

# Tagesordnung zur Auftakt- veranstaltung

18:00 – 18:15 Uhr	<b>Begrüßung</b> <i>Christian Somogyi, Bürgermeister der Stadt Stadtallendorf</i>
<b>Inhaltliche Abstimmung</b>	
18:15 – 18:30 Uhr	<b>Ausgangslage und Hintergrund</b> <i>Thomas Meyer, Landkreis Marburg-Biedenkopf</i>
18:30 – 19:00 Uhr	<b>Erste Analyseergebnisse:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundsätze der Radverkehrsplanung</li> <li>• Unfallanalyse</li> <li>• Quellen und Ziele</li> <li>• Gemeldete Hinweise und Mängel</li> <li>• Untersuchungsnetz</li> </ul> <i>Planungsbüro VIA eG, Köln</i>
<b>Diskussion</b>	
19:00 – 19:45 Uhr	<b>Diskussion und Abstimmung zu folgenden Themen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weitere Hinweise und Mängel</li> <li>• Netzentwurf</li> <li>• HotSpots des Fahrradparkens</li> </ul> <i>Planungsbüro VIA eG, Köln</i>
<b>Ausblick</b>	
19:45 – 20:00 Uhr	<b>Online-Karte zur Netzabstimmung und Sammlung von weiteren Hinweisen</b> <b>Persönliche Abgabe im Projektbüro Soziale Stadt</b> <i>Thomas Meyer, Landkreis Marburg-Biedenkopf</i>

# Begrüßung

Christian Somogyi,  
Bürgermeister der Stadt Stadtallendorf



# Ausgangslage und Hintergrund

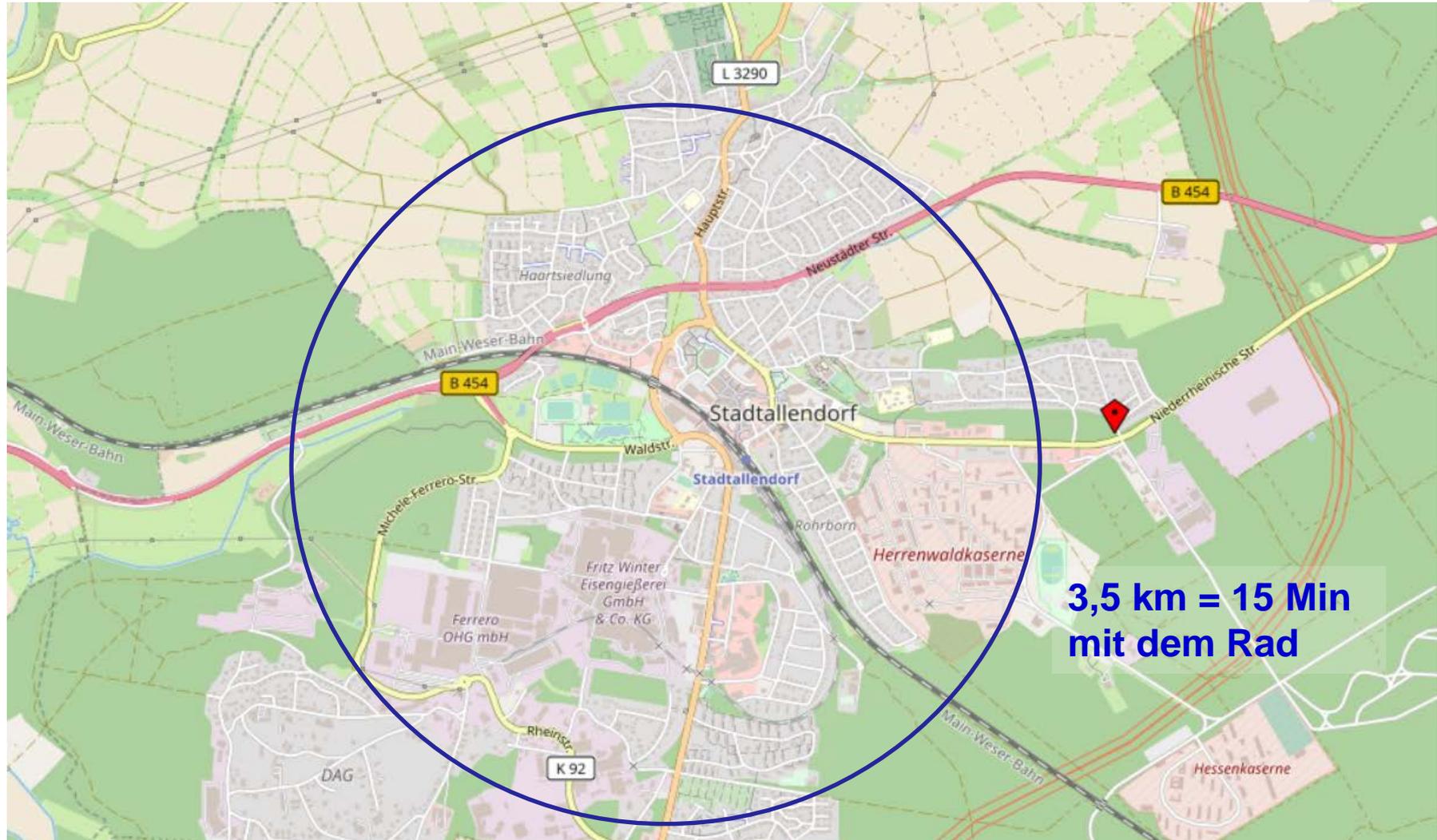
Thomas Meyer  
Landkreis Marburg-Biedenkopf

# Radverkehrskonzept für den Kernstadtbereich von Stadtallendorf

## Erste Analyseergebnisse

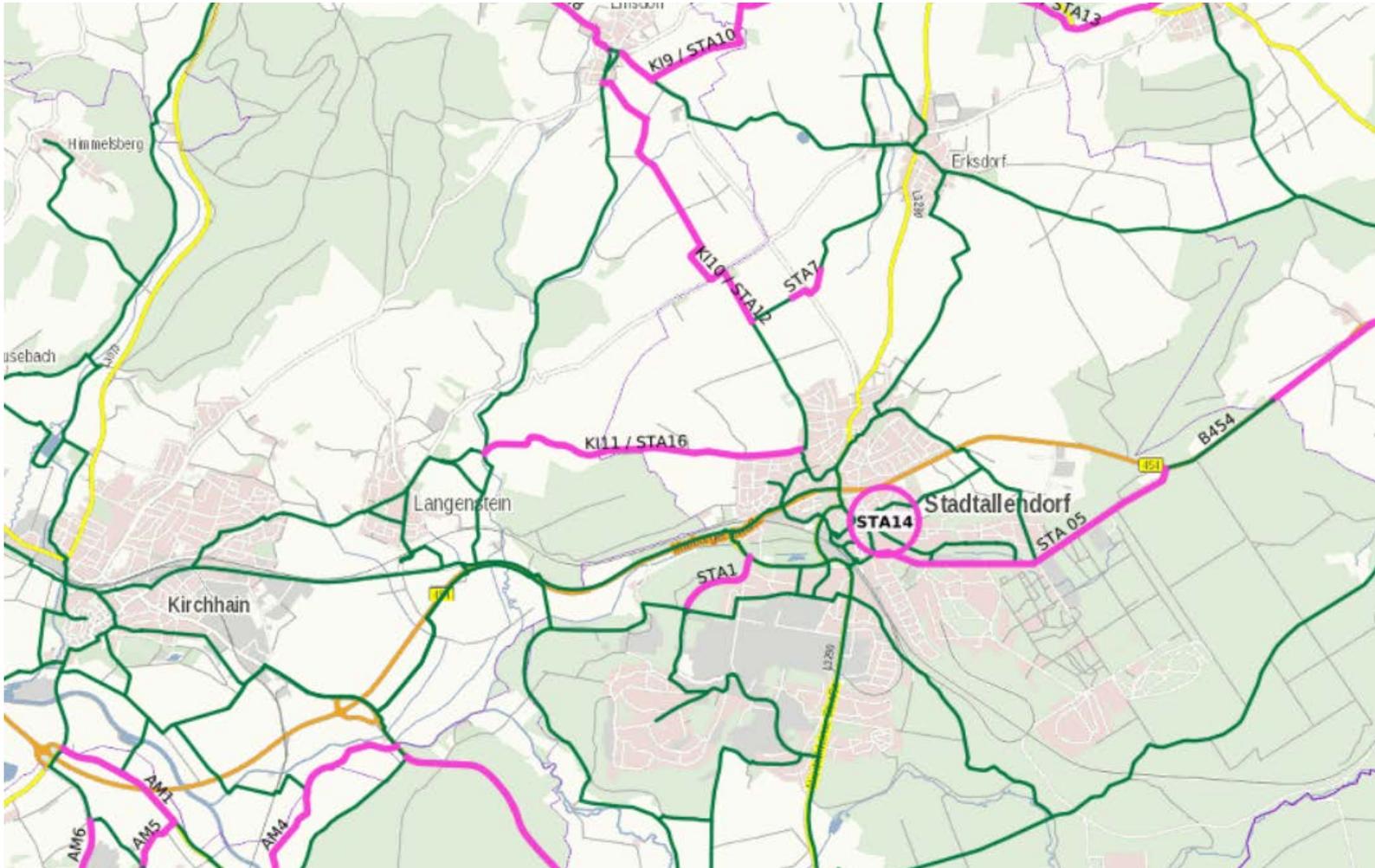
Peter Gwiasda  
Planungsbüro VIA eG, Köln

## Stadtallendorf Kernstadt: Alles in Fahrradentfernung

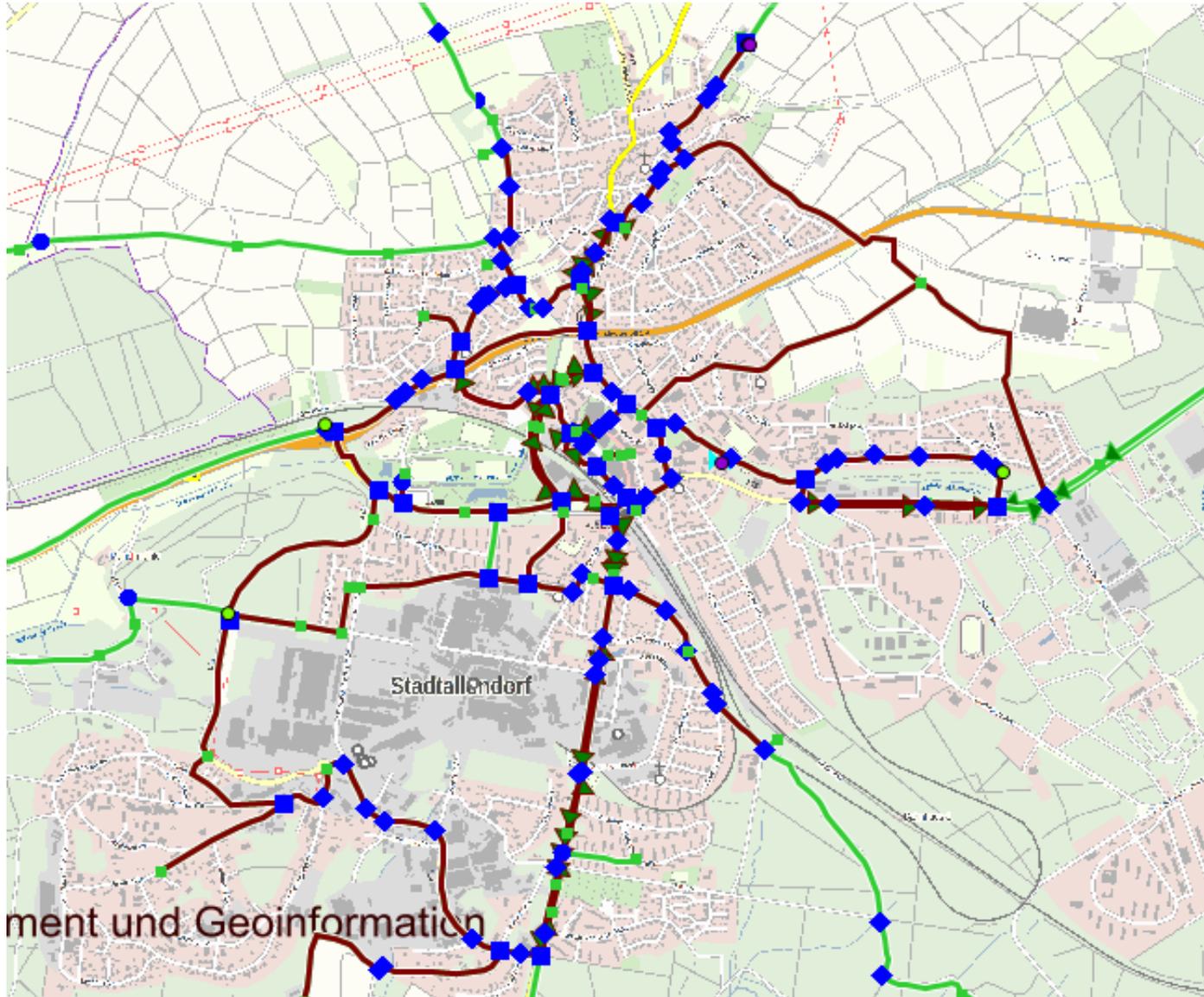


- **50% aller Wege sind kürzer als drei Kilometer.**  
**In Stadtallendorf können in dieser Entfernung nahezu alle Ziele erreicht werden.**

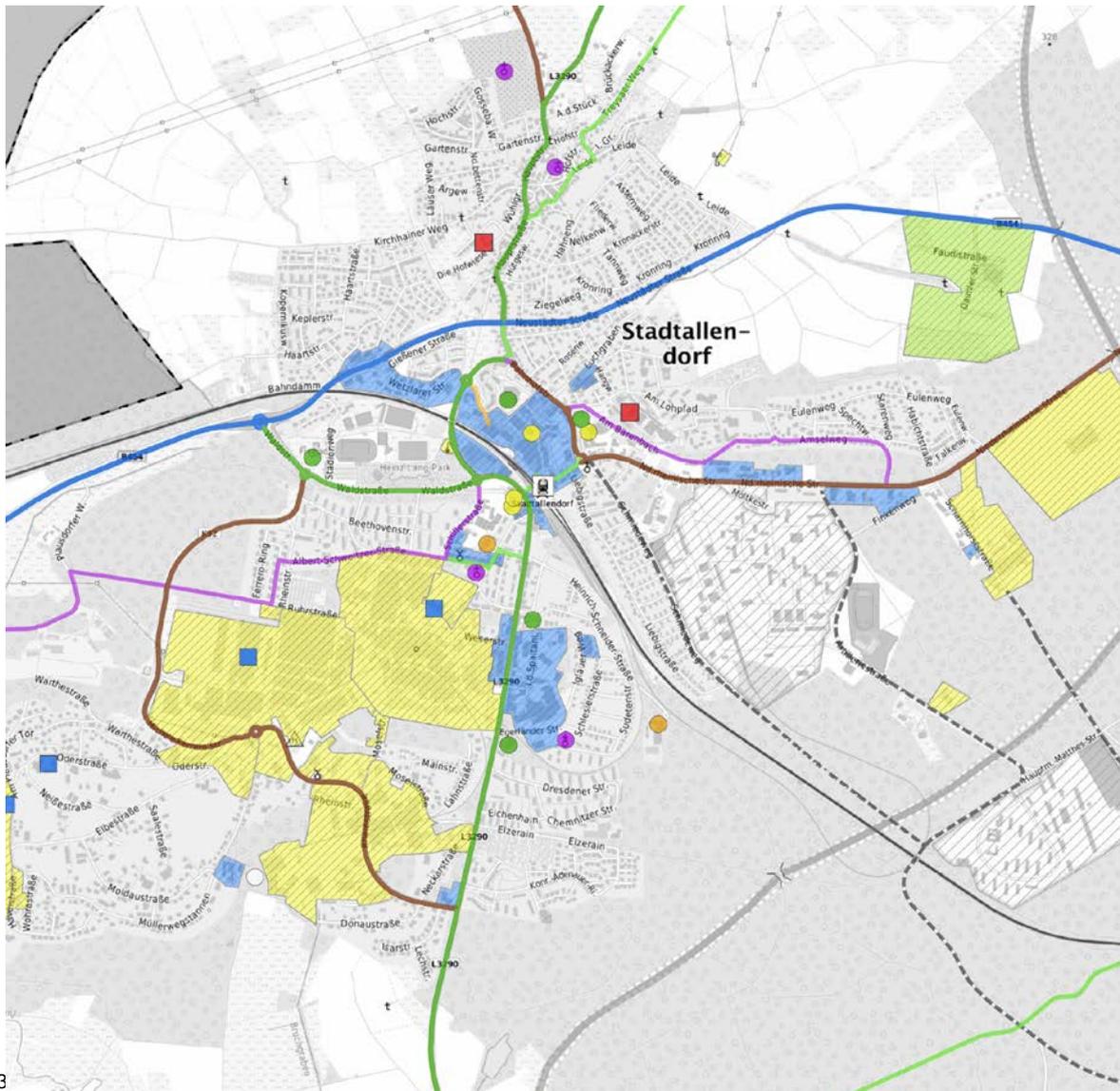
# Stadtallendorf Kernstadt: Eingebunden in die regionale Netzplanung



## Der Netzentwurf des Kreiskonzeptes



# Quellen und Ziele des Radverkehrs



## Radverkehrskonzept für die Stadt Stadtallendorf

### Quellen und Ziele

- (Bus-)Bahnhof
- KiTa
- Grundschule
- weiterführende Schule
- öff. Einrichtungen, Behörden, Bildungseinrichtungen
- Kirchen, Gemeindezentren, Jugend- und Seniorenheime
- Grünflächen, Parkanlagen, Sport
- geplantes Familienbildungszentrum und Kita
- große Arbeitgeber

### Klassifiziertes Netz

- Bund
- Land
- Kreis

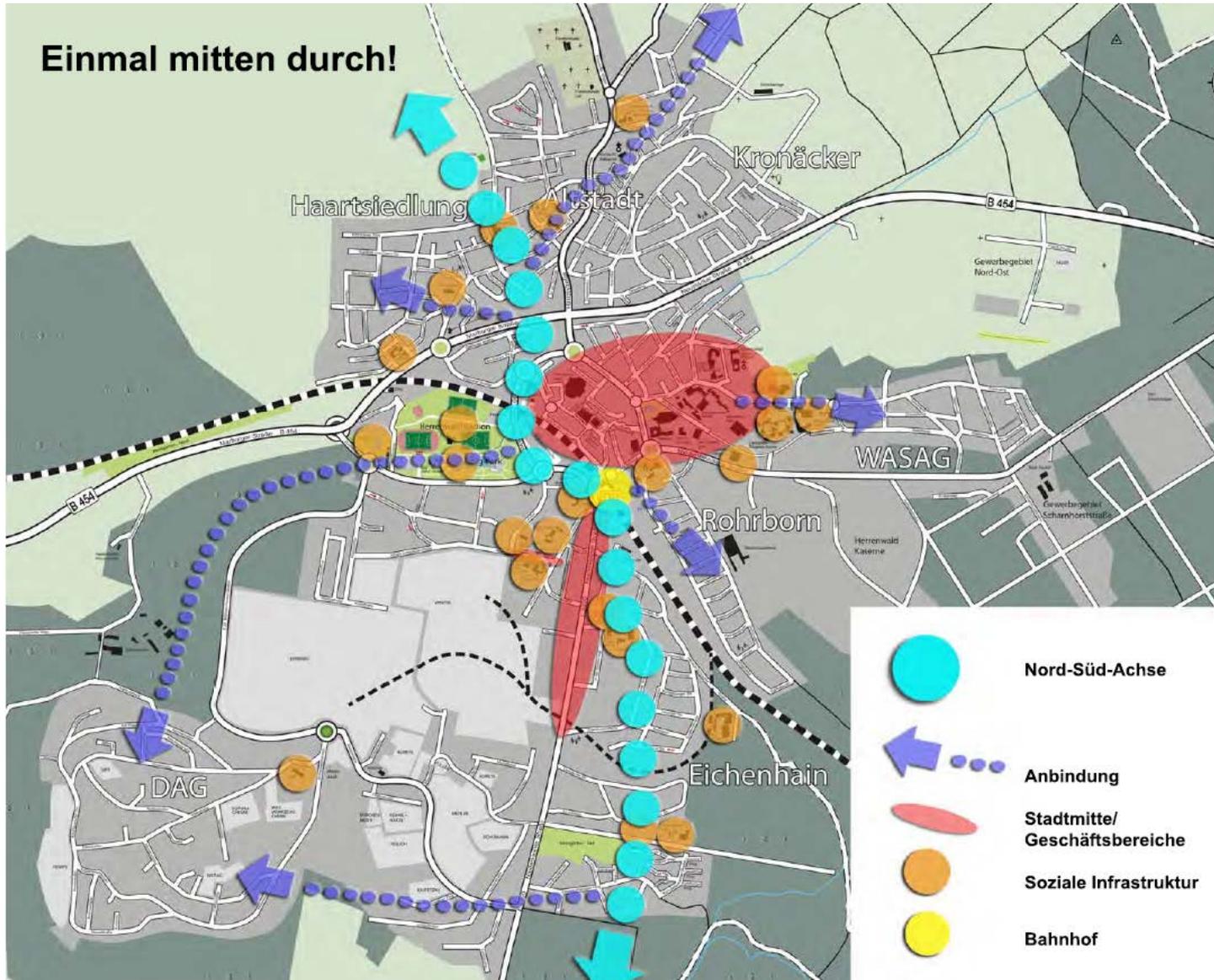
### touristisches Netz

- Hessischer Radfernweg
- Rhein Main Vergnügen Route
- Tour in die Hessentagsstadt von 2010

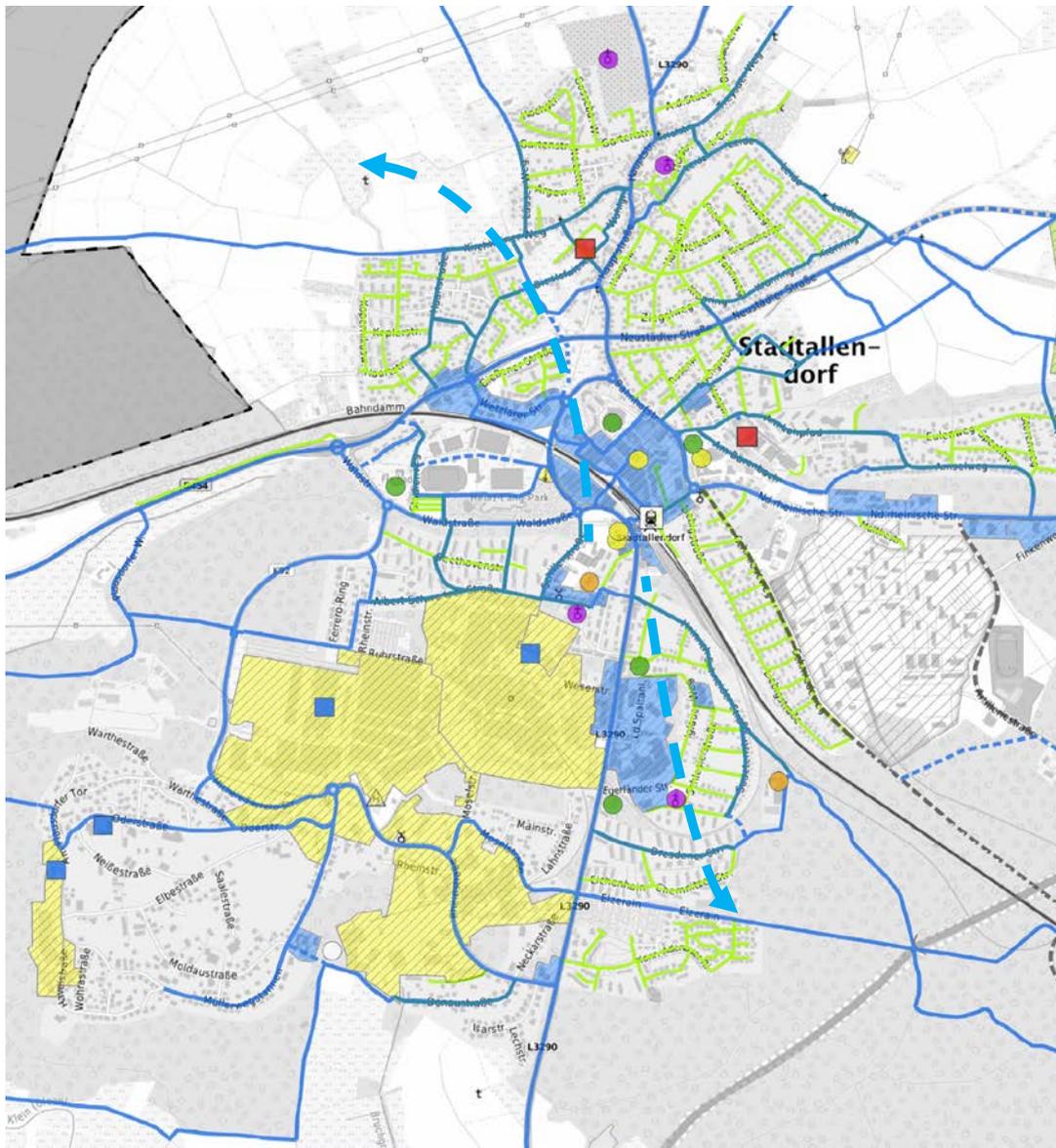
### sonstige Netzelemente

- Militärische Wege (gesperrt)
- geplante Bundesautobahn inkl. Zwangspunkten
- Einzelhandelsschwerpunkte
- Gewerbegebiet
- geplantes Gewerbegebiet
- Stadt Stadtallendorf
- Umliegende Gemeinden

## Vorschläge aus dem ISEK



# Vorschlag für ein Untersuchungsnetz

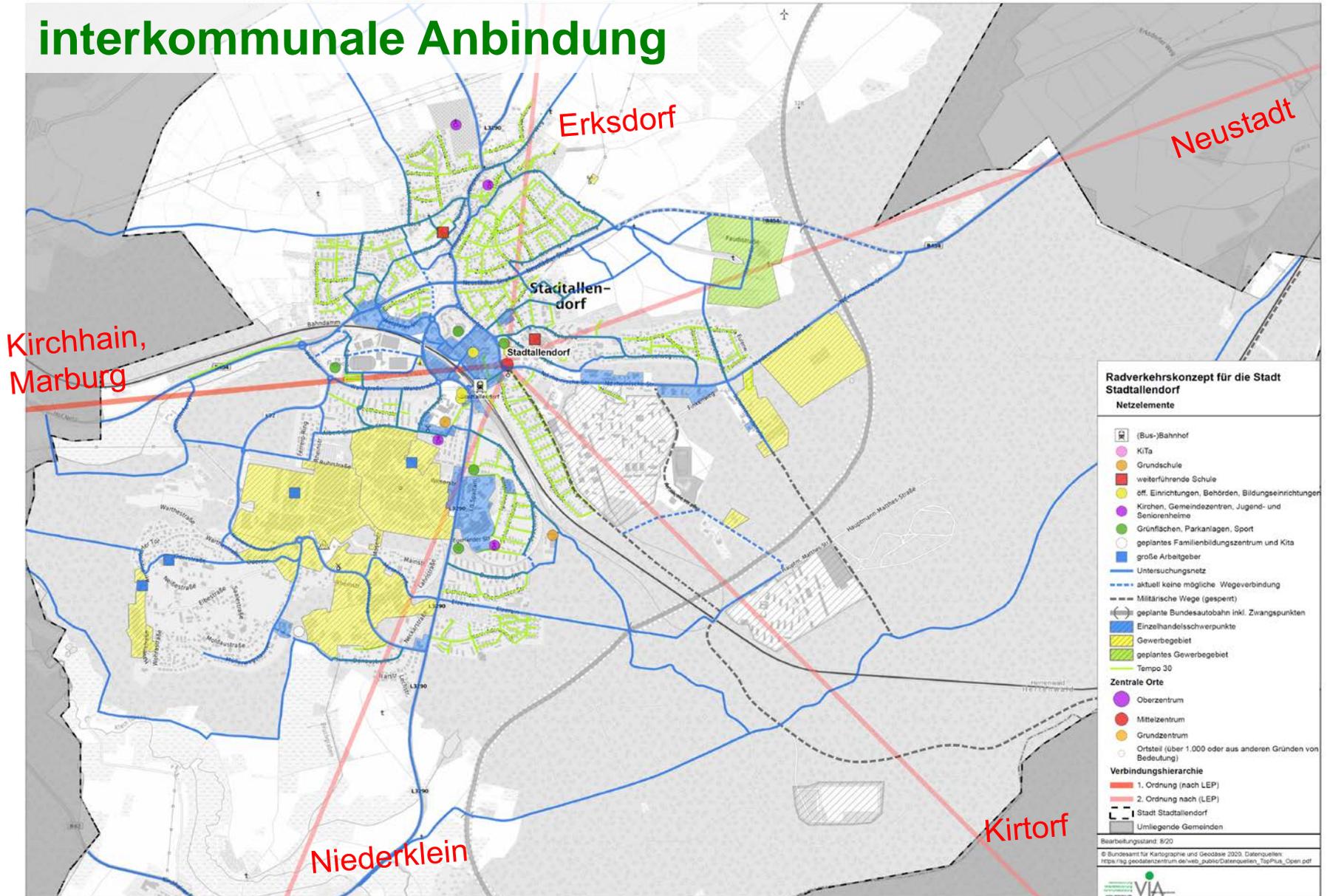


## Radverkehrskonzept für die Stadt Stadtallendorf

### Netzelemente

-  (Bus-)Bahnhof
-  KiTa
-  Grundschule
-  weiterführende Schule
-  öff. Einrichtungen, Behörden, Bildungseinrichtungen
-  Kirchen, Gemeindezentren, Jugend- und Seniorenheime
-  Grünflächen, Parkanlagen, Sport
-  geplantes Familienbildungszentrum und KiTa
-  große Arbeitgeber
-  Untersuchungsnetz
-  aktuell keine mögliche Wegeverbindung
-  Militärische Wege (gesperrt)
-  geplante Bundesautobahn inkl. Zwangspunkten
-  Einzelhandelsschwerpunkte
-  Gewerbegebiet
-  geplantes Gewerbegebiet
-  Tempo 30
-  Stadt Stadtallendorf
-  Umliegende Gemeinden

# interkommunale Anbindung



**Radverkehrskonzept für die Stadt Stadtallendorf**  
**Netzelemente**

- (Bus-)Bahnhof
- KiTa
- Grundschule
- weiterführende Schule
- öff. Einrichtungen, Behörden, Bildungseinrichtungen
- Kirchen, Gemeindezentren, Jugend- und Seniorenheime
- Grünflächen, Parkanlagen, Sport
- geplantes Familienbildungszentrum und Kita
- große Arbeitgeber
- Untersuchungsnetz
- aktuell keine mögliche Wegeverbindung
- Militärische Wege (gesperrt)
- geplante Bundesautobahn inkl. Zwangspunkte
- Einzelhandelschwerpunkte
- Gewerbegebiet
- geplantes Gewerbegebiet
- Tempo 30

**Zentrale Orte**

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Ortsteil (über 1.000 oder aus anderen Gründen von Bedeutung)

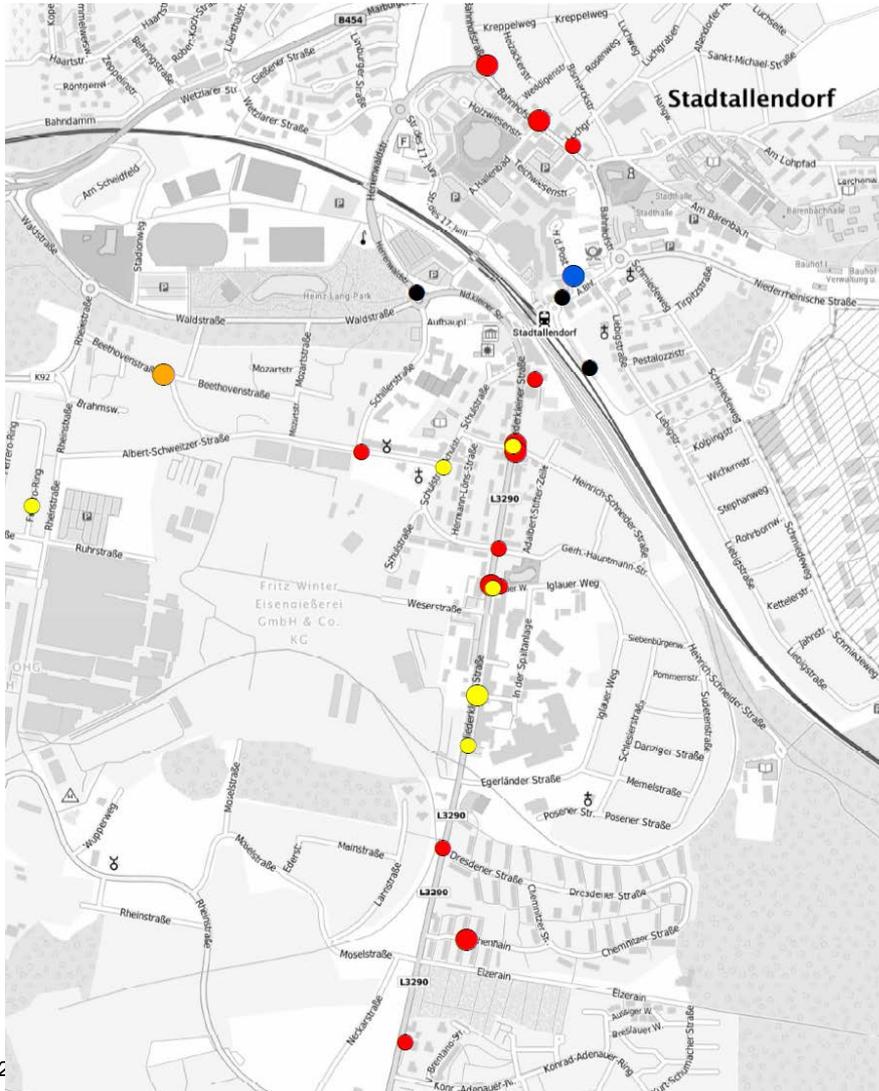
**Verbindungshierarchie**

- 1. Ordnung (nach LEP)
- 2. Ordnung nach (LEP)
- Stadt Stadtallendorf
- Umliegende Gemeinden

Bearbeitungsstand: 8/20  
 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020, Datenquellen: [https://ng.geodatenzentrum.de/web\\_public/Datenquellen\\_TopPlus\\_Open.pdf](https://ng.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf)

# Analyse und Zustandserfassung

## Wie sicher ist Radfahren in Stadtallendorf?



Die flächendeckende Darstellung der Unfallsituation legt die Grundlage für ein Handlungskonzept zur Verkehrssicherheit. Damit werden die Ziele des Landkreises unterstützt.

Unfälle mit Personenschaden und Radverkehrsbeteiligung 2014-2018, n=28

### Unfallschwere

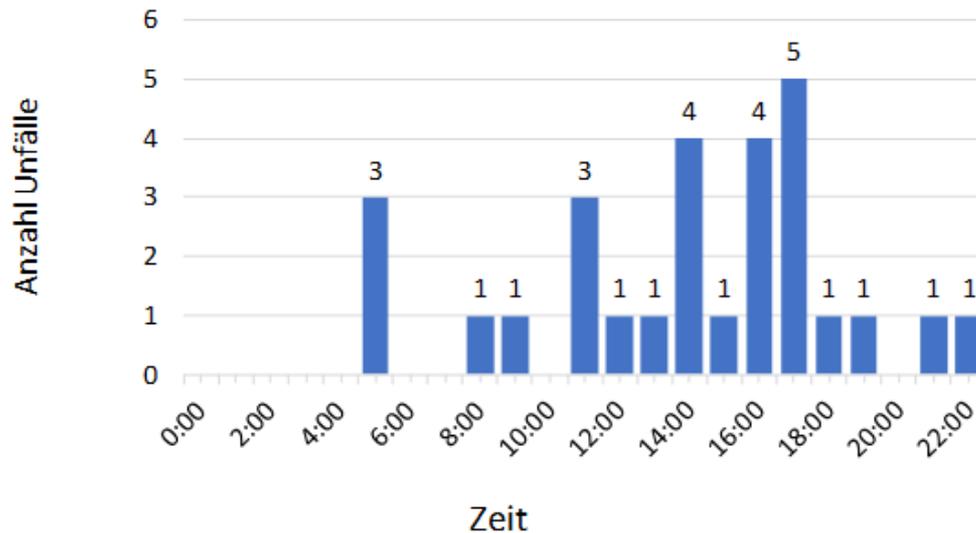
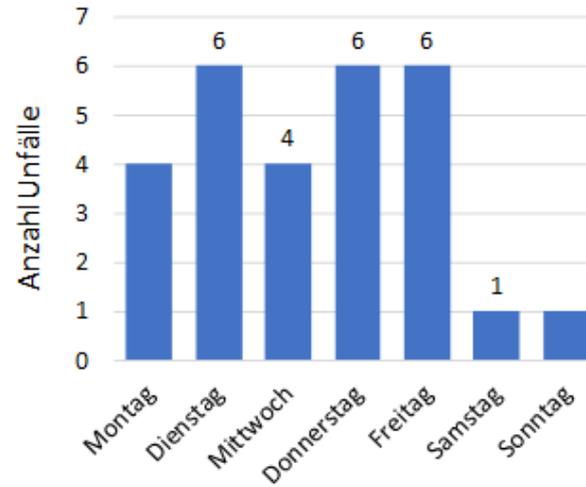
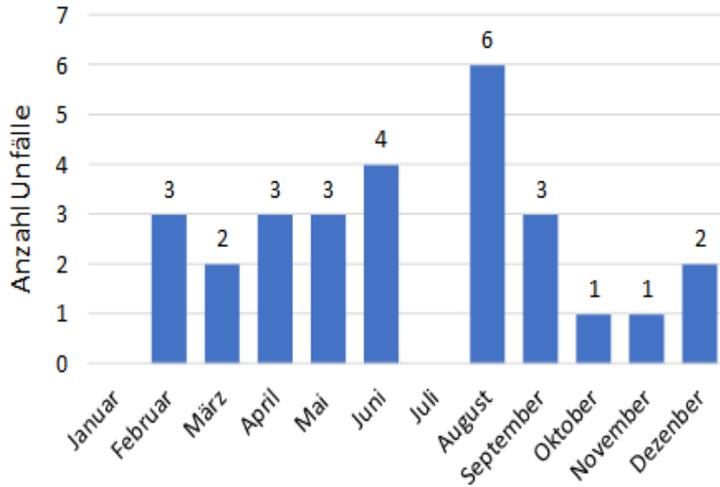
- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

### Unfalltyp

- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Fahrunfall (F)
- Sonstiger Unfall (SO)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)

# Analyse und Zustandserfassung

## Wann verunglücken Radfahrende in Stadtallendorf?



➤ **Besonders gefährlich sind Nachmittage an Werktagen (14:00 bis 18:00)**

# Analyse und Zustandserfassung

## Wie ist das Unfallrisiko zu bewerten?



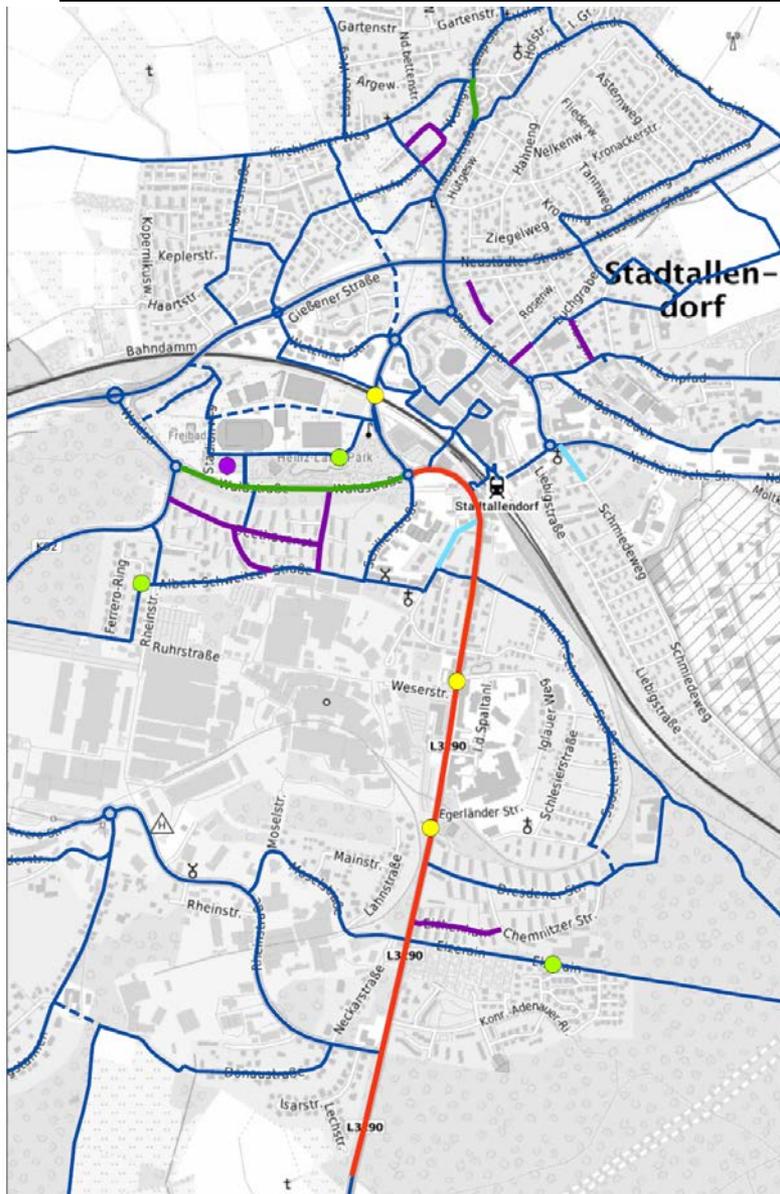
	Stadt Tettngang	Gemeinde Salem	Gemeinde Niederkrüchten	Stadt Bitburg	Stadt Goch	Stadt Stadtallendorf
Fläche (km <sup>2</sup> )	71,22	62,7	67,07	47,53	115,43	78,20
Einwohner (EW.)	18.348	11.043	15.184	14.540	33.618	21.456
Bevölkerungsdichte (EW./km <sup>2</sup> )	258	176	226	306	291	274
Unfalldaten aus Zeitraum	2009-2013	2009-2013	2012-2016	2013-2017	2014-2018	2014-2018
Anmerkung						
durchschnittliche Anzahl Unfälle mit <b>Personenschaden und Radverkehrsbeteiligung</b> pro Jahr	21	9	8,2	5,8	43	5,6
durchschnittliche Anzahl der Unfälle mit <b>Schwerverletzten</b> Radfahrern pro Jahr	7	4	2,2	2,4	5,6	2,2
<b>Verunglücktenhäufigkeit</b> je 10.000 EW. und Jahr bezogen auf Unfälle mit <b>Radverkehrsbeteiligung</b> (Kat 1-3)	11,4	8,1	5,4	4,0	12,8	2,6
<b>Schwerverletzten-Verunglücktenhäufigkeit</b> je 10.000 EW. und Jahr bezogen auf Unfälle mit <b>Radverkehrsbeteiligung</b>	3,8	3,6	1,4	1,65	1,67	1,03



# Analyse und Zustandserfassung

Wo gibt es Problemschwerpunkte?

Hier: Innenstadt



## Kategorie

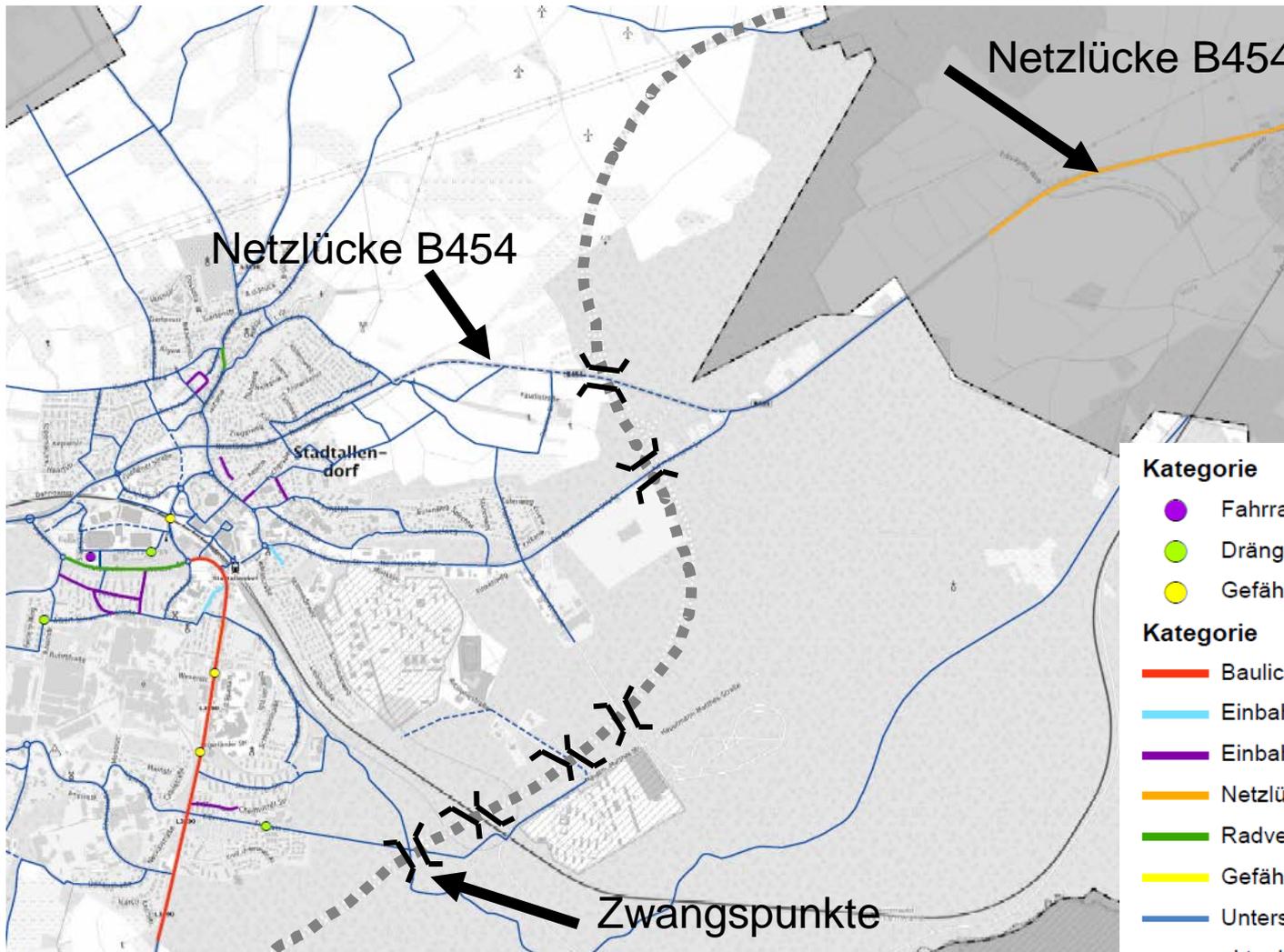
- Fahrradparken
- Barriere entfernen
- Wichtiger / Gefährlicher Knoten

## Kategorie

- Baulicher Zustand
- Einbahnstraße geöffnet
- Einbahnstraße öffnen
- Netzlücke
- Radverkehrsführung
- Gefährliche Strecke
- Untersuchungsnetz
- - - aktuell keine mögliche Wegeverbindung

# Analyse und Zustandserfassung

Wo gibt es Problemschwerpunkte? Hier: Überörtlich



### Kategorie

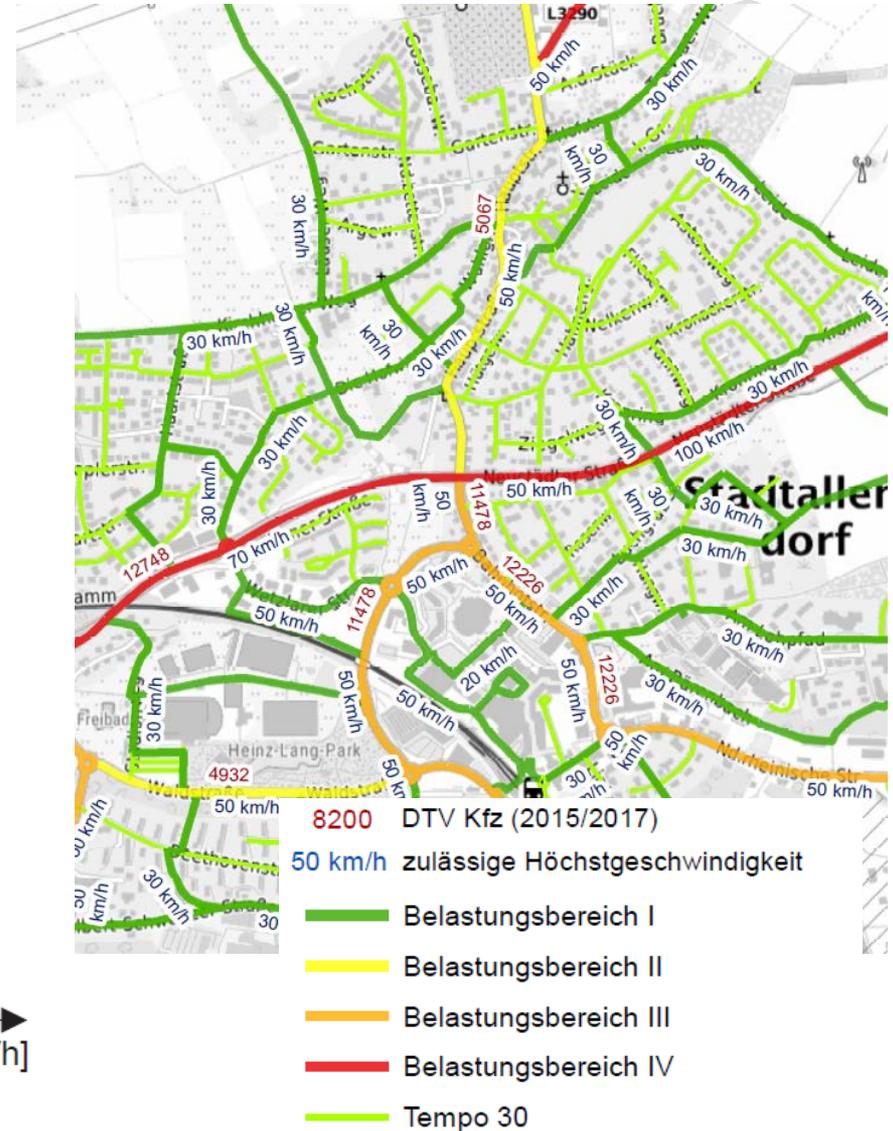
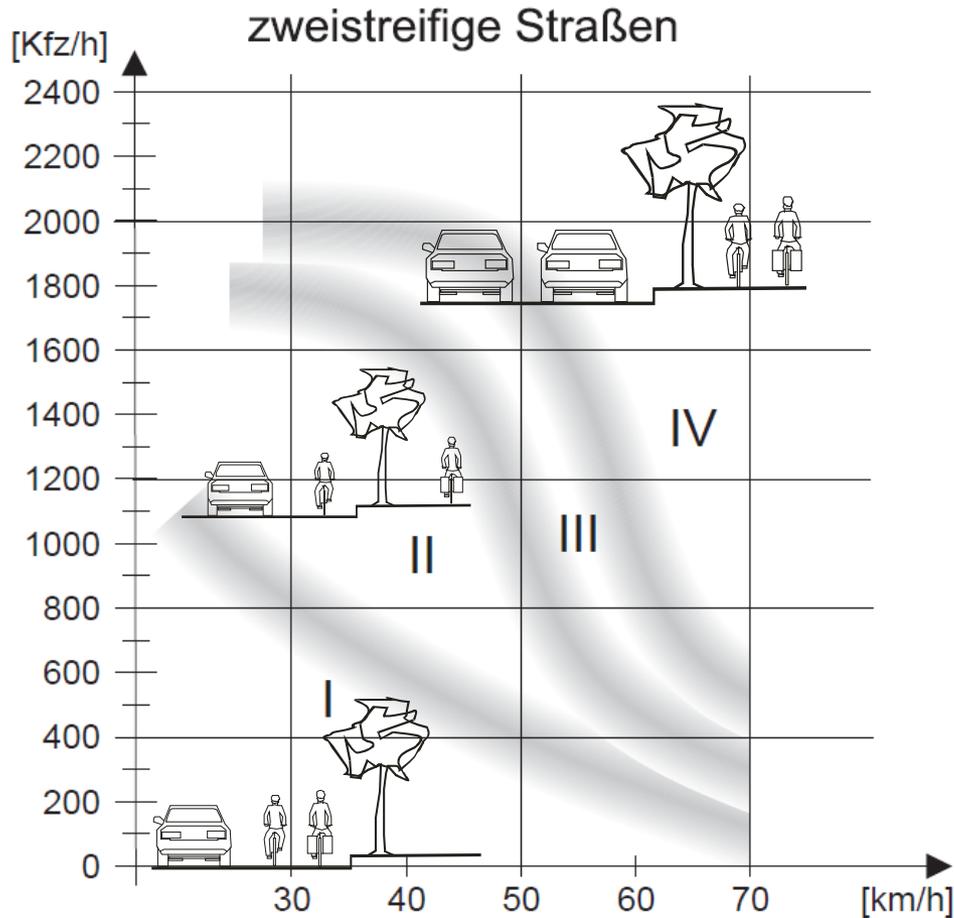
- Fahrradparken
- Drängelgitter entfernen
- Gefährliche Knoten

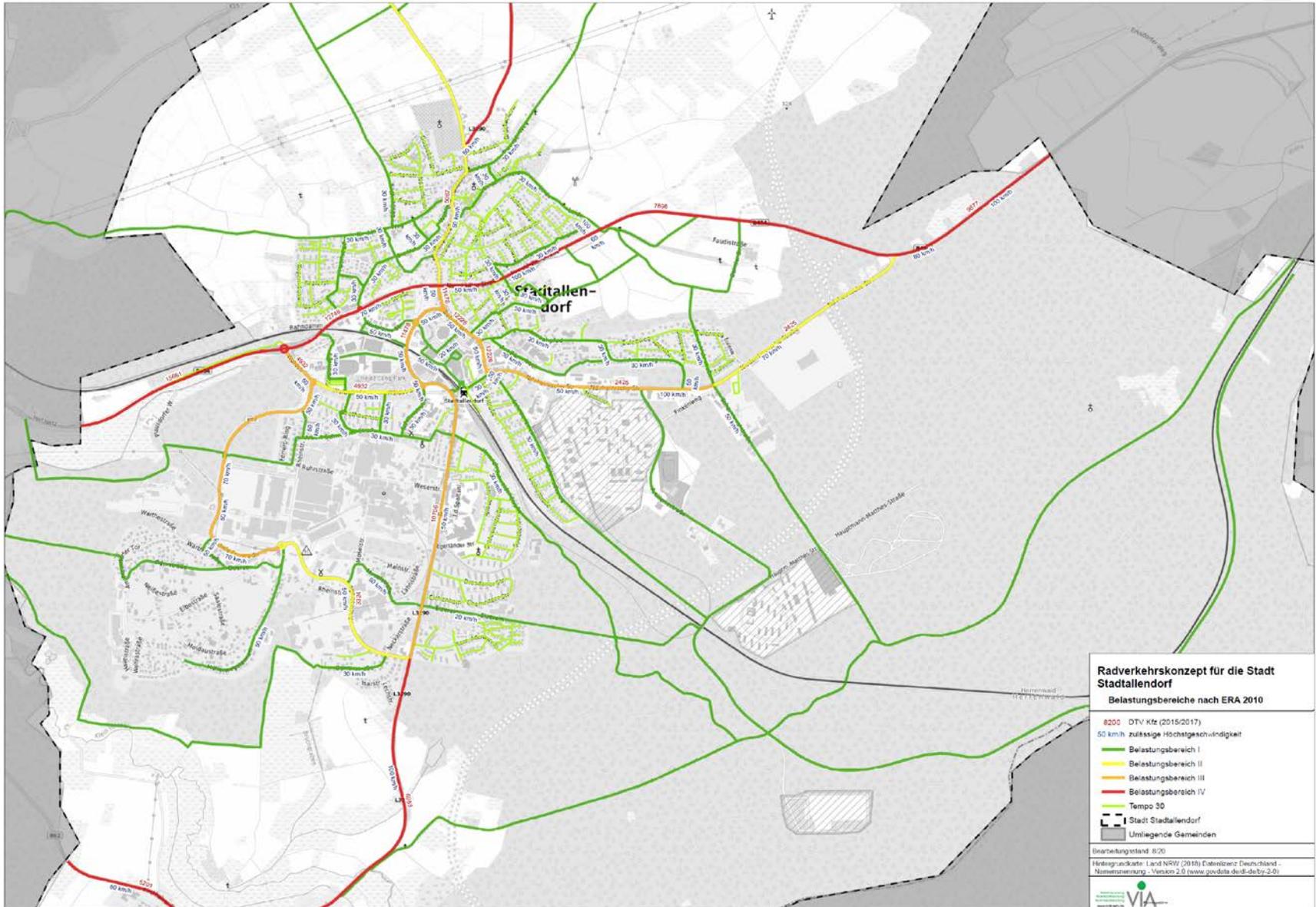
### Kategorie

- Baulicher Zustand
- Einbahnstraße geöffnet
- Einbahnstraße öffnen
- Netzlücke
- Radverkehrsführung
- Gefährliche Strecke
- Untersuchungsnetz
- aktuell keine zugelassene Wegeverbindung

# Kriterien für Führungsformen

## Führungsformen innerorts





# Analyse der Radverkehrsinfrastruktur im Basisstandard

## Führungsformen und ihre Breitenanforderungen

Einrichtungsweg

2,00 m (1,60 m)

Zweirichtungsweg

2,50 m (2,00 m)

mit und ohne  
Benutzungspflicht

Radfahrstreifen

1,85 m

Kann auch breiter  
angelegt werden

Schutzstreifen

1,50 m (1,25 m)

Kann auch breiter  
angelegt werden

Gemeinsamer Geh- und  
Radweg

4,00/3,00 m (2,50 m)

mit und ohne  
Benutzungspflicht



- Das Radverkehrsnetz (Haupt- und Nebenrouten) wird mit dem Fahrrad befahren und aufgenommen. Abweichungen von den Standards werden festgehalten und dargestellt.

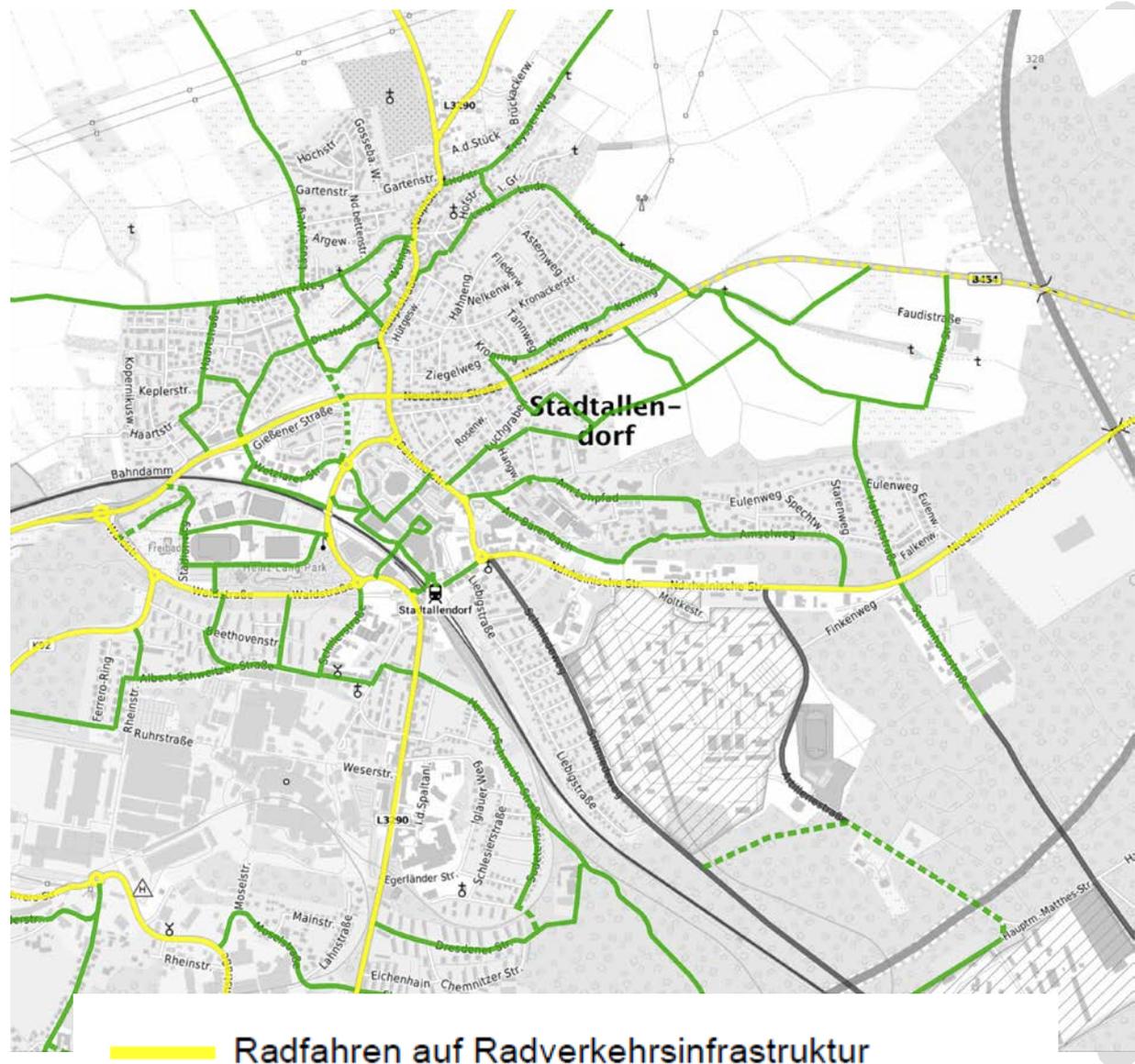
## Was wollen „die Radfahrenden“ ?

### Zwei Exponenten mit gegensätzlichen Anforderungen

- Die **Defensiven** mit Sicherheitsbedürfnis
  - möchten attraktive Führungen abseits der Hauptverkehrsstraßen
  - nehmen Umwege in Kauf um sich sicher zu fühlen
- Die **Alltagsradfahrerinnen und -radfahrer**
  - Möchten auch an Hauptverkehrsstraßen zügig und sicher vorankommen.
  - Möchten und sollen das gesamte Netz nutzen



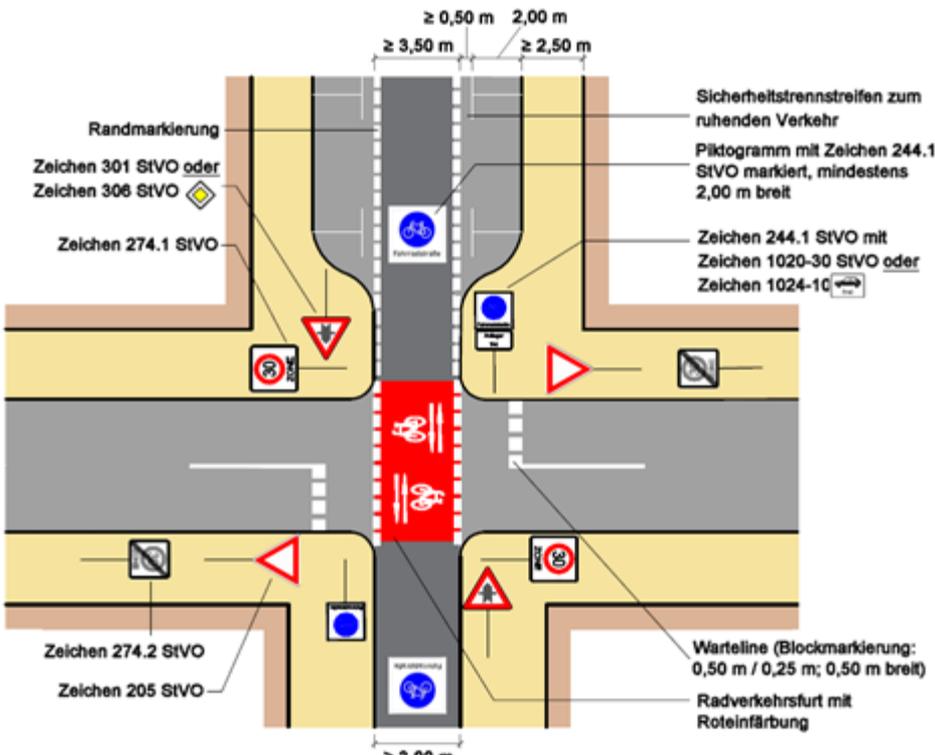
# Vorschlag für ein „Grünes“ und „Gelbes“ Netz



- Radfahren auf Radverkehrsinfrastruktur
- Radfahren im Mischverkehr und Grünverbindungen

# Führungsformen im „Grünen Netz“

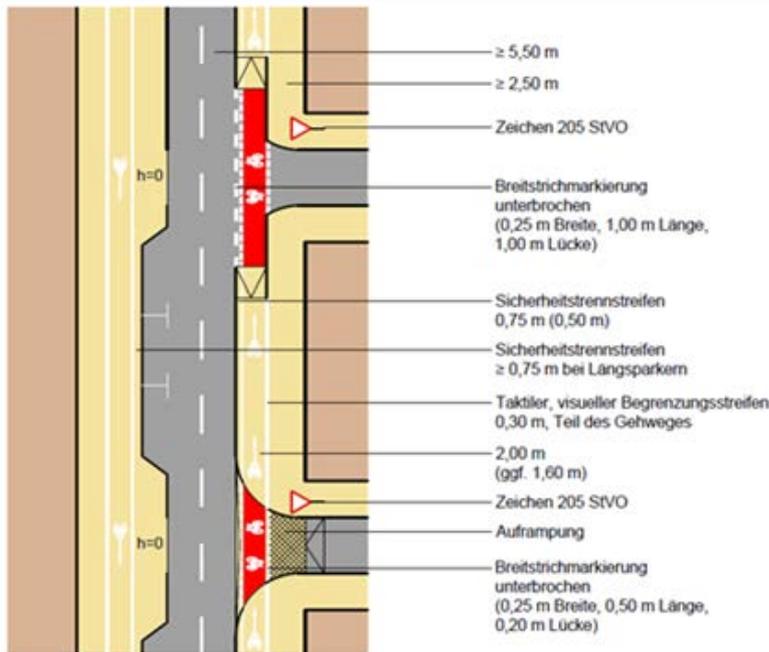
**Musterlösung**  
**Raddirektverbindungen auf Nebenstraßen**  
**Fahrradstraße innerhalb von Tempo-30-Zonen**  
**Bevorrechtigung durch Beschilderung - innerorts**



# Führungsformen im „Gelben Netz“

## Musterlösung

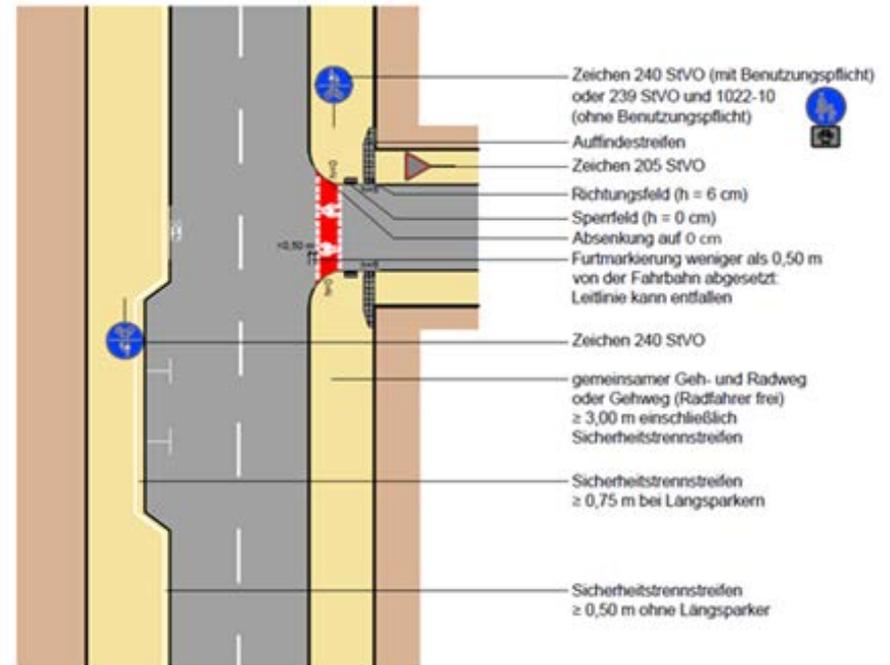
Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen  
**Anlage beidseitiger Radwege**



> 4,50 m

## Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen  
**Gemeinsamer Geh- und Radweg**

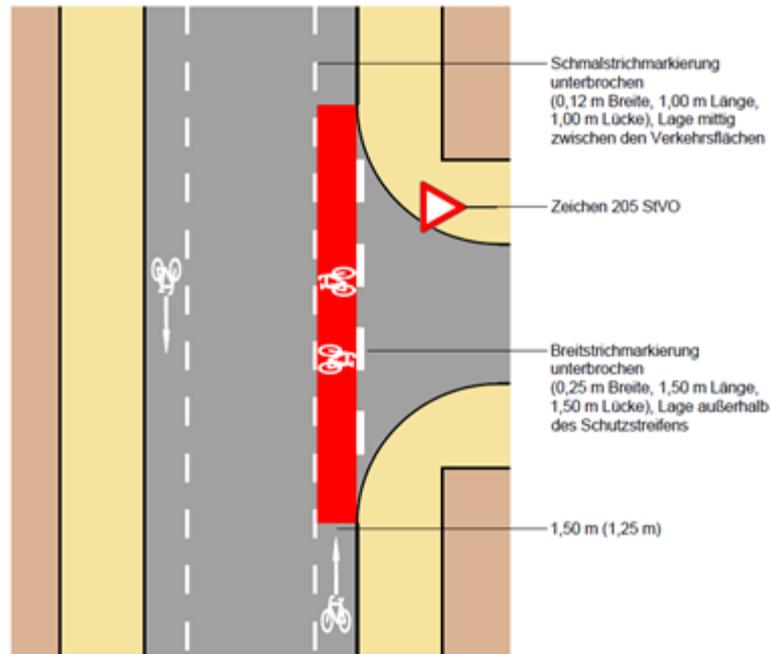


> 3,00 m

# Führungsformen im „Gelben Netz“

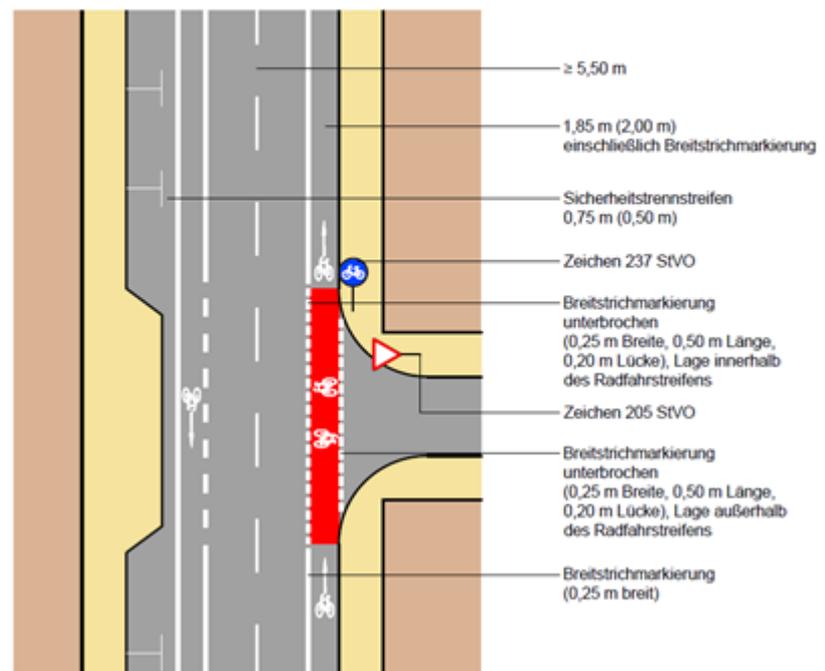
## Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen  
**Furtmarkierung im Zuge von Schutzstreifen**



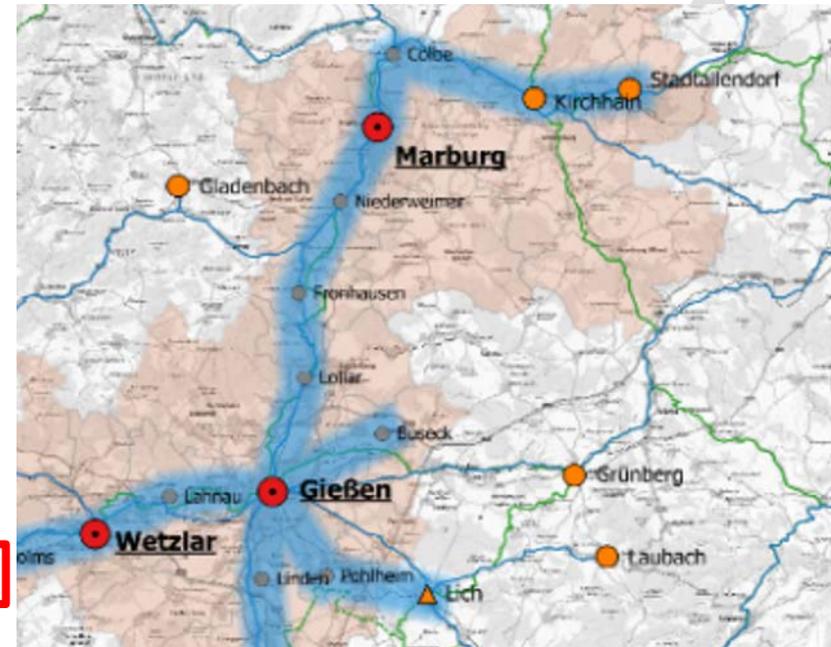
## Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen  
**Markierung beidseitiger Radfahrstreifen**



# Potenziale für Raddirektverbindungen?

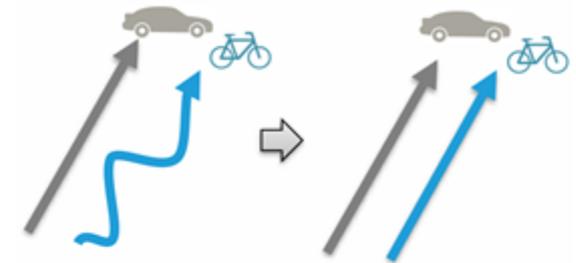
Korridor von	nach	Länge (km)	Potenzial Radpendelnde [Rf/d]
Kassel	Baunatal	8	2.500
Kassel	Espenau	9	1.600
Neuhof	FD-Petersberg	18	1.600
Kassel	Fuldabrück	7	1.200
Gießen	Wetzlar-Solms	20	1.100
Kassel	Lohfelden	8	1.000
Gießen	Linden	5	1.000
Herborn	Dillenburg-Haiger	16	900
<b>Marburg</b>	<b>Stadtallendorf</b>	<b>22</b>	<b>900</b>
Gießen	Pohlheim	9	900
Kassel	Niestetal	6	800
Limburg	Hadamar	12	800
Gießen	Marburg	26	800
Gießen	Buseck	9	800
Limburg	Diez	4	700
Kassel	Helsa	17	600



■ Untersuchter Korridor  
■ Gunstraum für potenzielle Radschnellverbindungen in Hessen

## Grundsätzliche Anforderungen an Radschnell- und Raddirektverbindungen

- Direkte Führung
- Hohe Oberflächenqualität
- Reisegeschwindigkeit (inkl. der Verlustzeiten an Knotenpunkten):  $\geq 20$  km/h
- Zeitverluste an Knotenpunkten:  $\geq 30$  Sek./km (innerorts),  $\geq 15$  Sek./km (außerorts)
- Entwurfsgeschwindigkeit: 30 km/h
- Ausreichende Breiten, die das Nebeneinanderfahren, Überholen und störungsfreie Begegnen ermöglichen



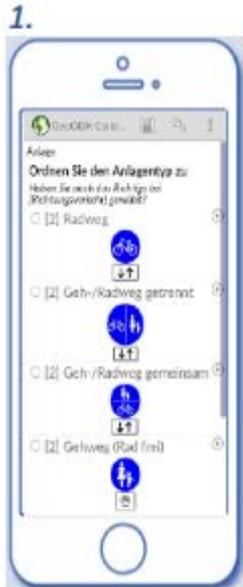
## Selbstständig geführte Verbindungen

### Grundanforderungen an Breiten:

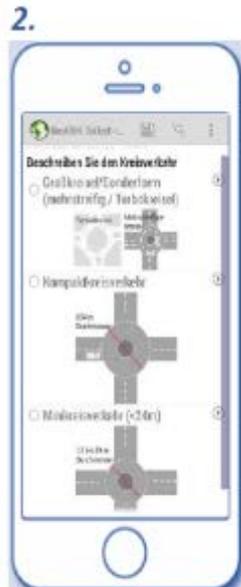
Führungsform	Radschnell- verbindung	Raddirektverbindung	Radverbindung
Getrennte Führung Rad- und Fußverkehr <b>Zweirichtungsverkehr</b>	4,00 m (+ 2,50 m)	3,00 m (+ 2,50 m)	2,50 m + (2,50 m)
Gemeinsame Führung Rad- und Fußverkehr <b>Zweirichtungsverkehr</b>	5,00 m (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen)	4,00 m (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen)	2,50 m (bei Einhaltung der Rahmenbedingungen)
Landwirtschaftliche Wege	4,00 (+ 2,50 m) 5,00 m	4,00 m	3,00 m

zzgl. Randbereiche (lichte Breite)  
ggf. inkl. Trennstreifen auf dem Gehweg

# Digitale Datenerfassung



1. Fotodokumentation und Erfassung aller Merkmale eines Streckenabschnitts, die bereits am Anfang erfasst werden können (Beleuchtung, Vzul, Anlagentyp, Breiten, Oberflächentyp u.a.).

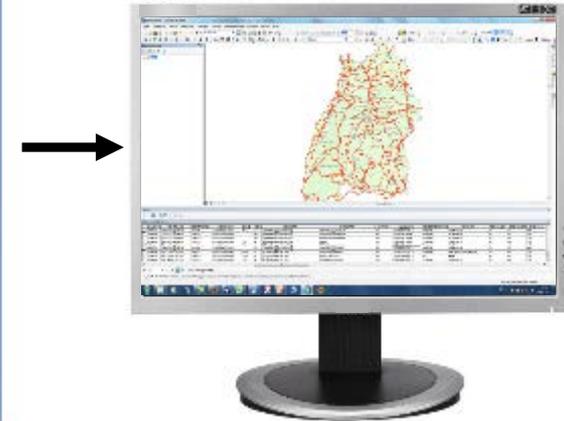


2. Im Zusammenhang mit dem Streckenabschnitt können x-fach Knotenpunkte, Barrieren oder Wegweiser mit allen relevanten Merkmalen (Knotentyp, Radverkehrsführung am Knoten u.a.) sowie ihrer Lage (GPS) erfasst werden



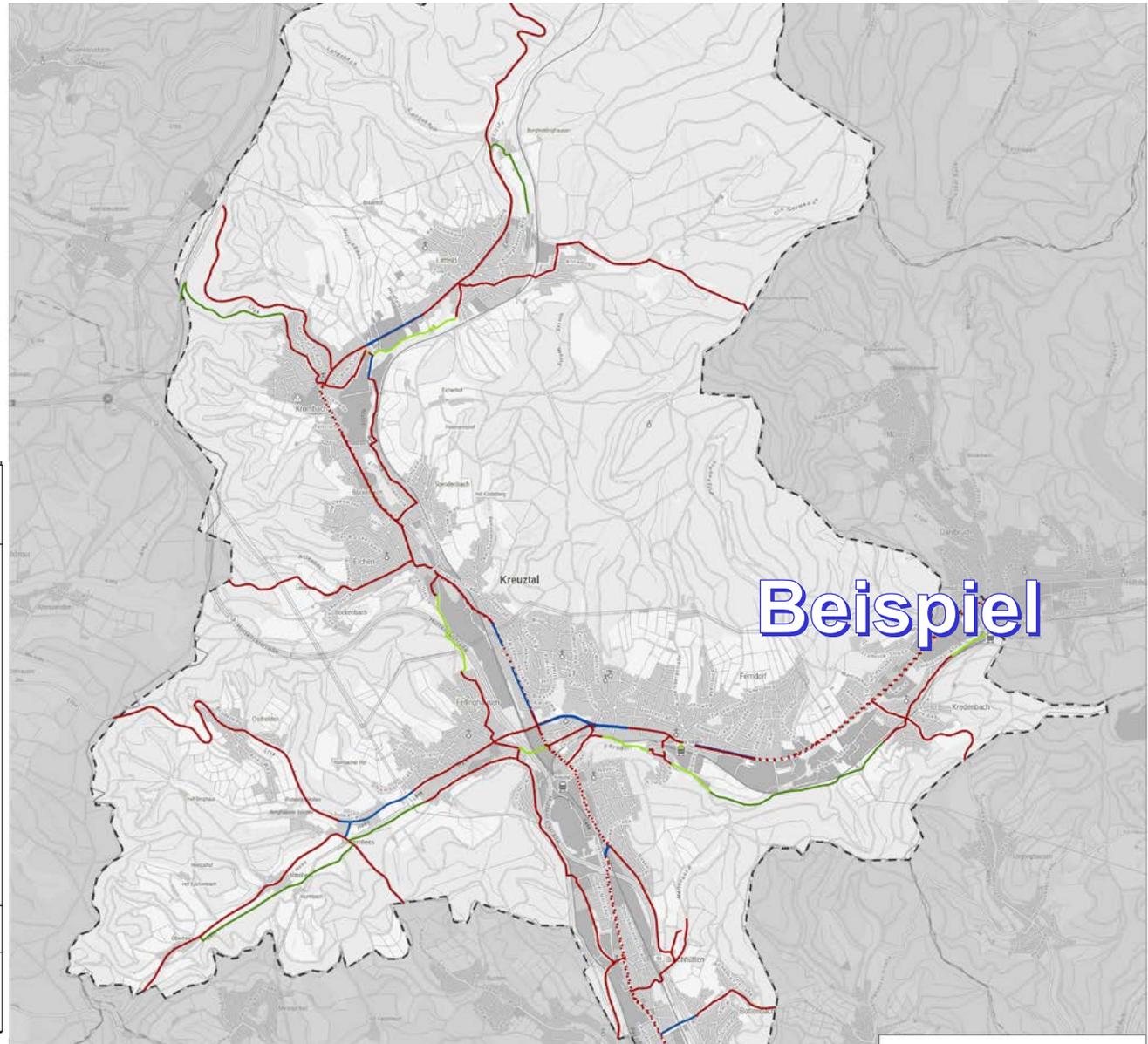
4. Erfassung der Lage im Kartenbild und aller Merkmale eines Streckenabschnitts, die erst am Ende erfasst werden können (Zustand der Oberfläche, Furten, Bordsteine u.a.).

Übertragung an GIS-Datenbank



Mit Änderung wesentlicher Merkmale des Streckenabschnitts (Veränderung Ortslage, Vzul, Radverkehrsanlagentyp, Breite, Oberfläche u.a.) beginnt die Erfassung eines neuen Streckenabschnitts

# Radverkehrs- führung im Bestand



**Radverkehrskonzept Stadt Kreuztal**  
Radverkehrsinfrastruktur

- Landw./Forstw./-Wasserw./-Anlieger frei Weg
- Selbstständig geführte Fahrradroute
- Straßenbegleitender, baulicher Radweg
- Mischverkehrsführung auf Fahrbahn
- ⋯ Markierte Radverkehrsführung auf Fahrbahn
- Netzlücke
- Sonstiger Weg
- Stadt Kreuztal
- Gemeinden außerhalb

Stand: 5/19

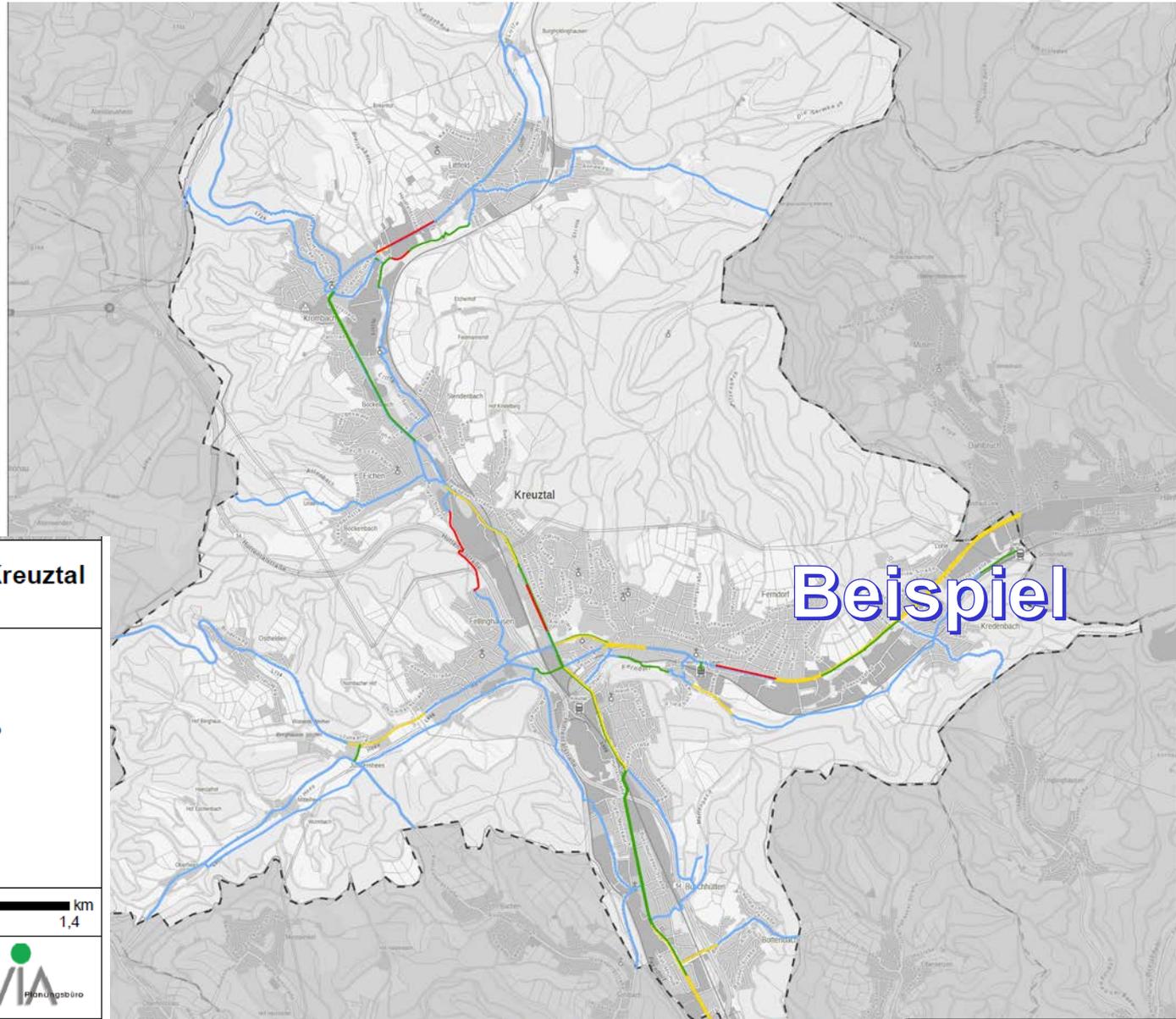
0 0,35 0,7 1,4 km

N

Planungsbüro VIA eG  
Marspfortengasse 6  
50667 Köln

Verkehrsplanung  
Mobilitätsforschung  
Kommunaldarstellung  
www.viakeith.de

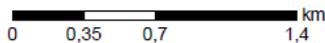
# Qualität der Oberflächen im Bestand



## Radverkehrskonzept Stadt Kreuztal Schäden an Oberflächen

- keine Schäden
- Schäden auf bis zu 25%
- Schäden zwischen 25 und 50%
- Schäden auf über 50%
- Führung auf der Fahrbahn
- Stadt Kreuztal
- Gemeinden außerhalb

Stand: 10/19

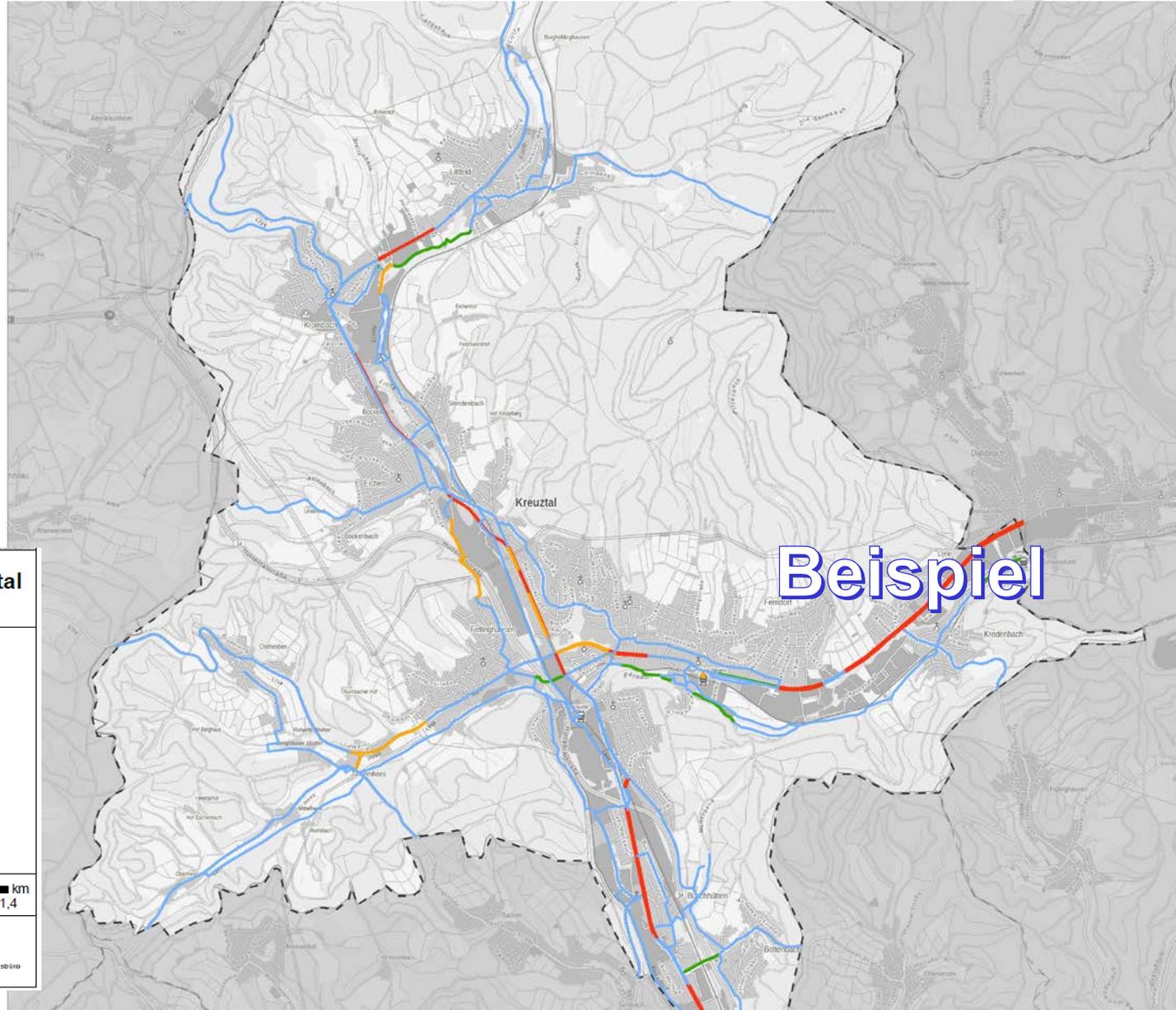


Planungsbüro VIA eG  
Marspfortengasse 6  
50667 Köln

Verkehrplanung  
Mobilitätsplanung  
Kommunalberatung  
www.via-koeln.de



# Qualität der Breiten im Bestand



Beispiel

**Radverkehrskonzept Stadt Kreuztal**  
Breitenmängel

- ERA-Breite voll erfüllt (mindestens Regelmaß)
- ERA-Breite nicht voll erfüllt (z.B. Mindestmaß, Breite inklusive Rinnen, etc.)
- ERA-Breite deutlich unterschritten
- Führung auf der Fahrbahn
- Stadt Kreuztal
- Gemeinden außerhalb

Stand: 10/19

0 0,35 0,7 1,4 km

Planungsbüro VIA eG  
Marspfortengasse 6  
50667 Köln  
www.via-koeln.de

Verkehrplanung  
Mobilitätsforschung  
Kommunalberatung  
Planungsbüro

# Maßnahmenkataster

- Anwendung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen und der hessischen Musterlösungen
- Entwicklung konkreter Infrastrukturmaßnahmen und Verdeutlichung durch Musterlösungen
- Alle Maßnahmen werden in Übersichtskarten dargestellt.
- Alle Maßnahmen an Knoten und Strecken werden kartografisch, textlich und photographisch dokumentiert.
- Abgleich mit der Maßnahmenplanung des kreisweiten Konzeptes

Maßnahmen-Nr.: NDK_004_1	Bestand: Knoten mit vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen
Baufast: Kommune	Lage: innerorts
	Straße: Damer Str.

Einzelmaßnahme(n)  
- StVO-konforme Fahrt herstellen



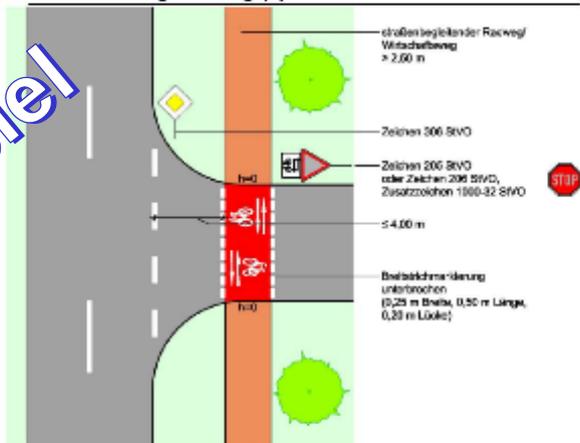
Musterlösung-/querschnitt  
Musterlösung 9.3-1

Programmstufe:  
Priorität:  
Schulwegrelevanz: 0 tou  
Verkehrssicherheit: 1 Nie

Beschreibung der Maßnahme:  
Die Maßnahme ist ein Knotenpunkt

Beispiel

**Musterlösung**  
Führungsformen außerorts  
**Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)**



**Regelungen:**

- StBA (Ausgabe 2016), Kapitel 6.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 20 f., 8. Teil

**Anwendungsbereich:**

- außerhalb im Zuge bevorrechtigter Straßen bei Kreisverkehrsflächen von < 3.000 m<sup>2</sup> Kfz in Fußsicherheitsrichtung für zu beschriebene Einbahnrichtung

**Hinweise:**

- bei Verknüpfung des Vorlages mit die Fuß (F) zu führen und mit Fahrradplättchen und Richtungsflächen in die die Richtungen zu weisen
- der Radweg soll ein Einbahn-Schild mit vor dem Radweg (P > 20,00 m) an die Fußsicherheitsrichtung zu weisen
- die Fußsicherheitsrichtung soll nur 2,00 m, nicht weiter als 4,00 m vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden
- zum angedachten Schildfeld siehe Maßstab 1:20,1

ND

15.03.2018

## Erarbeitung von 3 Detailskizzen

Die Auswahl ergibt sich aus der Analyse und wird mit dem Facharbeitskreis abgestimmt

- Auswahl und Abstimmung von bis zu drei Streckenabschnitten / Knotenpunkten (mit besonderem Handlungsbedarf)
- Zeichnerische Umsetzung im Maßstab 1:500



# Fahrradparken / Bike & Ride

## Analyse und Maßnahmevorschläge



Werbeträger mit Vorderradhalter

Anlehnhalter

Anlehnhalter

Anlehnhalter mit Vorderradhalter

Bereiche mit hohem Stellplatzbedarf

Beispiel



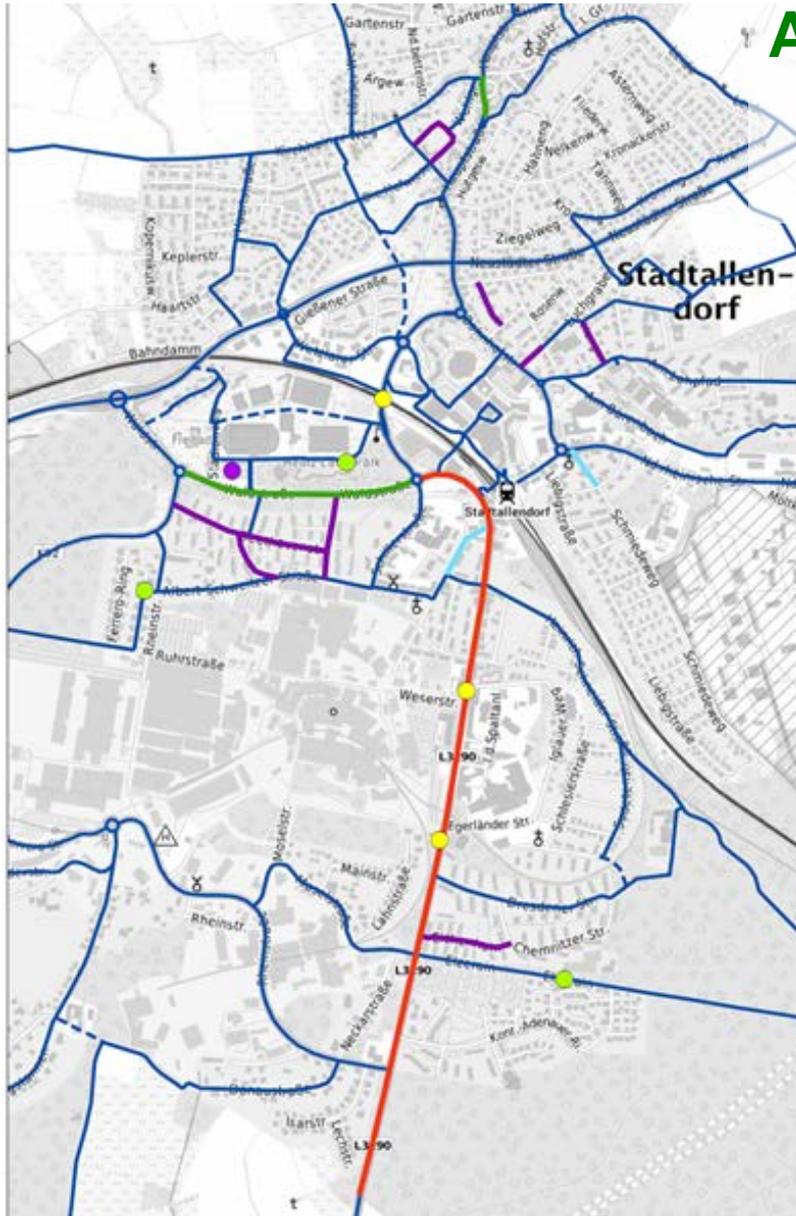
## **Diskussion und Abstimmung zu folgenden Themen:**

- Weitere Hinweise und Mängel
- Netzentwurf
- HotSpots des Fahrradparkens

# Analyse und Zustandserfassung

Wo gibt es Problemschwerpunkte?

Hier: Innenstadt



## Kategorie

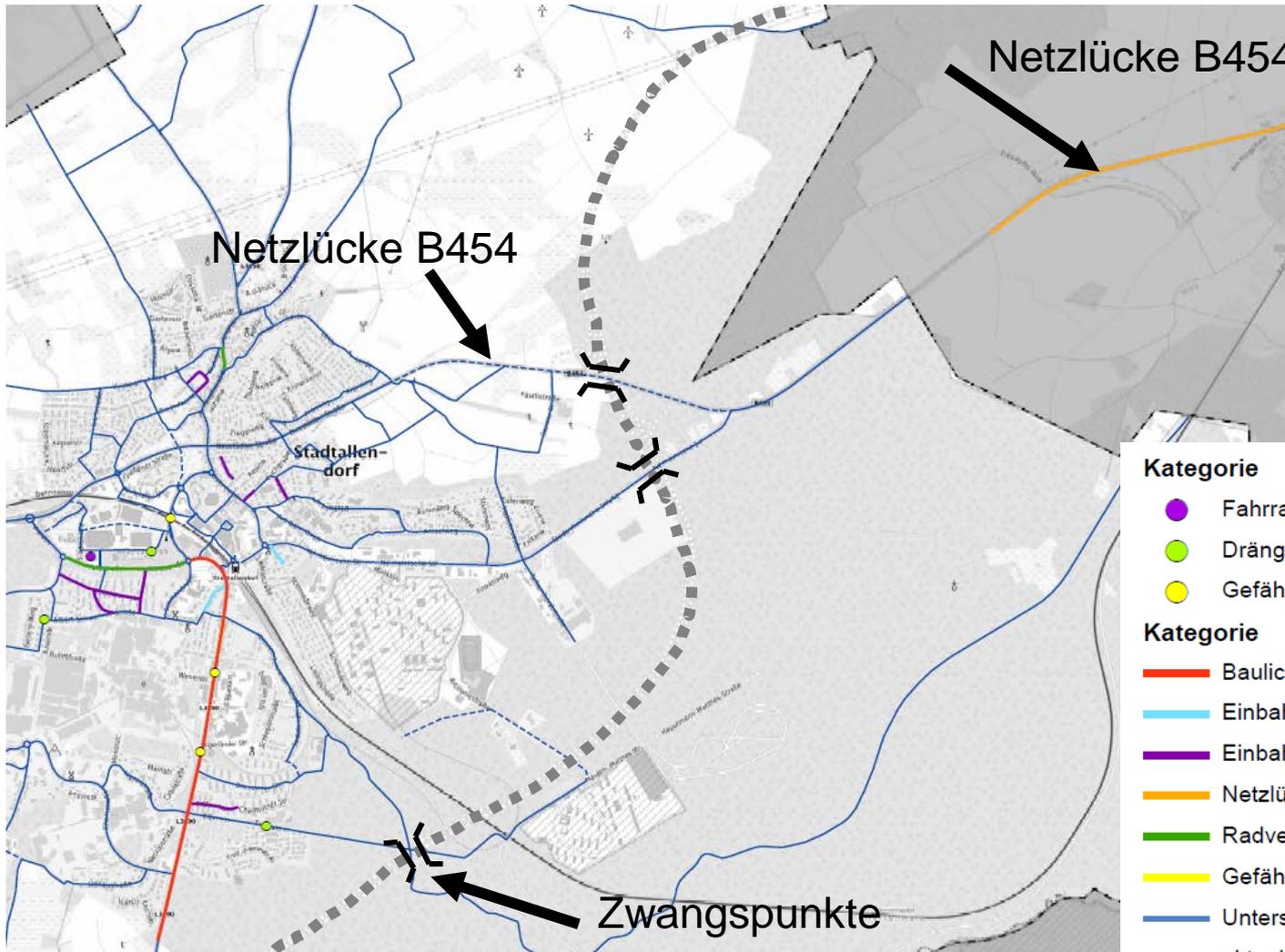
- Fahrradparken
- Drängelgitter entfernen
- Gefährliche Knoten

## Kategorie

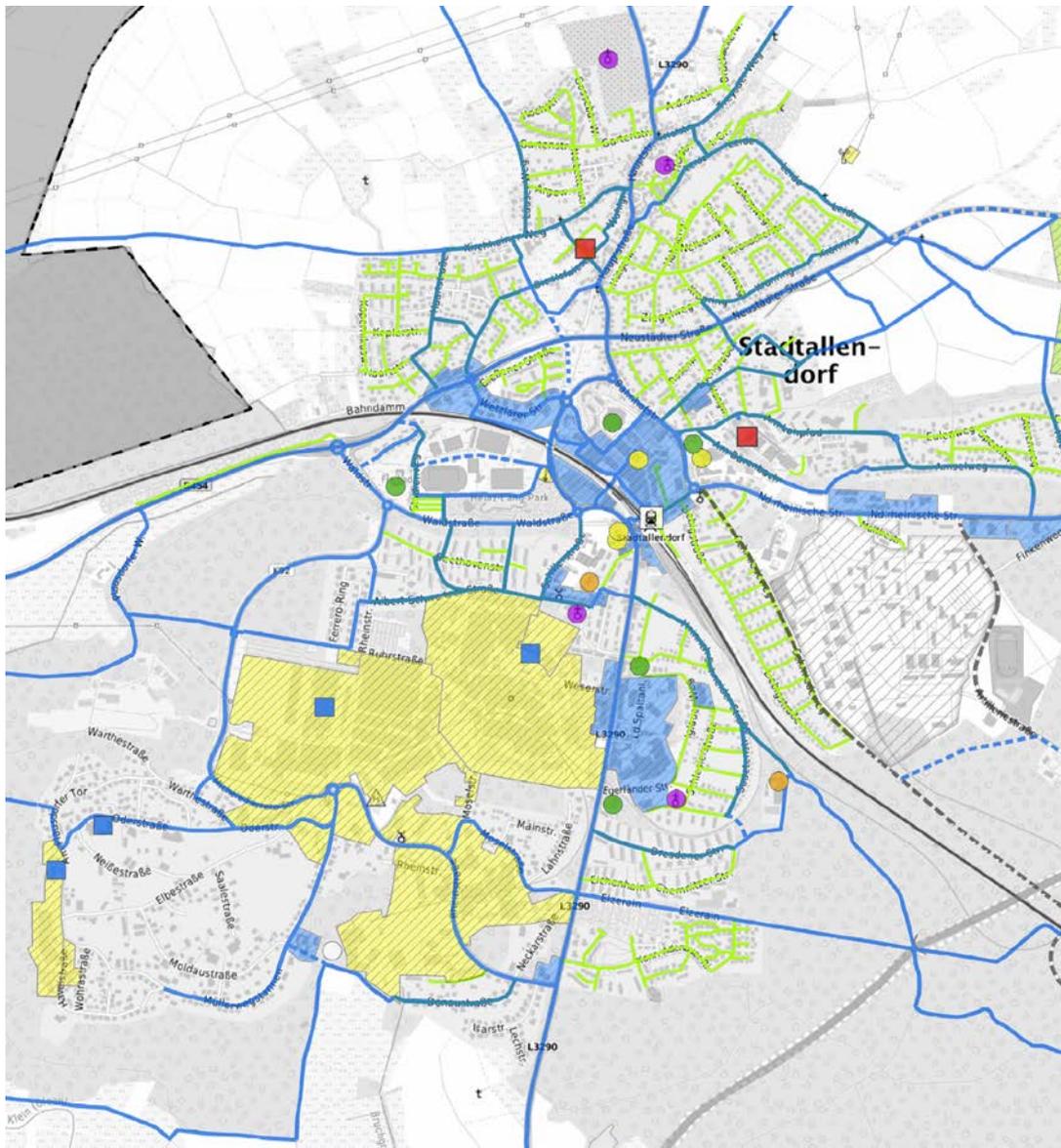
- Baulicher Zustand
- Einbahnstraße geöffnet
- Einbahnstraße öffnen
- Netzlücke
- Radverkehrsführung
- Gefährliche Strecke
- Untersuchungsnetz
- - - aktuell keine zugelassene Wegeverbindung

# Analyse und Zustandserfassung

Wo gibt es Problemschwerpunkte? Hier: Überörtlich

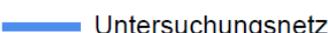
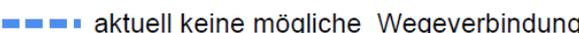
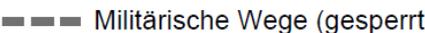
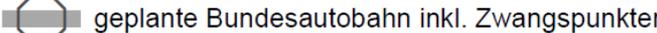
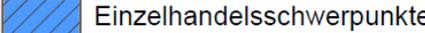
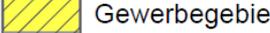
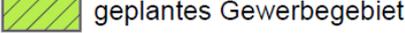
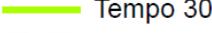
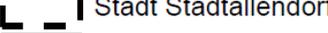
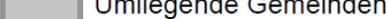


# Vorschlag für ein Untersuchungsnetz

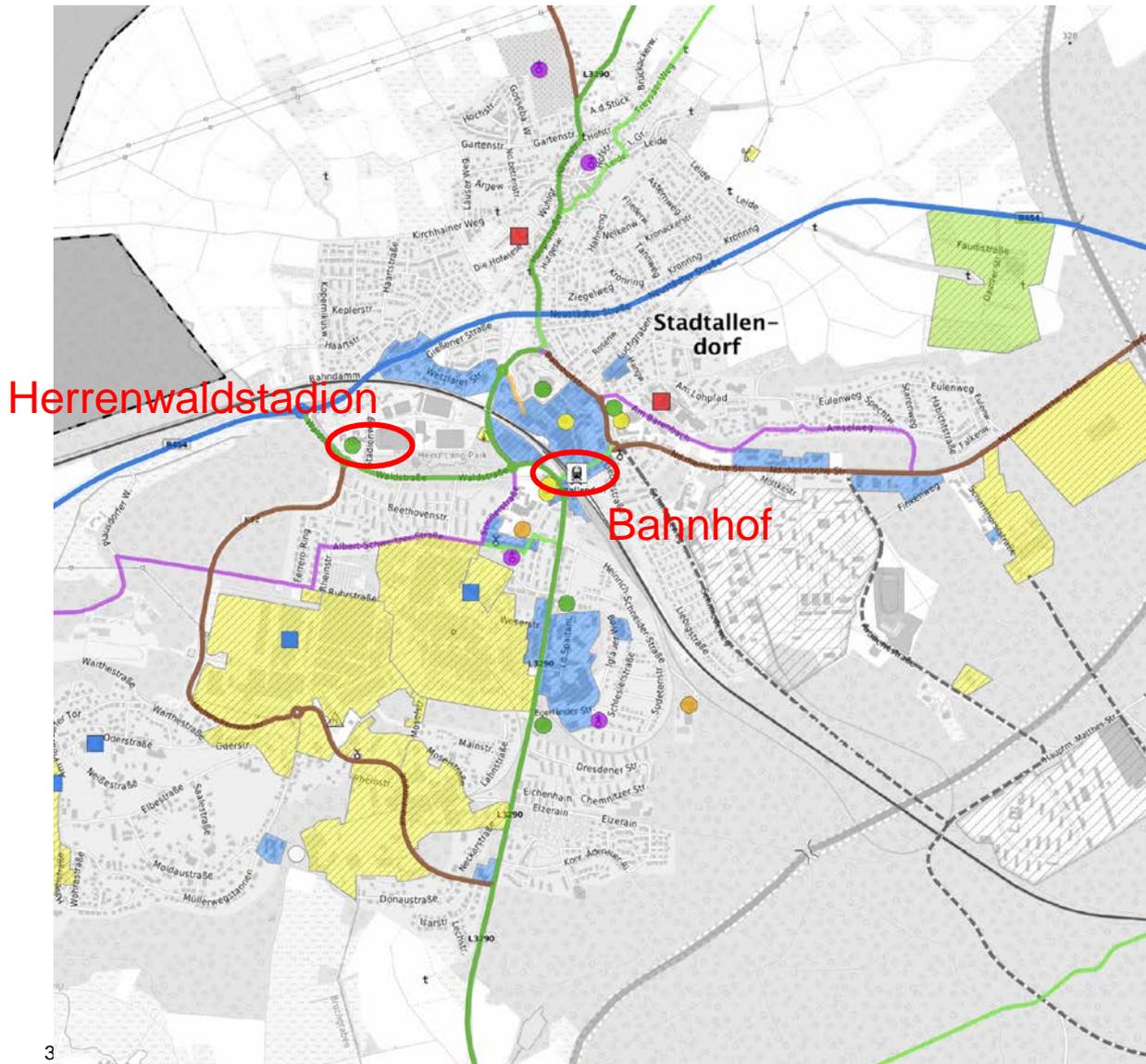


## Radverkehrskonzept für die Stadt Stadtallendorf

### Netzelemente

-  (Bus-)Bahnhof
-  KiTa
-  Grundschule
-  weiterführende Schule
-  öff. Einrichtungen, Behörden, Bildungseinrichtungen
-  Kirchen, Gemeindezentren, Jugend- und Seniorenheime
-  Grünflächen, Parkanlagen, Sport
-  geplantes Familienbildungszentrum und KiTa
-  große Arbeitgeber
-  Untersuchungsnetz
-  aktuell keine mögliche Wegeverbindung
-  Militärische Wege (gesperrt)
-  geplante Bundesautobahn inkl. Zwangspunkten
-  Einzelhandelsschwerpunkte
-  Gewerbegebiet
-  geplantes Gewerbegebiet
-  Tempo 30
-  Stadt Stadtallendorf
-  Umliegende Gemeinden

# HotSpots Fahrradparken



## Radverkehrskonzept für die Stadt Stadtallendorf

### Quellen und Ziele

- (Bus-)Bahnhof
- KiTa
- Grundschule
- weiterführende Schule
- öff. Einrichtungen, Behörden, Bildungseinrichtungen
- Kirchen, Gemeindezentren, Jugend- und Seniorenheime
- Grünflächen, Parkanlagen, Sport
- geplantes Familienbildungszentrum und Kita
- große Arbeitgeber

### Klassifiziertes Netz

- Bund
- Land
- Kreis

### touristisches Netz

- Hessischer Radfernweg
- Rhein Main Vergnügen Route
- Tour in die Hessentagsstadt von 2010

### sonstige Netzelemente

- Militärische Wege (gesperrt)
- geplante Bundesautobahn inkl. Zwangspunkten
- Einzelhandelsschwerpunkte
- Gewerbegebiet
- geplantes Gewerbegebiet
- Stadt Stadtallendorf
- Umliegende Gemeinden

# Ausblick

Thomas Meyer  
Landkreis Marburg-Biedenkopf



# Online-Karte: Netzergänzungen und Hinweise

Stadtallendorf - Abstimmung zum 1. Netzentwurf und Mängelmeldungen Klicken Sie hier für ein Anleitungsvideo

Netzänderungen und Netzergänzungen

- Linienhafte Mängel
- Punktuelle Mängel
- 1. Netzentwurf

➤ Sie bekommen Infos zur Karte per Email zugesendet!

## Persönliche Abgabe von Hinweisen

### im **Projektbüro Soziale Stadt**

- jeden Mittwoch und Donnerstag
- von 9:00 bis 12:00 Uhr

### im **Südstadt-Kiosk**

Iglauer Straße 6

35260 Stadtallendorf

Telefon 0 64 28 / 44 77 49

**Vielen Dank für Ihre Teilnahme!**

Kontakt:

[peter.gwiasda@viakoeln.de](mailto:peter.gwiasda@viakoeln.de)  
[andrea.fromberg@viakoeln.de](mailto:andrea.fromberg@viakoeln.de)