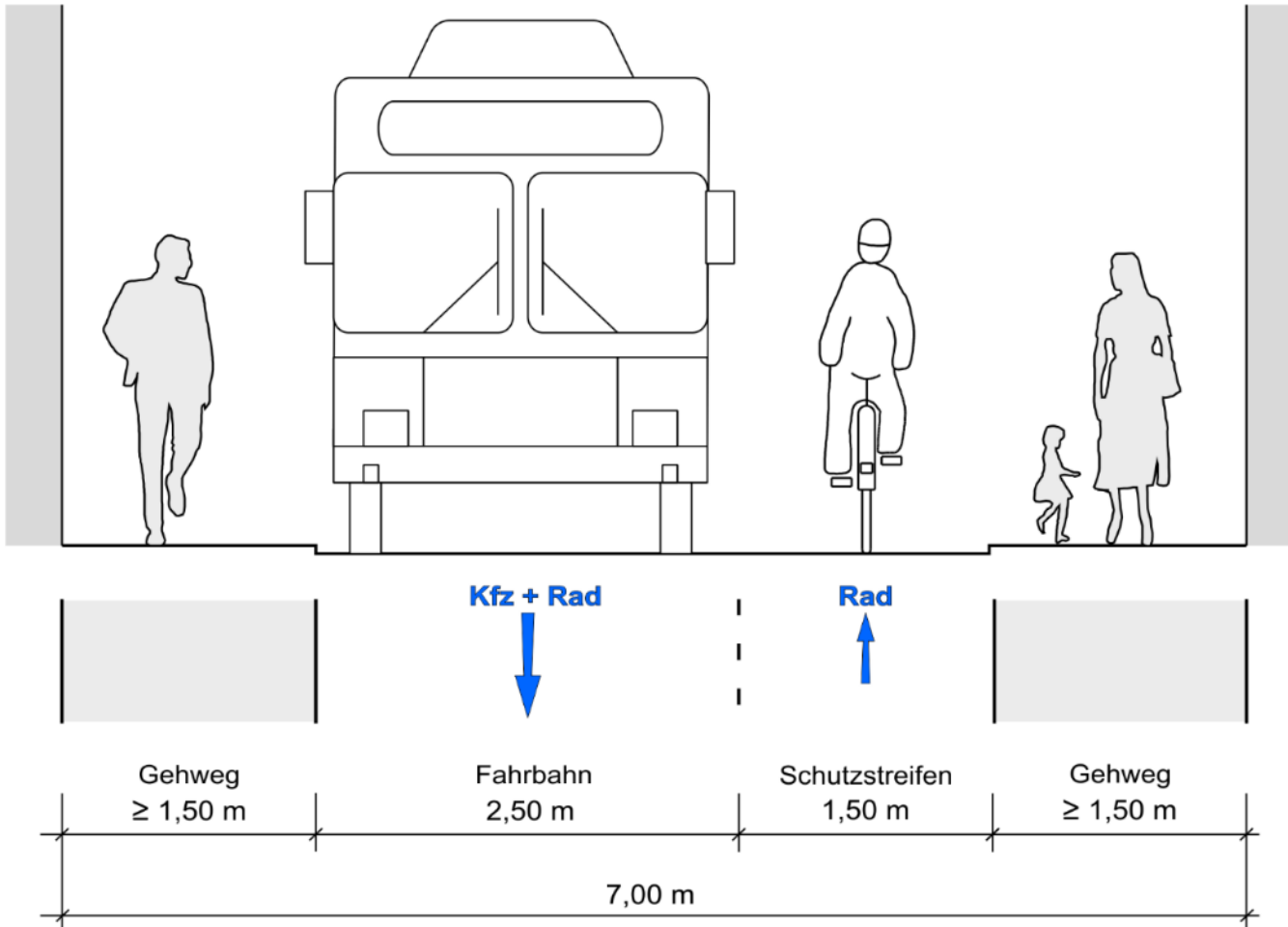
## Aufkircher Straße





## Maßnahmenblatt 20 – Lösungsvorschlag

Einbahnstraße mit Freigabe für Radfahrer in Gegen-richtung auf Schutzstreifen  
(mit Begrenzung auf Kfz  $\leq 3,5t$ , Bedienung mit Minibus/Midibus)





## Maßnahmenblatt 23

Nr.: 23    Kategorie: Gefährlicher Straßenzug			
<b>Lage</b>	<b>Von</b>	<b>Bis</b>	<b>Länge [m]</b>
Owinger Straße (Ri. Kogenbach)	Abzw. Gottfried-Keller-Weg	K 7772	1,3 km
<b>Baulastträger</b>	<b>DTVw [Kfz/24 h]</b>	<b>V zul [km/h]</b>	
Stadt Überlingen	4.600	50 km/h	
<b>Mangel</b>			
Fahren im Mischverkehr auf der Straße bei hoher Verkehrsstärke (ca. 450 Kfz/h) und hoher Geschwindigkeit (50 km/h)			



## Priorisierung der Maßnahmen nach Verkehrssicherheit/Gefährdung

Kriterium	Bewertung	Punkte
Konfliktpotenzial	Hohe Kfz-Verkehrsstärken > 4.000 Kfz/24 h	1
	Geringe Kfz-Verkehrsstärken ≤ 4.000 Kfz/24 h	0
	Hohe Kfz-Geschwindigkeiten > 30 km/h	1
	Geringe Kfz-Geschwindigkeiten ≤ 30 km/h	0
	Starke Konflikte mit Fußgängern	1
	Geringe/keine Konflikte mit Fußgängern	0
Gefährdung	Sicherheitsrelevanter Mangel/Gefahrenstelle	1
	Komfort-Defizit/Mangel an Infrastruktur	0
Maximale Gesamtpunktzahl		4

Bewertung nach Punktesystem:

Je höher die Gefährdung des Radverkehrs, desto dringlicher die Umsetzung der Maßnahme

## Priorisierung der Maßnahmen nach Bedeutung/Potenzial

Kriterium	Bewertung	Punkte
Netzbedeutung	Hauptnetz (1. Kategorie)	2
	Hauptnetz (2. Kategorie)	1
	Ergänzungsnetz	0
Freizeitverkehr	Bodenseeradweg	1
	Nicht Bestandteil des Bodenseeradweges	0
Topografie	Keine Steigungsstrecke	1
	Steigungsstrecke	0
Maximale Gesamtpunktzahl		4

Bewertung nach Punktesystem:

Je höher das Radfahrpotenzial, desto größer der Nutzen bei Umsetzung der Maßnahme



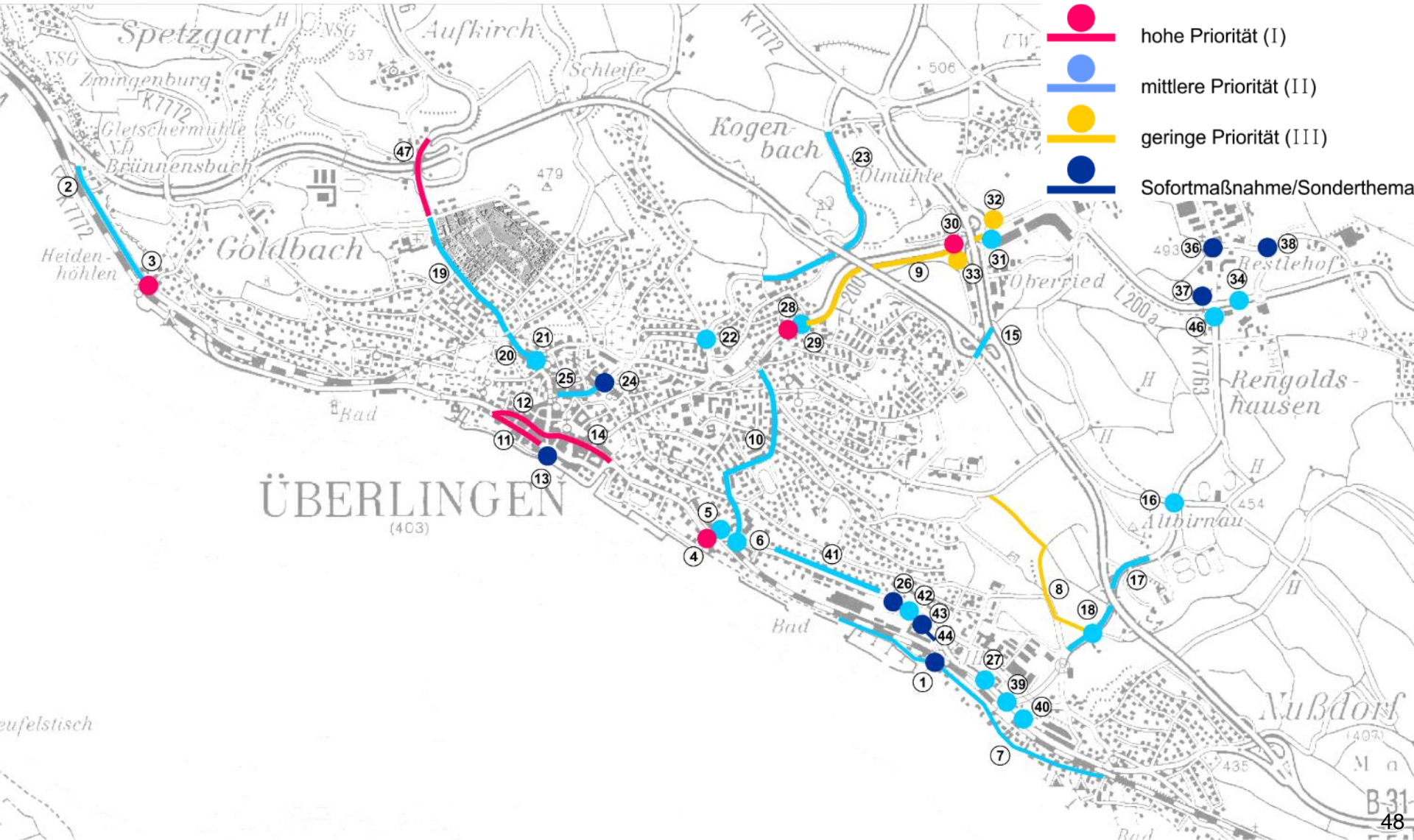
## Maßnahmen nach Priorität

Erreichte Punktzahl	Anzahl Maßnahmen		Priorität
0	0	<b>4</b>	<b>III</b>
1	3		
2	1		
3	5	<b>24</b>	<b>II</b>
4	10		
5	9		
6	6	<b>8</b>	<b>I</b>
7	2		
8	0		
<b>Summe</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	

7 Sonstige Maßnahmen ohne Priorisierung:

- 5 Sofortmaßnahmen (z.B. Anpassung der bestehenden StVO Beschilderung)
- 2 Maßnahmen zur Verbesserung/Erweiterung von Radabstellanlagen

## Priorisierung der Maßnahmen im Radverkehrsnetz



---

# Ergänzende Maßnahmen

---



## Weitere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung Einrichten von Mobilitätspunkten/Willkommensinseln

- an Verknüpfungspunkten verschiedener Verkehrsmittel (z.B. Bahnhof, Parkhäuser)
- mit Leihfahrrädern/Pedelcs, Radabstellmöglichkeiten/Fahrradboxen, Information, etc.



Ausreichendes und angemessenes Angebot an  
Abstellanlagen (Fahrradboxen, Anlehnbügel etc.)



Infotafel

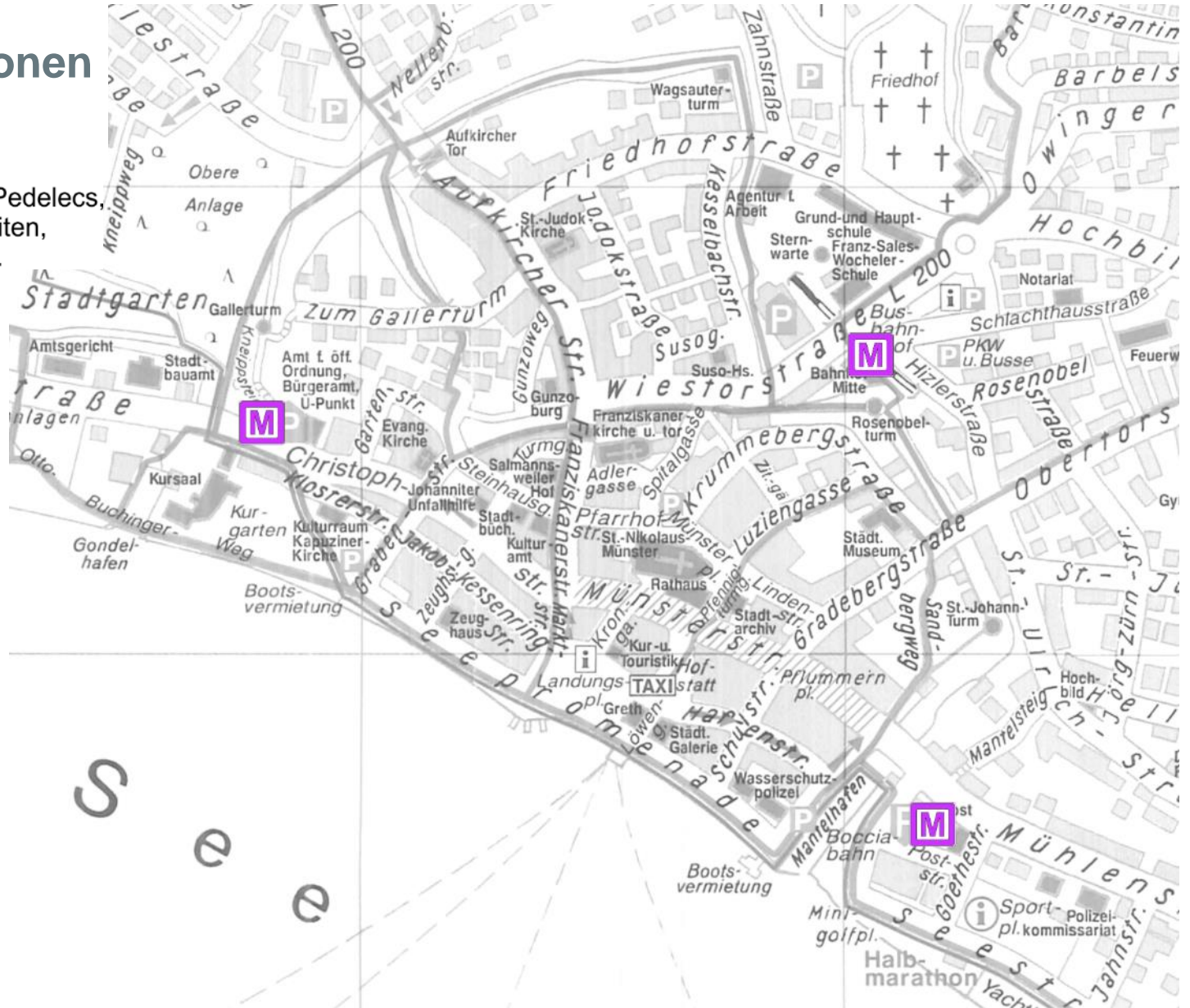


## Mobilitätsstationen



Mobilitätsstation

mit Leihfahrrädern / Pedelecs,  
Radabstellmöglichkeiten,  
Stadtinformation, etc.





## Weitere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung Einrichten von Mobilitätspunkten/Willkommensinseln

- Angebot bereits teilweise vorhanden



Überdachte Radabstellanlagen am  
Bahnhof mit Luftpumpe



Fahrradboxen am Parkhaus Mitte



## Zusätzliche Stärkung des Radverkehrs durch innovative Ideen (wie z.B. Fahrradlift)



## Weitere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung

- Erarbeitung einer auf die örtlichen und regionalen Bedürfnisse zielenden, flächendeckenden, integrierten Wegweisung
- Attraktivierung bestehender und Ergänzung zusätzlicher Fahrradstellplätze in wichtigen Zielbereichen im Stadtgebiet
- Fahrradmitnahme in Bussen zu den Zeiten außerhalb der Verkehrsspitzen
- Angebot zur Fahrrad-Codierung zur Diebstahl-Vorbeugung
- Informationen und Aktionen rund ums Rad für Bürger und Gäste
- Mitgliedschaft der Stadt in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK)

---

# Weiteres Vorgehen

---



## Weiteres Vorgehen

- Einarbeitung von Anregungen aus dem Arbeitskreis
- Einarbeitung und Abstimmung auf weitere, aktuell laufende Planungen (z.B. Radwegekonzeption Bodenseekreis, Konzept zur Verkehrsberuhigung Innenstadt)
- Vorstellung der Ergebnisse im Gremium (Technischer Ausschuss 27.04.2015)

## Empfehlung zur weiteren Bearbeitung

- Umsetzung der vorgeschlagenen infrastrukturellen Maßnahmen (nach Priorität oder in Zusammenhang mit anderen anstehenden Umbaumaßnahmen)
- Erarbeitung eines Wegweisungskonzept für den Radverkehr
- Neuordnung und Erweiterung der Radabstellung Innenstadt (eingebunden in ein System aus Mobilitätsstationen und Stadtinformation)



**Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!**