

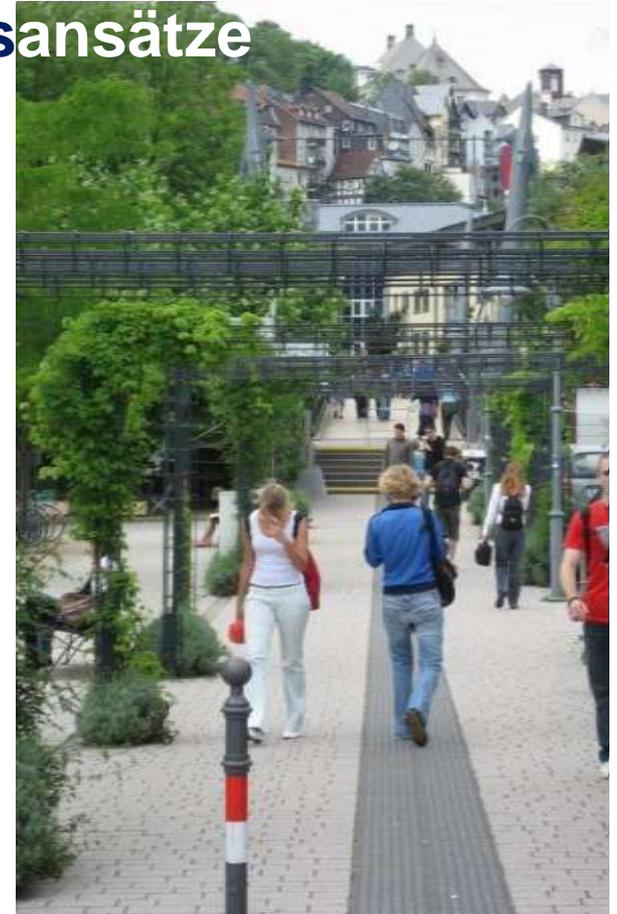
Barrierefreie Verkehrsräume in der Praxis **Strategien, Beteiligungsverfahren,** **ortsspezifische Lösungsansätze**

Praxis-Workshop | 07. Juli 2015

**„barrierefrei mobil“ -
Barrierefreie Mobilität im
innerörtlichen Verkehrsraum**

Bad Segeberg – Klein Gladebrügge

Vortrag Dipl.-Ing. Andrea Rau



- 1. Barrierefreiheit ist mehr als ...**
- 2. Strategien & Beteiligungsverfahren**
- 3. ortsspezifische Lösungsansätze**
- 4. Detail-Lösungen**



» 1. Barrierefreiheit ist mehr als ...

1. Barrierefreiheit ist mehr als ...

- Definitionen und rechtlichen Grundlagen bekannt bzw. vorgetragen
- die Planungs-Praxis zeigt jedoch, dass umfassendes Verständnis oft noch geschaffen werden muss – und andernorts aktiv gefördert wird
- Beispiel: Neuplanung einer Fuß-/Radwegeverbindung

***Barrierefreiheit ist mehr als
die Anwendung einzelner
barrierefreier Elemente,***

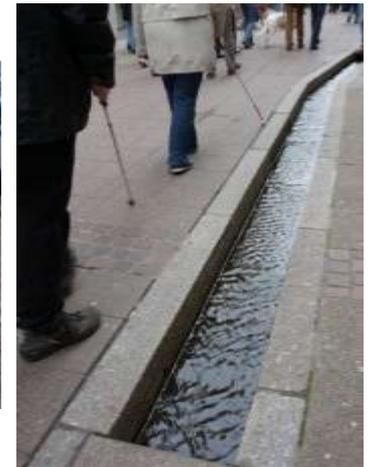
***wichtig ist
Mobilität im Gesamtkontext –
und dann die Details***





3 Trampelpfade von Fußgängern
=> deutlicher Hinweis auf direkten
Fußwege-Bedarf

für Menschen mit Gehbehinderungen
ist Umwegfreiheit umso wichtiger!



unterschiedliche ... Menschen | Blickwinkel | Wege ...

Ortsteil
4000
EW

- Gesamt-Planung entspricht nicht den Normen / Anforderungen !
- für 700 Fußgänger + Radfahrer / Tag (bei 7.000 EW)

Bahn-/
Bushalt

Bestand:
ebenerdiger BÜ
für Fuß + Rad
=
barrierefreie
Lösung!

Ortsteil
3000
EW

Barrierefreiheit? - ca. 450 m Fußweg mehr –
für 450 m braucht z. B. ein Mensch mit Gehbehinderung
450 sec = fast 8 min !!!



» 2. Strategien & Beteiligungsverfahren

Konstanz Bahnhofplatz



Standort Anzahl querende Fußgänger

	07:00-07:15	07:15-07:30	07:30-07:45	07:45-08:00	12:00-12:15	12:15-12:30	12:30-12:45	12:45-13:00
SO 1	24	49	27	45	170	148	176	156
SO 2	35	36	26	19	61	57	34	39
SO 4	8	8	11	9	28	28	40	24

Querung
E

Quellen: [imove](#) und <http://www.konstanz.de>

Bahnhofplatz Konstanz

- Mischung Beteiligungsformen - Workshops „neue Gestaltungsmögl.“
- alle Planungsphasen durch Arbeitsgruppe begleitet

1. Beteiligungsrunde Nov/Dez 2009

- a) Mobilitätseingeschränkte Menschen und Anlieger sowie
- b) Öffentlichkeit

- **Grundsatzdebatten, Beschluss Vorentwurf**
- **separater Beschluss zu intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung**

2. Beteiligungsrunde Workshop

April 2010

- öffentlich
- Impulsvorträge und Vorentwürfe
- Darstellung verbal, akustisch und taktil (3D-Tastplan, Gebärdendolmetschende, ..)
- Abrufbarkeit aller Ergebnisse via web
- Protokolle verbindlich für Planung !
- Kosten: 12.000 € (Bauvolumen > 2 Mio. €)

3. Beteiligungsrunde, Workshop Ortsbegehung, Testbetrieb

Kommunikation und Beteiligung ... von Anfang an!

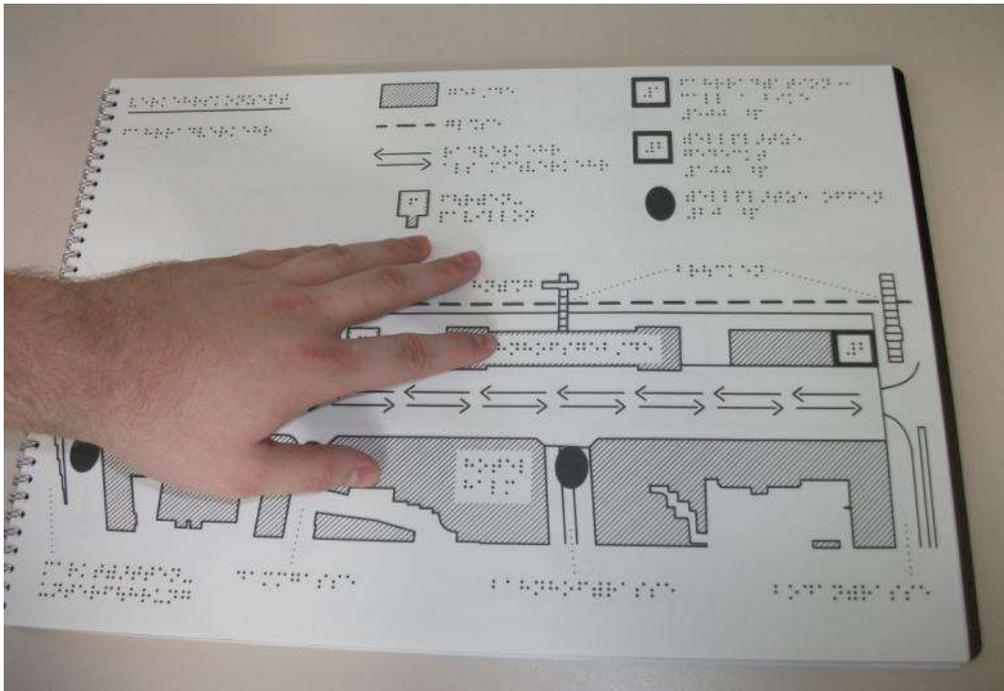
Konstanz Bahnhofplatz - Umgestaltungsvorschlag



Quelle: Bürogemeinschaft Hager/Zweibrücken, Zürich, 2010

alle Vorentwürfe "Umbau Bahnhofplatz zur Begegnungszone," und die Studie „Begegnungszone Bahnhofplatz“ (imove) unter <http://www.konstanz.de/umwelt/01029/02010/03748/index.html?lang=de>

Bahnhofplatz Konstanz



Quellen: *imove* (oben) und <http://www.konstanz.de/umwelt/01029/02010/03748/03761/index.html?lang=de>

Standort: • Stadtecke • Umwelt • Stadtplanung • Aktuelle Planung / ... • Neues Bahnhofsmall
• Wann ergibt sich B.

Wann ergibt sich die Möglichkeit der öffentlichen Beteiligung?

Die Öffentlichkeit wird gleich mehrfach beteiligt.



Am 16. April 2010 fand der erste von zwei Workshops zum Bahnhofplatz Konstanz statt, der sich speziell mit den Belangen mobilitätseingeschränkter Menschen befasste. Die Moderation des Workshops hatte Josef Siebler vom Südkurier Konstanz. Zunächst leitete der Vortrag zum "Rollstuhlgerechten Urbach" von Frau Dr. Silvia Köntgen ein Grundsatzreferat in das Thema der Beteiligung von Mobilitätseingeschränkten ein.

Danach wurde die aktuelle Planung zum Bahnhofplatz durch das Projektteam und die Bürgergemeinschaft Hager AG/Stadt Raum Verkehr vorgestellt.

Erstmals kam dabei eine blindenlehbare Broschüre zum Einsatz, die die einzelnen Planungselemente beschreibt. Durch den Einsatz zweier Gebärdendolmetscherinnen wurde gewährleistet, dass die Inhalte für alle Anwesenden verständlich vermittelt werden konnten. In einer sehr konstruktiven Atmosphäre, aber durchaus kontrovers wurden die Inhalte in offener Runde diskutiert und offene Punkte und Anforderungen formuliert. Am Nachmittag wurde dann in drei Kleingruppen konkreter über bestimmte, gruppenspezifische Anforderungen diskutiert.



Erstmals kam im Rahmen einer BürgerInnenbeteiligung eine blindenlehbare Broschüre zum Einsatz, die die einzelnen Planungselemente beschreibt.



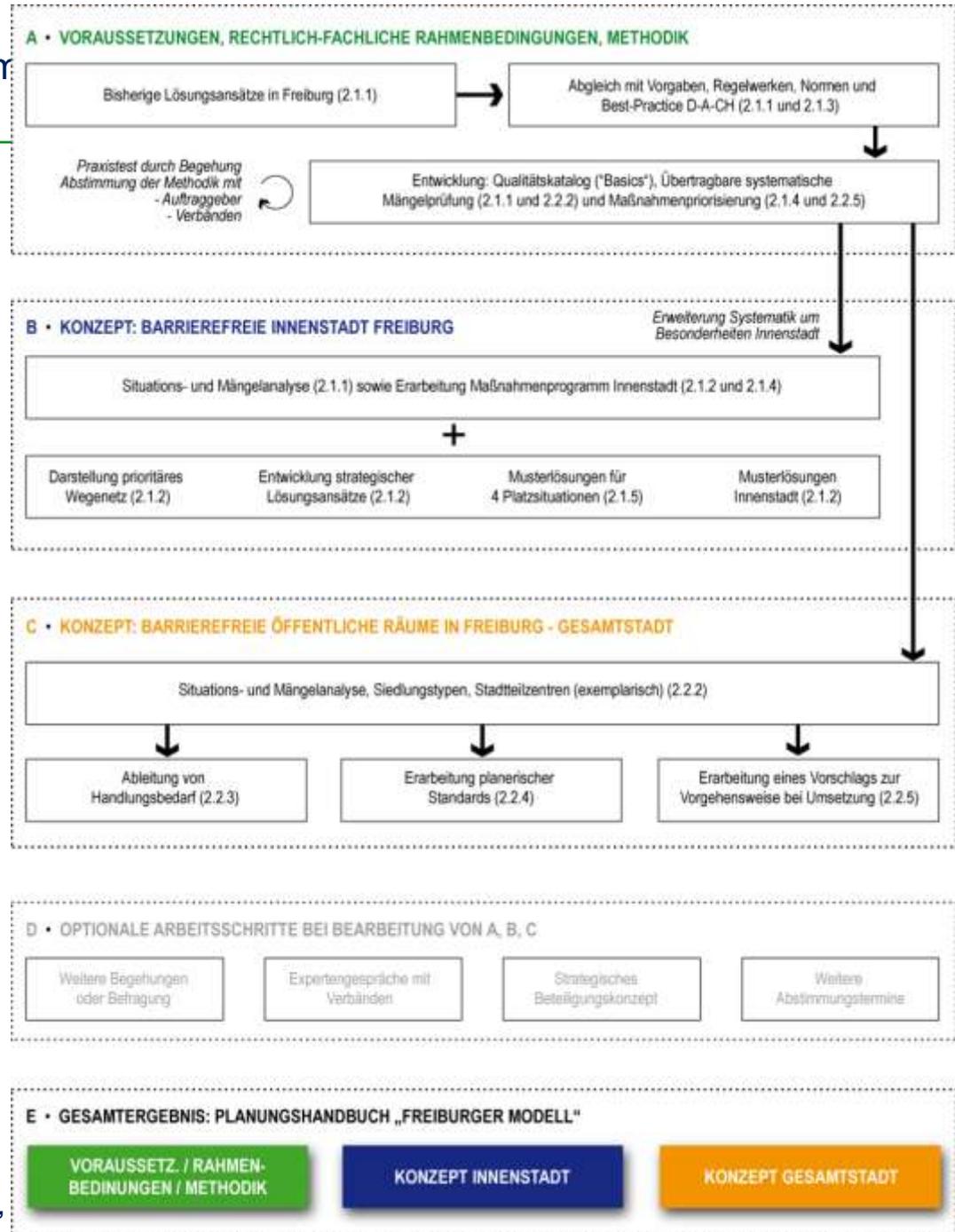
Insgesamt wurde die offene und intensive Art der Beteiligung gelobt und die Planungsidee sehr breit befürwortet. Im Detail wurden jedoch einige Anforderungen geäußert, die nun für die Entwürfsplanung aufbereitet werden und dort gegebenenfalls einfließen. Die Ergebnisse des gesamten Workshops und der Kleingruppen finden Sie in unten stehenden

Barrierefreies Freiburg

Konzept für barrierefreie
öffentliche Räume und eine
barrierefreie Innenstadt in
Freiburg

Laufzeit: 1/2014 bis ... 2015

Bearbeitung durch AG aus
imove | p+t | akp



Tab. 2: Verwendung von Grundmaßen in der Freiburger Innenstadt

Grund- / Ausgangsmaße für ...	Maß	Quelle
Abstand zu Fahrbahn bzw. Bäche	50 cm	H BVA und RAST / Aussagen Begehung
Abstand zu Hauswand	20 cm	H BVA und RAST

Tab. 3: Situationsbeispiele Innenstadt

Im bebauten Bereich, Begegnungsfall 2 Rollstühle mit Bäche, Stadtbahn, Kfz 270 cm (nach HBVA) bei Fahrverkehr, 250 cm (nach HBVA) bei langsamem Fahrverkehr						
	Abstand	Rollstuhl	Abstand	Rollstuhl	Abstand	Bäch./St./Kfz
Hauswand	20 cm	90 cm	20 cm	90 cm	50 (30) cm	

Begegnungsfall 2 Rollstühle in Gasse / Fußgängerzone 240 cm (nach HBVA)						
	Abstand	Rollstuhl	Abstand	Rollstuhl	Abstand	Hauswand
Hauswand	20 cm	90 cm	20 cm	90 cm	20 cm	Hauswand

Entlang von Freiräumen, Begegnungsfall 2 Rollstühle mit Bäche, Stadtbahn, Kfz 250 cm (nach HBVA) bei Fahrverkehr, 230 cm (nach HBVA) bei langsamem Fahrverkehr						
	Abstand	Rollstuhl	Abstand	Rollstuhl	Abstand	Bäche/St./Kfz
Freifläche	90 cm	20 cm	90 cm	50 (30) cm		

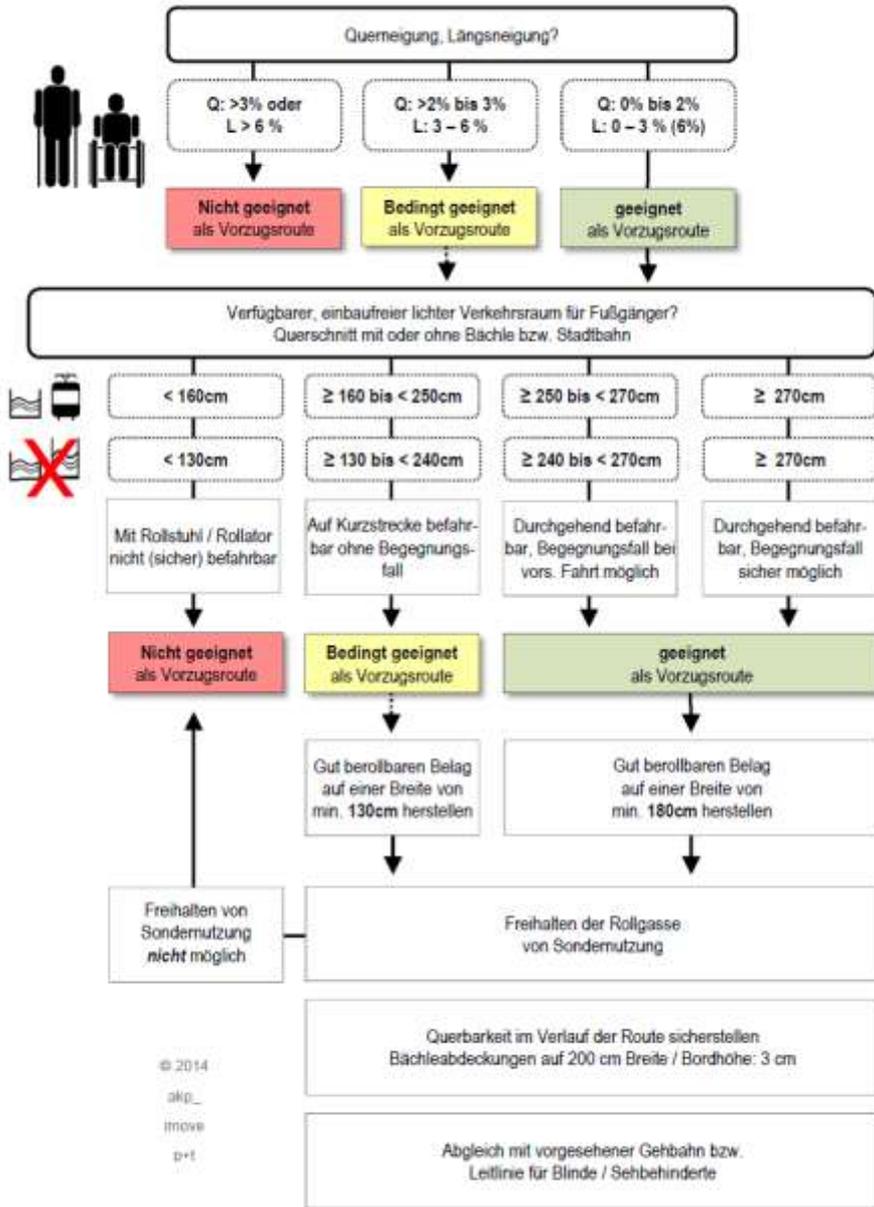
auamt, Stadt Freiburg

Minimalbreite Rollstuhl in Gasse mit Bäche 160 cm – kein Fahrverkehr				
	Abstand	Rollstuhl	Abstand	Bäche
Hauswand	20 cm	90 cm	50 cm	

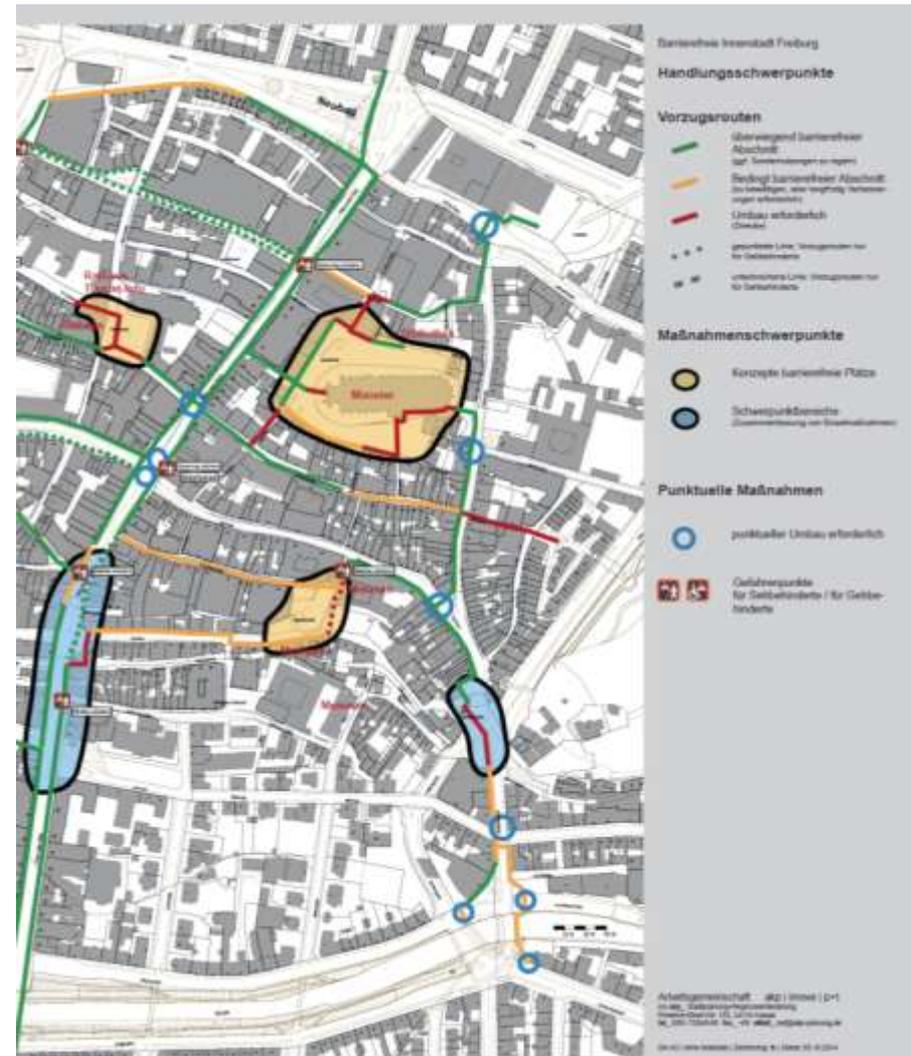
Minimalbreite Rollstuhl in Gasse 130 cm – kein Fahrverkehr				
	Abstand	Rollstuhl	Abstand	Hauswand
Hauswand	20 cm	90 cm	20 cm	

alle Grafiken: Rau/Hahn | imove bzw. akp / p+t
Quelle: akp | imove | p+t Handbuch Barrierefreies Freiburg (Entwurf)

Abb. 2: Berücksichtigung Grundmaße bei Entwicklung von Vorzugsrouten



keiten - Barrierefreies Freiburg



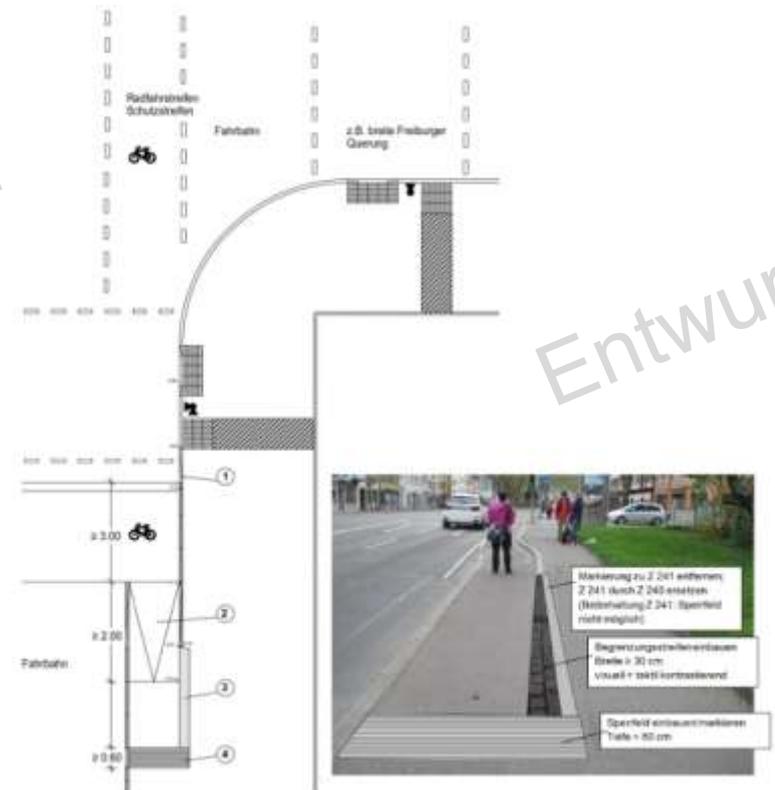
Auszug Standardkatalog

Kriterium / Element	Freiburger Standard	
	a) bisheriges Vorgehen / Bestand	b) Empfehlung zukünftiger Standard
	orange hinterlegt: abweichend von Regelwerken	
	<ul style="list-style-type: none"> Radius Abrundung: 15-20 mm bei Querungsbedarf außerhalb von Knotenpunkten; Absenkungen zur Fahrbahnquerung gespiegelt auf beiden Fahrbahnseiten herstellen (ggf. unter Einbeziehung abgesenkter Einfahrten und / oder Abdeckung von Bächle) niveaugleicher Rad- und Gehweg: zu vermeiden; im Bestand Überführung Radweg auf Fahrbahnniveau und Kennzeichnung mit vor dieser "Teilung" beginnendem Trennstreifen und Sperfeld 	
6 Querungsstelle mit Bächle	<p>a) Vorgehen bisher</p> <ul style="list-style-type: none"> meist nur 1 Abdeckungsrost, oft unsymmetrisch <p>b) Empfehlung</p> <ul style="list-style-type: none"> Gespiegelt zu beiden Rollgassen mit Absenkung bzw. min. 2 Rosten (= 2 m Breite) Verlegen der Roste mit geringem Spiel, sonst Unsicherheit beim Überfahren 	
7 ungesicherte Querungsstelle über Stadtbahngleise in Fußgängerzone Siehe auch Situationszeichnung Nr. 15	<p>a) Vorgehen bisher</p> <ul style="list-style-type: none"> meist <i>gleis-/fahrbahneben wie Nullabsenkung</i>; <i>taktil u. visuell kaum oder nicht erfassbar</i> <p>b) Empfehlung</p> <ul style="list-style-type: none"> Kante als 3-cm-Bord herstellen in direkter Lauflinie einmündender Wege/Gassen und ggf. Nullabsenkung für Rollstuhl-/Rollator-Nutzer erhalten mit einer etwas von der Einmündung abgesetzten (Bächle)querung ggf. Sperfeld vor Nullabsenkung ergänzen 	
8 Fußgängerüberwege (FGÜ)	b) Empfehlung	<ul style="list-style-type: none"> Hinführung durch Bodenindikatoren. → Zeile 29

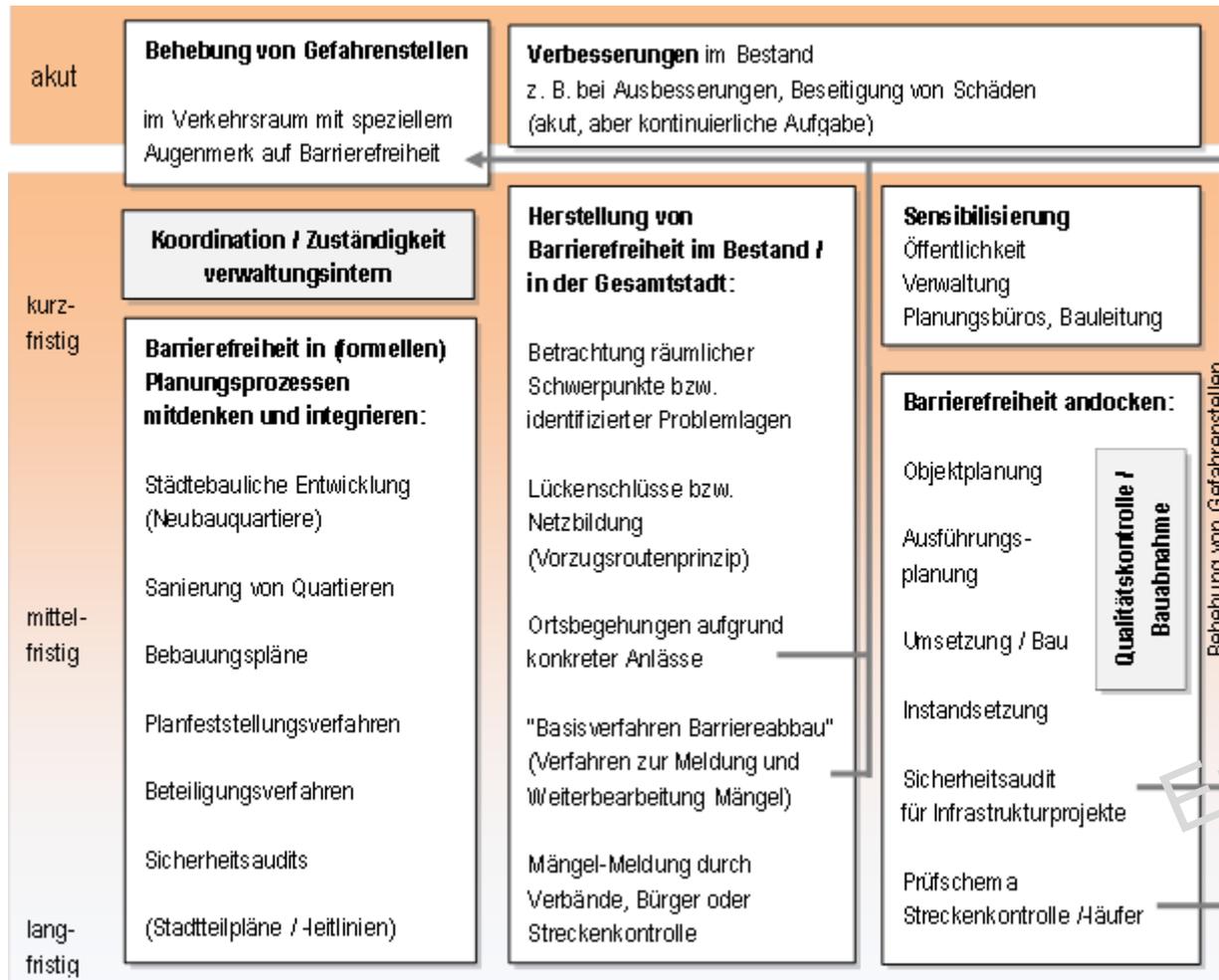
Beispiel Situationszeichnung

Situationszeichnung 14 – Zeichnung

Abb. 36: Situationszeichnung 14 – Auflösung gemeinsam geführter Rad- und Gehweg am Übergang des Radwegs auf Fahrbahn (Bestand)



Strategie Dauer-und Querschnittsaufgabe "Umsetzung Barrierefreie öffentliche Räume Freiburg"





» 3. ortsspezifische Lösungsansätze

Ortsdurchfahrt Karlsruhe-Wolfartsweier

- Wolfartsweier: Ort am südöstlichen Stadtrand von Karlsruhe rund 3.000 EW; dörfliche Struktur des Stadtteils
- Verkehrsbelastung Kfz: 6.500 Kfz/14h (06.00 bis 20:00 Uhr)
- Breite des Straßenraums an der schmalsten Stelle nur 6,50 m
- Fußverkehr: nur sehr schmale Gehwege
- Lösungen ???
 - richtlinienkonform: nicht möglich
 - Einbahnstraßenlösungen: nicht möglich
 - Barrierefreiheit: ja
 - ortsangepasst: ja



Quelle: Daten von [OpenStreetMap](https://www.openstreetmap.org/) - Veröffentlicht unter [CC-BY-SA 2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/)

▪ Ergebnis Planungsprozess (Verwaltung, Politik und Bürgerschaft):
Mischfläche mit flexibler Nutzung des knappen Verkehrsraums mit Gestaltungskonzept „Feldwegvariante“ max. 20 km durch Z 274

▪ Ziele / Erfolge Barrierefreiheit & Verkehrssicherheit:

- ✓ Niveaugleichheit ermöglicht überall Längsverkehr und Queren
- ✓ Orientierung an Hauskanten, Belagwechsel, Rinne möglich
- ✓ Haltestellen und gesicherte Querungen mit BLS ausgestattet
- ✓ **Mischung & Rücksichtnahme funktionieren**
- ✓ **mehr Fußgänger unterwegs als vorher**
- ✓ **Abstände Kfz-Fußgänger größer als vorher**
- ✓ **Fußgänger nutzen „Freiheiten“ auf der Fahrbahn**
- ✓ **Geschwindigkeitsniveau V_{85} gesunken**

MuV = muskelkraftbetriebener Verkehr

Ortsdurchfahrt Wolfartsweiler



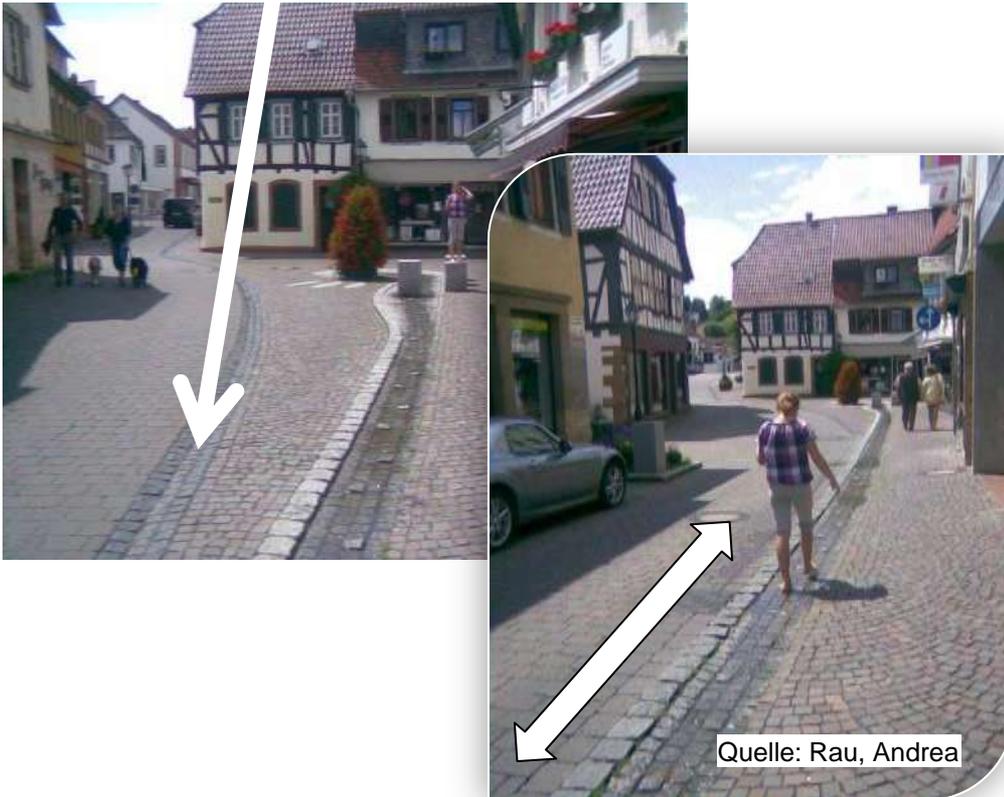
Umbau 2011

Übergang
separierte =>
niveaugleiche
Gestaltung



Rockenhausen – verkehrsberuhigter Bereich

Historisches + erschütterungsarmes Pflaster mit Muldenrinne (taktiler + optischer Kontrast);
(Weiterführung bei Teilung wäre gut)



Hambach

Ortsdurchfahrt





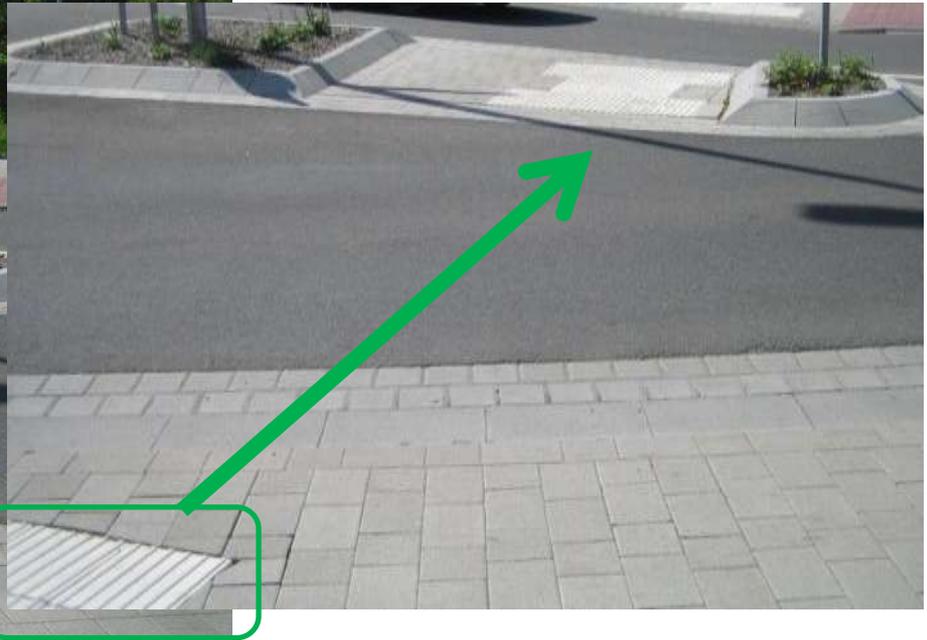
» 4. Detail - Lösungen

Querungsstellen am Kreisverkehr (Germersheim)

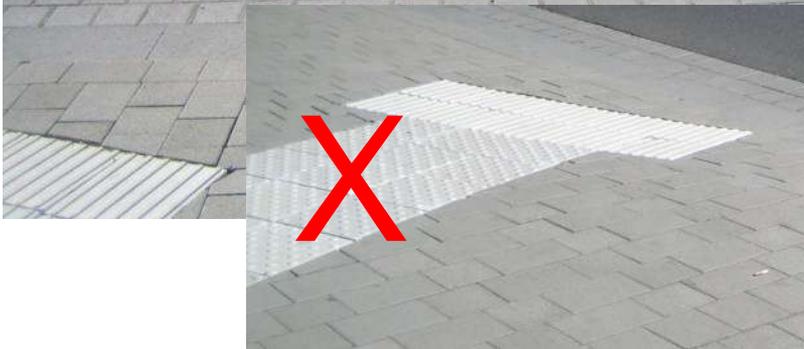


kein FGÜ (Zebrastreifen)!

BLS nur bei gesicherter Querung!



Gehrichtung & Strukturen
des BLS richtig eingebaut



Detail-Lösungen



gut trotz Neigung, da viele Läden direkt erreichbar



Radbügel in Parkbucht würden Gehweg + Leitlinie freimachen

Fahrtzielanzeigen im Fahrzeug - Laufschrift

für Menschen mit Leseschwierigkeiten, Wahrnehmungsstörungen unlesbar!

besser:

Wagen
hält

Fahrtzielanzeige

usw. Haltestelle

übernächste Haltestelle

nächste Haltestelle

Umleitung der Buslinien

Gleich zwei Baumaßnahmen sind Grund für die Umleitung der Buslinien in Richtung Universität ab kommenden Montag: Wegen Sani **Datum? Dauer?**

Linie 107: Stadtauswärts ab Hauptbahnhof über die Zollamtstraße bis zur Haltestelle Zollamtstraße. Die Haltestellen Post, Trippstadter Straße und E-Werk entfallen. Stadteinwärts ab Pfaffenbergstraße über die Karcherstraße, am Stadtpark entlang, Rudolf-Breitscheid-Straße bis zum Hauptbahnhof. Auch hier entfallen die Haltestellen E-Werk, Trippstadter Straße und Post. Am Stadtpark wird eine Ersatzhaltestelle eingerichtet.

Linie 105: wie Linie 107. Ab der Haltestelle Pestalozzischule in beiden Richtungen über die Paul-Ehrlich-Straße und Uni-Sporthalle zur Uni-Wohnstadt. Die Haltestellen Uni Ost, Uni Süd und Uni West entfallen. Ersatzhaltestellen in beiden Fahrrichtungen sind vor Gebäude 14 und an der Uni-Sporthalle eingerichtet.

Linie 106: Stadtauswärts ab der Haltestelle Addi-Schauerer-Platz über Hauptbahnhof und Zollamtstraße bis zur Haltestelle Carl-Euler-Straße. Stadteinwärts ab Carl-Euler-Straße über die Karcherstraße und am Stadtpark entlang bis zur Haltestelle Pirmasenser Straße. Es entfallen die Haltestellen Post, Trippstadter Straße und E-Werk in beiden Fahrrichtungen.

Lage Ersatzhaltstellen?

Linie 115: Stadtauswärts wie Linie 106 und ab Fraunhofer Zentrum über

haben / hätten Sie das verstanden?
keine Ortskenntnis?

Die haben viele Fahrgäste auch nicht!

ein Bild sagt mehr als 1000 Worte:
so sind Änderungen schnell erkennbar
- auch für Orts- und Sprachkundige
Umleitungen und Ausfälle richtig ankündigen
ist auch Barrierefreiheit (d. h. Text + Grafik)



Quellen: www.hanau-baut-um.de , www.mainz.de , <http://www.duesseldorf.de/>

14 weiße Männlein mit Stock

Rathaus investiert erneut in innerstädtisches Blindenleitsystem

Das im Jahr 2000 speziell in der Leipziger City eingerichtete Blindenleitsystem wird jetzt bis Anfang Juni wieder einmal um ein paar zusätzliche Elemente ergänzt.

Allerdings: So wie gestern standen die städtischen Akteure vor einem Jahr schon einmal eines sonnigen Vormittags eingangs der Grimmaischen Straße, enthüllten Schilder, die Passanten und anliegende Gewerbetreibende nochmals flehentlich mahnten, doch bitte das innerstädtische Blindenleitsystem zu beachten. Sprich jene taktilen Rillen-Bänder im Boden, von denen Christiane Kohl, die Vorsitzende des hiesigen Blinden- und Sehbehindertenverbandes, auch gestern wieder betonte: „Es ist für sehbehinderte Menschen nach wie vor die sicherste Art, durch die City zu kommen.“ Überdies waren diesen Wegstreifen zusätzlich ertastbare Platten mit Waffelmusterrelief – so genannte Aufmerksamkeitsfelder – jeweils an Straßeneinmündungen und Hauptzugängen zu Einkaufstempeln und Uni zugefügt worden. Und dennoch bilanzierte Kohl jetzt: „Es hat sich auch mit den Hinweisschildern und Platten nichts geändert. Immer noch werden Aufsteller auf den taktilen Gehwegstreifen gerückt, Fahrräder darauf abgestellt und Lieferwagen geparkt.“

Jetzt also hat die Stadt nochmals in die Tasche gegriffen, 14000 Euro locker gemacht, um dem Blindenleitsystem noch eine augenscheinliche Markierung zuzufügen: So 30 mal 30 Zentimeter große Betonquader, die obenauf jenes weiße Piktogramm ziert, das einen Menschen mit dem Blinden-



Martin zur Nedden und Christiane Kohl gestern beim Start der Verlegungsarbeiten.



(Quelle: Leipziger Volkszeitung 22.5.2012; Foto: Stadt Leipzig)



Anfahrt

mit dem ÖPNV
Mit der RB B2 nach Bad Segeberg (Züge aus Richtung Bad Oldesloe bzw. Neumünster verkehren stündlich) und anschließend 9 min Fußweg vom Bahnhaltepunkt zum ZOB Richtung Marktplatz und dann rechts in die Kirchstraße und Lübecker Straße zum Rathaus.

mit dem PKW
Parkplätze finden sich unweit des Rathauses im Winklersgang.



Barrierefrei mobil

Barrierefreie Mobilität im innerörtlichen Verkehrsraum

07. Juli 2015
13.30 – 18.00 Uhr
im Rathaus Bad Segeberg

Veranstalter

Gemeinde Klein Gladebrügge (Arne Hansen)
und
Stadt Bad Segeberg (Ute Heldt)

Veranstaltungsort

Rathaus Bad Segeberg
Lübecker Straße 9, 23795 Bad Segeberg
www.bad-segeberg.de
(das Rathaus ist barrierefrei)



Einladung zum Praxis-Workshop

Vor sechs Jahren hat die Bundesrepublik Deutschland die UN-Behindertenrechtskonvention ratifiziert und mit dem Nationalen Aktionsplan zu deren Umsetzung einen Prozess angestoßen, der zu einer inklusiven Gesellschaft führen soll. Besonders im Handlungsfeld der Mobilität, die zentrale Voraussetzung für gleichberechtigte und selbstbestimmte Teilhabe ist, befindet man sich in vielen Kommunen erst am Anfang dieses Weges, ist Barrierefreiheit selbst in der aktuellen Planungspraxis keine Selbstverständlichkeit.

Als Gründungsmitglieder des Netzwerkes Inklusion Kreis Segeberg laden die Gemeinde Klein Gladebrügge und die Stadt Bad Segeberg zu einem Praxis-Workshop am 07. Juli 2015 ins Rathaus Bad Segeberg ein, um mit national renommierten ExpertInnen auszutauschen, wie Barrierefreiheit vor Ort systematisch geplant und umgesetzt werden kann, damit davon alle profitieren können.

Denn in einer Gesellschaft mit einem immer größeren Anteil an Älteren (demografischer Wandel) sind es längst nicht nur Menschen mit Behinderungen, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind.

Barrierefreiheit bedeutet, dass Menschen mit und ohne Behinderung gleichberechtigt und eigenständig an der Gesellschaft teilhaben können.

„Barrierefreiheit nützt allen: Barrierefreiheit nützt nicht nur gehbehinderten Menschen, sondern auch dem Laufrad fahrenden Kind, der Skateboarderin oder dem Vater mit Kinderwagen.“ (aus der Erfurter Erklärung vom 15. März 2015)

Barrierefreiheit ist für:

- 10% der Bevölkerung zwingend erforderlich
- 30% der Bevölkerung hilfreich
- 100% der Bevölkerung komfortabel

Anhand der Grundprinzipien barrierefreier Planungspraxis (wie z.B. der seit Dezember 2014 gültigen DIN 18040-3) und vieler guter Beispiele (Freiburg, Glückstadt etc.) soll die Veranstaltung sowohl Akteuren der Verwaltung, Planung als auch Politik und Interessierten aufzeigen, welche Chancen barrierefreie Verkehrsraumgestaltung für lebenswerte Städte und Gemeinden birgt und dadurch eine neue Qualität der Nahmobilität entstehen kann.

Programm

13.00 - 13.30	Ankunft, Anmeldung, Austausch
13.30 - 13.45	Begrüßung (Dieter Schönfeld, Bürgermeister Bad Segeberg) Vorstellung des Netzwerkes Inklusion Kreis Segeberg (Dr. Wolfgang Arnhold, Lebenshilfe Bad Segeberg) Einführung ins Thema (Ute Heidt, Stadtplanerin Bad Segeberg und Arne Hansen, Bürgermeister Klein Gladebrügge)
13.45 - 14.15	Vortrag 1: Barrierefreiheit in der Planungspraxis: Design für alle - Grundprinzipien und Prozess der Planung barrierefreier öffentlicher Verkehrsräume Dr. Markus Rebstock (FH Erfurt, Leiter des Arbeitskreises „Barrierefreie Verkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen)
14.15 - 14.45	Vortrag 2: Barrierefreie Verkehrsräume in der Praxis: Strategien, Beteiligungsverfahren, ortsspezifische Lösungsansätze Dipl. Ing. Andrea Rau (ehem. TU Kaiserslautern, Institut für Mobilität & Verkehr, Gründungsmitglied des FGSV-AK „Barrierefreie Verkehrsanlagen“)
14.45 - 15.00	Pause
15.00 - 15.30	Vortrag 3: Barrierefreiheit umfassend verstehen und systematisch umsetzen am Beispiel Glückstadt Mone Böcker (raum + prozess - kooperative planung und stadtentwicklung, Hamburg)
15.30 - 16.00	Vortrag 4: Shared Space und Begegnungszonen als lebenswerte und barrierearme Straßenräume - Nahmobilitätsfreundliche Planungsprinzipien für eine nachhaltige Mobilität Dipl. Ing. Katalin Saary (Verkehrslösungen, Darmstadt; Gründungsmitglied des bundesweiten Netzwerkes „Shared Space“)
16.00 - 16.20	Pause
16.20 - 17.50	Diskussionsrunde (Dr. Markus Rebstock, Dipl. Ing. Andrea Rau, Mone Böcker, Dipl. Ing. Katalin Saary und Gäste) Moderation: Joachim Möller (Planung und Moderation, Hamburg)
17.50 - 18.00	Ausblick
18.00 - 19.00	Gemeinsamer Imbiss und Austausch im Foyer

Anmeldung

Anmeldung bitte schriftlich bis zum 30. Juni 2015 per Post, Fax oder E-Mail an:

Petra Jedtberg
Bauen und Umwelt
Stadt Bad Segeberg
Lübecker Straße 9
23795 Bad Segeberg

Fax: 04551 - 964 16 402
E-Mail: petra.jedtberg@badsgeberg.de

Name _____

Institution _____

Adresse _____

Email _____

P.S.: Ein Teilnahmebetrag wird nicht erhoben.



