

Protokoll der Sitzung des landesweiten Gremiums Fußverkehr Berlin

14. März 2024, 11:00 bis 15:00 Uhr

Ort: Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Rittersaal,
Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin

Teilnehmende Mitglieder:

Bauer, Uta	Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)
Brand, Sebastian	Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR)
Braunert-Rümenapf, Christine	Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung
Geyer, Kathrin	Landesbeirat für Menschen mit Behinderung
Grätz, Helmut	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
Irmscher, Kathrin	Landespolizeidirektion, Fachstab Verkehr
Jung, Gabi	Bund für Umwelt und Naturschutz, Landesverband Berlin e.V. (BUND)
Kaden, Dr. Lutz	Industrie- und Handelskammer Berlin (IHK)
Lehmkühler, Dr. Stefan	Changing Cities e.V.
Moritz, Harald	FUSS e.V.
Neinaß, Dade	Landesschülerausschuss Berlin
Petersen, Nicolai	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
Petters, Harald	Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie
Probst, Herbert	Landessenorenbeirat Berlin
Röll, Dr. Verena	TU Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Vollbrecht, Regina	Allgemeiner Blinden- und Sehbehindertenverband (ABSV)
Zantout, Nina	Visit Berlin

Für die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU):

Güttler, Steffen	Referent der Senatorin
Hellenbach, Dr. Michael	Referat IV A 1-2
Leckel, Saskia	Referat IV F 31
Orbeck, Dan	Referat IV F / IV F 3
Pitz, Merlin	SenMVKU IV F 34
Schreiner, Manja	Senatorin
Windelen, Dr. Steffi	KRF 4

Gast:

Borsellino, Oliver	Unfallforschung der Versicherer, GDV – Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
--------------------	--

Moderation und Protokoll: Heinrichs, Dr. Eckhart | Ramboll

Protokoll: Windmüller, Daniel | Ramboll

TOP 1: Begrüßung und Austausch mit der Senatorin

Herr Dr. Heinrichs (Ramboll) begrüßt als Moderator die Teilnehmenden. Die Anwesenden haben keine Einwände gegen einen Audiomitschnitt der heutigen Sitzung für die Protokollführung. Das Protokoll des letzten Gremiums Fußverkehr vom 09.11.2023 wurde abgestimmt und auf der Webseite der SenMVKU veröffentlicht.¹

Frau Schreiner (Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt) begrüßt die Anwesenden und betont die große Bedeutung des Fußverkehrs für den Senat. Die ausgewogenen Diskussionen, die das Gremium aufgrund seiner vielfältigen Zusammensetzung führe, seien zu begrüßen. Dass sie selbst immer wieder als „Autosenatorin“ bezeichnet werde, sei auf eine verzerrte Darstellung in den Medien zurückzuführen. Sie selbst sehe ihre vornehmliche Rolle darin, die Infrastruktur für alle zu fördern und eine ausgewogene Sicht auf die Dinge zu haben. Dabei habe der Fußverkehr eine große Bedeutung, insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit, die nun beispielsweise durch die beschleunigte Umsetzung von Fußgängerüberwegen gefördert werde. Dazu wurden nun Vereinbarungen zur Umsetzung mit allen Bezirken geschlossen.

Alle Teilnehmenden stellen sich kurz vor und geben anschließend folgende Hinweise:

- Der FUSS e.V. erkundigt sich nach dem Stand des Fußverkehrsplans und der Modellprojekte zum Fußverkehr, die beide hinter dem Zeitplan lägen. SenMVKU antwortet, dass die Beteiligung des Gremiums zum Fußverkehrsplan voraussichtlich im Frühsommer beginnen wird (siehe TOP 3). Bei den Modellvorhaben gebe es Verzögerungen in den Bezirken, die nicht auf politisches Bremsen des Senates zurückzuführen seien, sondern auf fehlende Kapazitäten in den Bezirken bzw. erhöhten Abstimmungsbedarf mit den beteiligten Behörden. Die Modellprojekte seien aber alle in Bearbeitung.
- Zu E-Scootern fragt FUSS e.V., ob das Vorgehen des Bezirks Mitte (Abstellen ist nur noch auf definierten Abstellflächen erlaubt) demnächst auch stadtweit gelte. Dazu antwortet SenMVKU, dass die Gesamtzahl der Mietfahrzeuge in der Innenstadt von 25.000 auf 19.000 begrenzt wurde. In der äußeren Stadt gibt es weiterhin keine Beschränkung. Um falsch abgestellte Fahrzeuge zu reduzieren, wurde eine Hotline eingerichtet und die Anbieter wurden zur Einführung von Fußpatrouillen verpflichtet. Die Daten auf der eingerichteten Plattform werden nun ausgewertet und im Sommer 2024 soll eine Evaluierung der ergriffenen Maßnahmen stattfinden – ggf. mit anschließender Anpassung der Nebenbestimmungen.
- Unverständlich sei aus Sicht des FUSS e.V., dass der Senat vorhandene Tempo-30-Anordnungen an Hauptverkehrsstraßen zurücknehmen wolle. Fraglich sei dies, weil Tempo 30 nicht nur die Luftqualität verbessere, sondern neben anderen positiven Wirkungen auch die Verkehrssicherheit erhöhe. Die Senatorin entgegnet, dass das Straßenverkehrsrecht kein anderes Vorgehen zulasse, weil die Luftschadstoffgrenzwerte an den fraglichen Straßen nun nicht mehr überschritten würden. Dort würde SenMVKU aber vor einer Abordnung prüfen, ob andere Anordnungsgründe wie Lärmschutz oder Verkehrssicherheit weiterhin Tempo 30 begründen würden.
- Der FUSS e.V. kritisiert, dass der Senat Haushaltsmittel für den Fußverkehr deutlich kürzen wolle, zu nennen seien beispielsweise die Fußverkehrsmittel für die Bezirke und die Finanzierung von Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen. Dadurch würden sich die Projekte für den Fußverkehr deutlich verzögern bzw. ganz entfallen müssen.

¹ <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/akteure-und-gremien/gremium-fussverkehr/>

SenMVKU entgegnet, dass das Abgeordnetenhaus zuletzt die Titel nochmals verstärkt habe und es keine Kürzung in Höhe der genannten 75 Prozent gebe. Die Haushaltstitel seien wegen laufender Projekte nahezu ausgeschöpft.

- Die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung schildert die aus ihrer Sicht nach wie vor unbefriedigende Abstellungssituation für Miet-E-Scooter. Es gebe zahlreiche abgestellte Fahrzeuge in Verbotszonen und die getrennten Meldungen zum Füllstand der Parkbereiche an einzelne Anbieter verhindern einen Gesamtüberblick. Dies führe zu überfüllten Parkbereichen, ohne dass dies den Anbietern bekannt werde. Die Landesbeauftragte weist außerdem auf die Notwendigkeit eines barrierefreien Beschwerdemanagements hin. SenMVKU kündigt an, dass das Thema E-Scooter in der kommenden Juni-Sitzung des Gremiums intensiver behandelt wird.
- Der ABSV spricht die vielerorts zur Anwendung kommenden Gehwegvorstreckungen als Querungshilfen an, die häufig nicht barrierefrei gestaltet seien. SenMVKU antwortet, dass dauerhafte Gehwegvorstreckungen aufgrund der Ausgestaltung nach AV Geh- und Radwege alle Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllen. Anders sei dies nur bei temporären bzw. provisorischen Umgestaltungen, wie sie der Bezirk Mitte in einer vergangenen Sitzung vorgestellt hatte.
- Die BVG betont die Bedeutung des Fußverkehrs als gesündeste und stadtverträglichste Fortbewegungsart. Sehr große Bedeutung habe er auch als Teil einer jeden ÖPNV-Nutzung beim Zu- und Ablauf zur ÖV-Haltestelle. Vor diesem Hintergrund sei es dringlich, Verkehrsregeln durchzusetzen, also beispielsweise die Fußverkehrsflächen von ordnungswidrigem Parken freizuhalten.
- Der Landessenorenbeirat fordert mehr Aktionen und eine höhere Ressourcenbereitstellung des Landes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Fußverkehr und zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen. Beide Themen würden derzeit nicht ausreichend behandelt.
- Changing Cities weist darauf hin, dass es bei Planungs- und Bauressourcen für den Rad- und Fußverkehr nicht ausreiche, sich an vergangenen Jahren zu orientieren, da es sich um einen notwendigen Hochlauf mit dem Erfordernis zunehmender Ressourcen handele. SenMVKU weist auf die realen Rahmenbedingungen hin, die den Zielen des Mobilitätsgesetzes und des Radverkehrsplans Grenzen setzen und einen „Hochlauf“ aus Sicht der Senatorin nicht ermöglichen werden.
- Auf die Frage von Changing Cities, welche zehn Kreuzungen im Jahr 2024 umgebaut werden sollen, antwortet SenMVKU, dass alle geplanten Maßnahmen auf die Empfehlungen der Unfallkommission zurückgehen.
- Laut Changing Cities sei zu klären, ob die politische Vorgabe „Keine Radverkehrsanlagen zulasten von Pkw-Parkständen“ nicht auch für den Fußverkehr gelten sollte (im Sinne von „Keine Radverkehrsanlagen zulasten von Fußverkehrsflächen“), da der Fußverkehr wichtiger sei als Kfz-Parkmöglichkeiten. SenMVKU antwortet darauf, dass alle Planungen jeweils im Einzelfall fachlich zu bewerten seien. In vielen Fällen seien flexible Lösungen sinnvoll, beispielsweise im Sinne einer Unterschreitung von Regelmaßen für den Fuß- oder Radverkehr, wenn der zur Verfügung stehende Raum nicht für Regellösungen ausreiche.
- Der BUND weist auf die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Verkehrssicherheit im Umfeld von Schulen hin. Hier sei Tempo 30 wegen der Schulwege nicht nur an den direkten Zugängen zur Schule, sondern auch im weiteren Umfeld nötig und wirksam. Hierauf antwortet SenMVKU, dass die Regellösung von Tempo 30 im Rahmen der StVO nur im direkten Umfeld der Zugänge anwendbar sei.

- Die IHK regt an, dass der Senat auch technische Lösungen zur automatisierten Überwachung und Freihaltung von Laden-/Lieferräumen in Betracht zieht. SenMVKU weist darauf hin, dass sogenannte ScanCars derzeit aus Datenschutzgründen nicht anwendbar seien.
- Insgesamt wünschen sich die Mitglieder des Gremiums einen stärkeren Fokus der Verkehrspolitik auf die Belange des Fußverkehrs.

TOP 2: Projektvorstellung und aktuelle Studienergebnisse

Frau Bauer (Difu) stellt aktuelle Forschungsergebnisse aus Berlin und anderen europäischen Städten zum Thema **Kiezblocks – Chancen zum Fußverkehr** vor (siehe Anlage zum Protokoll, Seite 2 ff.). Sie erläutert zunächst den Begriff „Kiezblock“ im Sinne einer Quartiersbetrachtung und die damit verbundenen Ziele und Maßnahmen. Im Unterschied zu anderen Städten habe Berlin einen stark ausgeprägten Bottom Up-Ansatz mit zahlreichen Initiativen „von unten“. Der Schwerpunkt liege in Berlin bisher meist auf verkehrslenkenden Maßnahmen und weniger in der Gestaltung von Straßenräumen. Wesentliche Faktoren für eine erfolgreiche Planung und Umsetzung seien beispielsweise die Nutzung von Daten zur Erfolgsmessung, eine intensive Kommunikation, hochwertige Gestaltungen und agile Vorgehensweisen. Es sei außerdem sinnvoll, das Thema nicht nur aus der Verkehrsperspektive zu behandeln, sondern die Gesamtzusammenhänge mit Lebensqualität und sozialem Miteinander zu betrachten und entsprechende Synergien zu nutzen.

In der anschließenden Diskussion sprechen die Teilnehmenden folgende Themen an:

- Die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung weist darauf hin, dass auch verkehrsberuhigte Quartiere mit radgebundenen Hilfsmitteln erreichbar sein müssen. Dies gelte auch für Pflege- und Lieferdienste. Difu und Changing Cities weisen darauf hin, dass die Erreichbarkeit für die Bewohnenden und ihre Zwecke in der Regel unberührt bleiben. Es gehe eher darum, gebietsfremde Durchgangsverkehre zu vermeiden. Der in Überarbeitung befindliche Leitfaden des Landes Berlin zu diesem Thema wird unter anderem auch Hinweise zur barrierefreien Gestaltung enthalten.
- Die IHK betont den Stellenwert einer effizienten Parkraumüberwachung. Das Difu erläutert, dass Barcelona das Parken stärker in Quartiersgaragen organisiert als dies bei uns üblich ist. SenMVKU weist darauf hin, dass in anderen Städten wie Barcelona sogenannte ScanCars zur weitgehend automatisierten Überwachung eingesetzt werden.
- Der ABSV bittet um seine frühzeitige Einbeziehung in Kiezblock-Planungen, insbesondere bei geplanten Mischverkehrsflächen, damit geschützte Räume für sehbehinderte Personen gewährleistet werden.
- Changing Cities weist darauf hin, dass die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken an den Berliner Dauermessstellen im Hauptstraßennetz überwiegend zurückgegangen seien. Die Gefahr einer Überlastung von Hauptverkehrsstraßen infolge von Verkehrsberuhigung im Nebennetz sei daher in der Regel ebenfalls gesunken.
- Aus Sicht des Landesbeirates für Menschen mit Behinderung wird für den Radverkehr häufig mehr getan als für den Fußverkehr. Die Teilnehmenden teilen diese Wahrnehmung. Dies liege auch daran, dass die Rad-Lobby stärker auftrete als die des Fußverkehrs.
- Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen ist bereit und finanziell in der Lage, sich in Gestaltungsprozesse des öffentlichen Raumes einzubringen. Sie ist offen für entsprechende Gespräche.
- Der Landesseniorenbeirat spricht mögliche Zielkonflikte in Kiezblocks an. Dies könne zum Beispiel Fahrradstraßen betreffen, die das Queren für den Fußverkehr erschweren.

- Der Landesschülerausschuss regt an, Kiezblocks oder ähnliche Maßnahmen im Umfeld von Schulen einzurichten.
- Die BSR ist der Ansicht, dass die Zuständigkeit zur Reinigung von Mischverkehrsflächen und Fußgängerbereichen bei zunehmender Verbreitung besser geregelt werden müssten.
- Die SenMVKU berichtet, dass der Leitfaden zur Verkehrsberuhigung von Kiezen derzeit überarbeitet wird. Es ist geplant, bei der Fortschreibung auch verstärkt auf Gestaltungsbelange einzugehen und in diesem Zusammenhang noch mehr als bislang die Belange von Menschen mit Behinderungen zu adressieren. SenMVKU verweist in diesem Zusammenhang auf einen kürzlich stattgefundenen Ortstermin mit der AG Verkehr barrierefrei im Belermannkiez.
- Insgesamt sind die Mitglieder des Gremiums der Meinung, dass Kiezblocks oder vergleichbare Maßnahmen unter Beachtung der gegebenen Hinweise die Fußverkehrs- und Lebensqualitäten in der Stadt erhöhen würden und deshalb stärker verfolgt werden sollten.

Herr Petters (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie – SenBJF) informiert über das **Angebot der Bürgerstiftung Berlin für Schulen zur Orientierung im ÖPNV** (siehe Anlage zum Protokoll, Seite 19 ff.). Ziele der sogenannten Berlin Rallye seien vor allem eine höhere Verkehrssicherheit und die Stärkung der nachhaltigen Mobilität als Beitrag zum Klimaschutz. Das Angebot ist für die sechsten Jahrgangsstufen konzipiert. Die Arbeit in den Klassen hat drei Phasen: 1) Vorbereitung (4-6 Unterrichtsstunden zur Vermittlung von ÖPNV-Kenntnissen), 2) Durchführung (Projekt- / Wandertag mit zu erfüllenden Aufgaben) und 3) Nachbereitung (mit der Lehrkraft zum Erfahrungsaustausch). Herr Petters plädiert außerdem dafür, Zufußgehende als starke statt als schwache Verkehrsteilnehmende zu bezeichnen, da sie sich anders als einige andere Verkehrsarten aus eigener Kraft fortbewegen.

Zum Thema diskutieren die Teilnehmenden folgende Aspekte:

- Laut der Landesbeauftragten für Menschen mit Behinderung sollte dieses Angebot auch für Förderzentren und Schwerpunktschulen gelten. Sinnvoll sei ein Austausch mit der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie zu diesem Thema.
- Der Landesschülerausschuss begrüßt das Projekt und regt an, das Angebot auf siebte und achte Klassen zu erweitern, da es auch für diese Altersgruppen sinnvoll und oftmals notwendig sei.
- Die BSR schlägt vor, auch Schulen in den städtischen Außenbereichen und Randlagen in das Angebot zu integrieren. Laut SenBJF ist dies sinnvoll und geschieht bereits; das Pilotprojekt lag in Lübars.
- Die BVG empfiehlt eine Aufnahme entsprechender Inhalte in den Rahmenlehrplan. SenBJF antwortet, dass die ÖPNV-Nutzung als übergeordnetes Thema bereits Bestandteil des Rahmenlehrplans ist. Einzelne Lehrmaterialien sind dort hingegen nicht vorgeschrieben.

Herr Borsellino (Unfallforschung der Versicherer – UDV) stellt die Ergebnisse einer Untersuchung zu **Unfällen zwischen Fuß- und Radverkehr** vor, die in Kooperation mit der TU Dresden durchgeführt und Ende 2023 abgeschlossen wurde (siehe Anlage zum Protokoll, Seite 37 ff.). Nach der Darstellung der Methodik und Datengrundlagen stellt Herr Borsellino die Ergebnisse vor. Demnach sind Fuß-Rad-Unfallzahlen gestiegen, wobei die Zufußgehenden verletzungsanfälliger sind. Die Untersuchung zeigt unter anderem, dass Fuß-Rad-Unfälle überwiegend auf der freien Strecke zwischen den Knotenpunkten geschehen und dass vor allem solche Flächen auffällig sind, auf denen Fuß- und Radverkehr zugelassen sind. Daher sei es wichtig, die Freigabe von Fußverkehrsflächen für den Radverkehr kritisch zu prüfen. Sinnvoll sei es unter anderem auch, untermaßige Radwege zu vermeiden und gute Sichtbeziehungen zu gewährleisten.

In der Diskussion dazu gibt es folgende Hinweise aus dem Gremium:

- Die TU Berlin fragt, ob es richtig sei, dass Kinder tatsächlich häufig als Unfallverursachende registriert werden. Laut UDV zeigt die Studie, dass eher Jugendliche und junge Erwachsene registriert wurden als kleinere Kinder. Außerdem könne die Ursache auch in diesen Fällen beispielsweise auch auf mangelnde Sichtbeziehungen, beispielsweise durch parkende Fahrzeuge, zurückzuführen sein.
- In der Diskussion wird deutlich, dass es sinnvoll sein kann, auch bestehende Regelungen hinsichtlich ihrer Regelwerkkonformität zu überprüfen, weil sich die Verhältnisse im Laufe der Zeit ändern können. Dies betreffe beispielsweise Verkehrsmengen im Mischverkehr oder die Freihaltung von Sichtfeldern.
- Die Frage von FUSS e.V., ob es unfallauffällige Radverkehrsführungen an Haltestellen gebe, kann mit der vorliegenden Studie aufgrund der vergleichsweise geringen auswertbaren Fallzahlen bei einigen Haltestellenformen nicht eindeutig beantwortet werden. Aus dem Gremium gibt es den Hinweis, dass die TU Berlin ein Forschungsprojekt zu diesem Thema bearbeitet.
- Der ABSV bestätigt, dass die unfallauffälligen Zweirichtungsradwege auch aus Sicht von sehbehinderten Personen problematisch sind. Fußgängerüberwege sollten aufgrund der höheren Unfallgefahr auch über Zwei-Richtungsradwege führen. Laut UDV können aus der Studie keine Empfehlungen für Fußgängerüberwege über Radverkehrsanlagen abgeleitet werden.
- Die Polizei Berlin weist auf die Informationen der Webseite zur Verkehrssicherheitslage 2023 hin: [Verkehrsunfallstatistik - Berlin.de](https://www.verkehrsunfallstatistik-berlin.de).

TOP 3: Informationen der Senatsverwaltung

Herr Orbeck (SenMVKU IV F) informiert über **aktuelle Themen des Fußverkehrs** (siehe Anlage zum Protokoll, Seite 53 ff.):

- Der **Leitfaden „Temporäre Spielstraßen“** wird aktuell überarbeitet. Gründe sind der entsprechende Auftrag in den Richtlinien der Regierungspolitik und rechtliche Bedenken einiger Bezirke zu einzelnen Aspekten. Als zusätzliche Option wird zukünftig die Durchführung von temporären Spielstraßen im Rahmen von Veranstaltungen im Sinne eines Straßenfestes aufgenommen. Dies stellt aber keine Verpflichtung dar. Haushaltsmittel für die Einrichtung von temporären Spielstraßen stehen im laufenden Jahr zur Verfügung, die Verteilung an die Bezirke läuft über den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg.
- Im Zusammenhang mit der **Schulwegsicherheit** führt SenMVKU aus, dass das Ziel dieses Querschnittsthemas vor allem in der Schaffung größerer Aufmerksamkeit und eines stärkeren Bewusstseins für die Problematik liegt. Kritik gab es daran, dass sogenannte Aufmerksamkeitspunkte in Schulwegplänen (die im Aufgabenbereich der Bezirke liegen) nicht unmittelbar zu Maßnahmen führen. Das liegt jedoch darin begründet, dass Schulwegpläne zunächst ein Kommunikationsinstrument sind. SenMVKU wird ein einheitliches Vorgehen der Bezirke in Kürze durch eine gemeinsam mit SenBJF erarbeitete Arbeitshilfe unterstützen. Konkrete Maßnahmen sollen zukünftig durch die Schulmobilitätspläne initiiert werden.
- Die Beteiligung zum Konzeptentwurf **Mobilitätsmanagement für Schulen und Kitas** wird wie angekündigt im Dialogforum erfolgen. Geplant ist ein Beschluss des Konzeptes im Laufe des Jahres 2024.

Nachtrag zum Protokoll zur Frage, ob der Landesbeirat für Menschen mit Behinderung beteiligt wird: Es ist vorgesehen, die AG Verkehr barrierefrei zu beteiligen.

- Der Entwurf des **Fußverkehrsplans** wird derzeit MVKU-intern abgestimmt. Anschließend wird er dem Gremium Fußverkehr voraussichtlich im Frühsommer 2024 zur Stellungnahme vorgelegt. Zeitgleich sollen dann die Bezirke und weitere Träger öffentlicher Belange beteiligt werden.
- Das **Verkehrssicherheitsprogramm** soll nach den Sommerferien vom Senat beschlossen werden.
- Zum Thema **Lieferflächen** wird SenMVKU in Kürze einen Leitfaden vorlegen, um eine berlinweit einheitliche Vorgehensweise hinsichtlich der Bedarfsermittlung und der straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen sicherzustellen.

TOP 4: Fazit und Verabschiedung

Herr Orbeck bedankt sich bei allen Teilnehmenden für ihre Beiträge und die interessante Sitzung. Die nächsten Sitzungen finden am 25. Juni (Dienstag, 11-15 Uhr) mit dem voraussichtlichen Schwerpunktthema „Freefloater“ und am 14. November (Donnerstag, 11-15 Uhr) statt. Hinweise und Themenvorschläge können alle Mitglieder an LK-Argus-fussverkehr@ramboll.com senden.