

Bisherige Maßnahmen der Lärmaktionspläne Stufe 1 bis 3

Lärmforum 28.06.2023
zur Lärmaktionsplanung Stufe 4 für Koblenz

The background features a stylized graphic of the Koblenz skyline and the Deutsches Nationaldenkmal. The skyline is rendered in shades of red and pink, while the monument is a white silhouette. The overall design is modern and uses a color palette of reds, pinks, and greys.

KOBLENZ
VERBINDET.

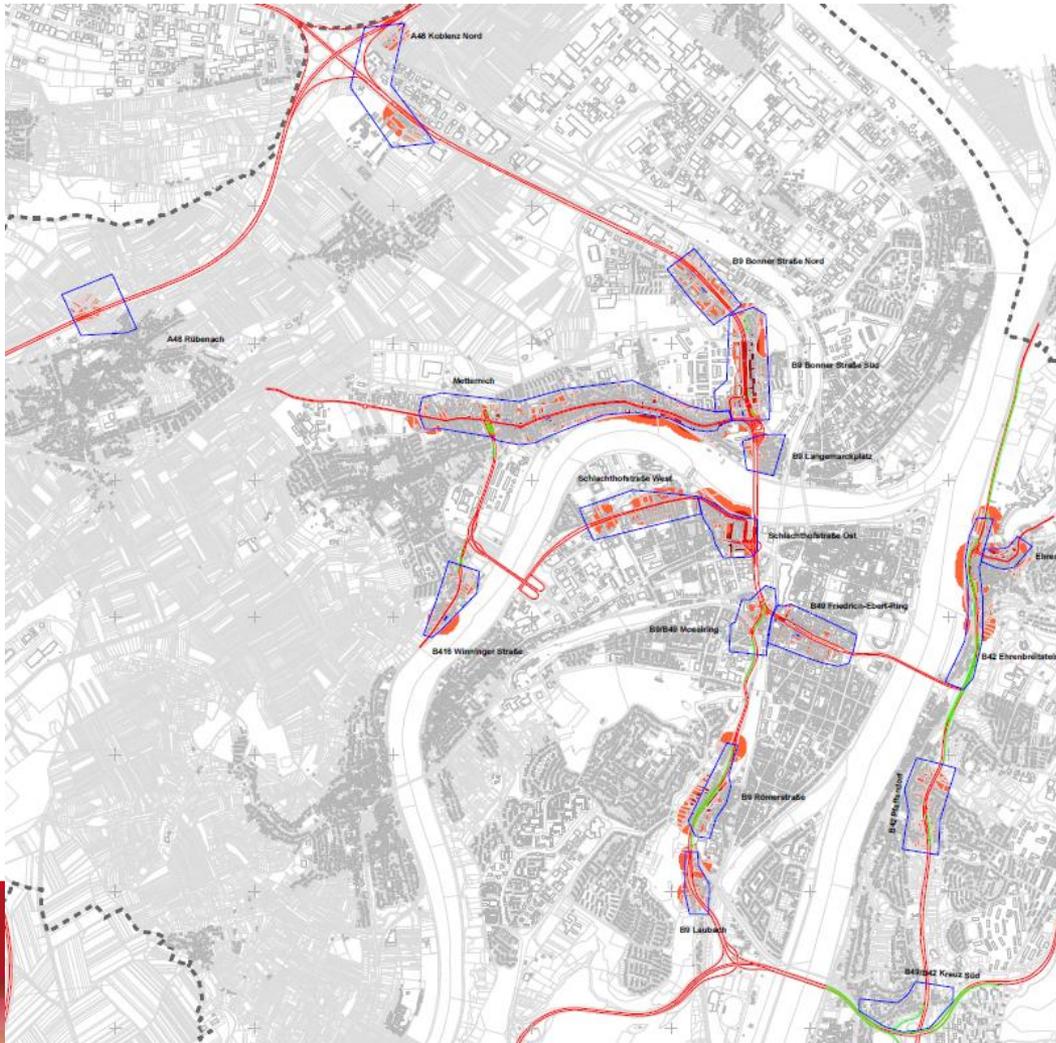
Bisherige Maßnahmen der Lärmaktionspläne

Gliederung

- 1) Gegenüberstellung der Hot-Spot-Karten bzw. der Karten zu den Maßnahmenbereichen und –prioritäten
- 2) Wie ist der Umsetzungsstand?
- 3) Was läuft gut, was läuft nicht so gut bzw. wo gibt es Schwierigkeiten?
- 4) Aufgabenstellungen für die nächste Runde:
 - Welche positiven Entwicklungen sollten weiter voran getrieben werden?
 - In welchen Bereichen sollten die Bemühungen intensiviert werden?
 - Wo gibt es systemimmanente Schwierigkeiten?
- 5) Fazit

Bisherige Maßnahmen der Lärmaktionspläne

1) Gegenüberstellung der Maßnahmenbereiche



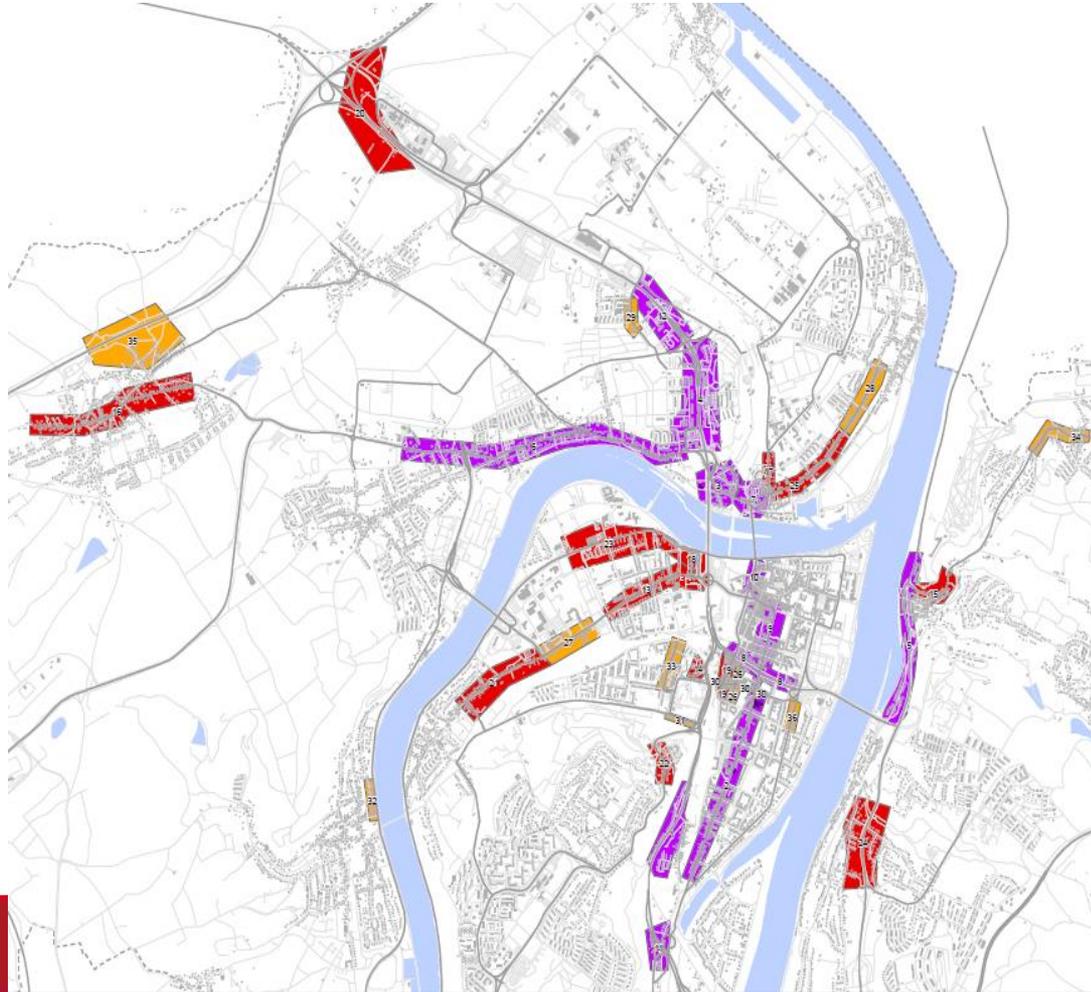
Lärmaktionsplan 1

- 17 Bereiche
- Überwiegend Hauptverkehrsstraßen (A 48, B 9, B 42, B 49, B 416, L127)
- Dienen der Sammlung und dem schnellen Abfluss des Verkehrs
- Lärmprobleme hier besonders akut (viel Verkehr, hohe Geschwindigkeiten)
- Lärminderung oft nur technisch aufwändig möglich (und teuer)



Bisherige Maßnahmen der Lärmaktionspläne

1) Gegenüberstellung der Maßnahmenbereiche

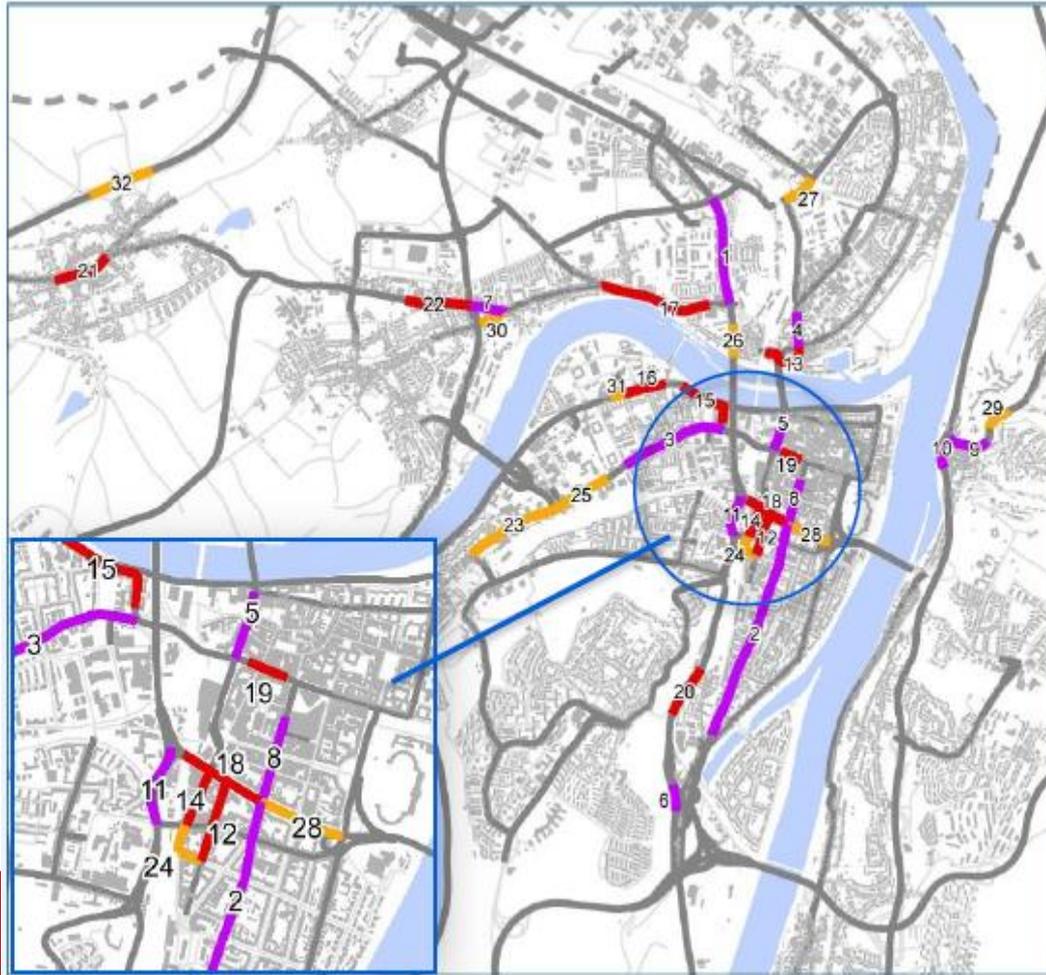


- Lärmaktionsplan 2
- 36 Bereiche
- Ausweitung der Analyse auf kleinere Straßen (bis 4000 Kfz/Tag)
- Hauptproblem-bereiche der Stufe 1 noch vorhanden
- Höchste Belastungen an B9, B42, B 416, innerstädtische Hauptachsen
- Lärmaktionsplan 3
- Entspricht Plan 2
- Keine Veränderung



Bisherige Maßnahmen der Lärmaktionspläne

1) Gegenüberstellung der Maßnahmenbereiche



Lärmaktionsplan 4

- 32 Bereiche
- Deutliche Veränderungen bei den Prioritäten
- Nach wie vor insbesondere B 9, B 42 und innerstädtische Straßen betroffen
- Deutliche Entlastung Metternich und B 42
- Vergleich nur bedingt möglich aufgrund neuer Berechnungsgrundlagen

Bisherige Maßnahmen der Lärmaktionspläne

2) Umsetzungsstand der Pläne

Nr.	Untersuchungsbereiche	Maßnahmenvorschläge											Gesamtwertung Untersuchungsbereich
		Geschwindigkeitsbeschränkungen (T 30)	Straßenräumliche Maßnahmen	Förderung Radverkehr	Fahrverbote	Fahrbahnsanierung	lärmindernde Fahrbahnoberfläche	Sonstige bauliche/technische Maßnahmen	Lärmschutzwände /Lärmschutzwälle	Schallschutzfenster u.ä.	Begrünung	Förderung Umweltverbund / Veränderung Modal Split	
1	Metternich, Trierer Straße, B 416	E a	E	E 2	E	E		E		E	E	E 2	
2	B9 Bonner Straße Süd	E b				E	E	E	E	E			
3	B 49 Schlachthofstraße Ost				E	E	E	E	E	E			
4	B 9 Römerstraße	E b			E	E		E		E			
5	B 49 Friedrich-Ebert-Ring			E 1, 3	E	E	E	E		E	E	E 1, 3	
6	Ehrenbreitstein Ortslage	E b			E					E	E		
7	B 42 Ehrenbreitstein	E b				E	E			E	E		
8	B 49 Schlachthofstraße West				E	R	E			E	E		
9	A 48 Koblenz Nord	E b								E	E		
10	B 9 Langemarckplatz	E b				E	E			E	E		
11	B 42 Pfaffendorf	E b								E	E		
12	B 9 Laubach	E b				E	E			E	E		
13	B 9 Bonner Straße Nord	E b				E	E			E	E		
14	B 416 Winninger Straße	E a	E							E	E		
15	B 49 / B 42 Kreuz Süd									E	E		
16	B 9 / B 49 Moselring									E	E		
17	A 48 Rübenach									E	E		
18	Gesamtstädtisch	E	E	E 1, 2, 3	E	E	E	E		E	E	E 1, 2, 3	

Maßnahme umgesetzt
 Maßnahme teilweise umgesetzt
 Maßnahme in Planung
 Maßnahme nicht umgesetzt

E = Empfehlung des LAP
 1 = Verbesserung Radverkehr
 2 = Anlage von Radfahr- oder Schutzstreifen
 3 = Fahrradstraße
 a = Tempo 30 nachts
 b = LKW nachts

Lärmaktionsplan 1:

1 Maßnahme umgesetzt:
 Lärmschutzwände am Kreuz Süd

7 Maßnahmen teilweise umgesetzt:
 Z.B. Bau Nordtangente und Umgestaltung Straßenraum Metternich

8 Maßnahmen nicht umgesetzt:
 V.a. Lärmschutzwände und -wälle, Schallschutzfenster, Fahrverbote)

2 Maßnahmen in Planung:
 Sanierung B9 Nord, Lärmwand A 48

(18. Maßnahme gesamtstädtisch, z.B. Veränderung Modal Split, ÖPNV)

Bisherige Umsetzung der Lärmaktionspläne

2) Umsetzungsstand der Pläne

Nr.	Untersuchungsbereiche	Maßnahmenvorschläge										Gesamtwertung Untersuchungsbereich		
		Geschwindigkeitsbeschränkungen (T 30)	Straßenräumliche Maßnahmen	Förderung Radverkehr	Fahrverbote	Fahrbahnsanierung	lärmindernde Fahrbahnoberfläche	Sonstige bauliche/technische Maßnahmen	Lärmschutzwände/Lärmschutzwälle	Schallschutzfenster u.ä.	Begrünung		Förderung Umweltschutz / Veränderung Modal Split	
1	B 9 Römerstraße					E	E							
2	Hohenzollernstraße	E	E	R 2									R 2	
3	B 9 Langemarckplatz					E	E							
4	B 9 Bonner Straße Süd					E	E							
5	B 42 Ehrenbreitstein											E		
6	Metternich (Rübenacher, Trierer, Mayener Straße)	E, p	E	R 2		E	E						R 2	
7	Knotenpunkt Balduinbrücke (großräumig incl. Andernacher Str. Süd, Schüllerplatz, Gartenstraße, Mayener Straße)		E	R 2		E	E	R					R 2	
8	B 49 Friedrich-Ebert-Ring										E			
9	Viktoriastraße / Pfulhgasse	E	E	E 2,3		E	E						E 2,3	
10	Hohenfelder Straße (Wöllershof bis Balduinbrücke)									E				
11	B 9 Laubach					E					E			
12	B 9 Bonner Straße Nord					E	E							
13	Moselweißer Straße Ost		E			E	E							
14	B 9/ B 49 Moselring (Cusanusstraße)									E				
15	Ehrenbreitstein Ortslage (Charlottenstraße / Obertal)	E, p		E 1										
16	Aachener Straße	E												
17	Andernacher Straße Nord (Richtung Rosenquartier)		E	E 2									E	
18	Schlachthofstraße Ost (und Baedekerstraße)					E	E							
19	Löhrstraße (FER bis Roonstraße)			E 1		E							E	
20	A 48 Koblenz Nord (A 48, B 9, Carl-Zeiss-Straße)					E	E							

Lärmaktionsplan 2 (Teil 1):

3 Maßnahmen umgesetzt:
Z. B. Neubau Nordtangente, straßenräumliche Maßnahmen, Förderung des Radverkehrs

18 Maßnahmen teilweise umgesetzt:

Z. B. Fahrbahnsanierungen, Radverkehrsförderung, Fahrradstraße

14 Maßnahmen nicht umgesetzt:

V.a. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Schallschutzfenster



Bisherige Umsetzung der Lärmaktionspläne

2) Umsetzungsstand der Pläne

Nr.	Untersuchungsbereiche	Maßnahmenvorschläge										Gesamtwertung	Untersuchungsbereich				
		Geschwindigkeitsbeschränkungen (T 30)	Straßenräumliche Maßnahmen	Förderung Radverkehr	Fahrverbote	Fahrbahnsanierung	lärmmindernde Fahrbahnoberfläche	Sonstige bauliche/technische Maßnahmen	Lärmschutzwälle/Lärmschutzwälle	Schallschutzwände u.ä.	Begrünung			Förderung Umweltschonend / Veränderung Modal Split			
21	Koblenzer Straße (Koblenzer Straße und Heiligenweg)	E	R														
22	Simmerner Straße			R												R	
23	Schlachthofstraße West		E														
24	B 42 Pfaffendorf												E				
25	Brederweg Süd	E															
26	Bahnhofstraße		E	E 1												E 1	
27	Moselweißer Straße West		E														
28	Brederweg Nord		E	E													
29	Von-Kuhl-Straße (In den Mittelweiden)												E				
30	Rizzastraße			R 2			E	E								R 2	
31	Beatusstraße			R 1, 2												R 1, 2	
32	B 416 Moselweinstraße						E	E									
33	Lindenstraße			R 1													
34	L 127 Arenberger Straße												E				
35	A 48 Rübenach											E					
36	Mainzer Straße		E	E 2												E 2	
37	Peter-Altmeier Ufer (außerhalb der Maßnahmenbereiche)						E	E									

E = Empfehlung des LAP
 R = Realisiert
 1 = Verbesserung Radverkehr
 2 = Anlage von Radfahr- oder Schutzstreifen
 3 = Fahrradstraße
 a = Tempo 30 nachts
 b = LKW nachts
 p = Abhängig vom Ergebnis Pilotprojekt T 30

Maßnahme umgesetzt
 Maßnahme teilweise umgesetzt
 Maßnahme in Planung
 Maßnahme nicht umgesetzt
 Maßnahme ergänzend zum LAP 2 umgesetzt

Lärmaktionsplan 2 (Teil 2):

2 Maßnahmen geplant:
 Lärmschutzwand A 48 und
 Sanierung B 9 Nord

37. Maßnahme außerhalb der
 Maßnahmenbereiche umgesetzt,
 aber u.a. durch LAP 2 angeregt:
 Austausch lärmintensives Pflaster
 am Peter-Altmeier-Ufer durch
 lärmarmen Asphalt.

Bisherige Umsetzung der Lärmaktionspläne

2) Umsetzungsstand der Pläne

Nr.	Untersuchungsbereiche	Maßnahmenvorschläge										Gesamtwertung Untersuchungsbereich				
		Geschwindigkeitsbeschränkungen (T 30)	Straßenräumliche Maßnahmen	Förderung Radverkehr	Fahrverbote	Fahrbahmsanierung	lärmmindernde Fahrbahnoberfläche	Sonstige bauliche/technische Maßnahmen	Lärmschutzwände/Lärmschutzwälle	Schallschutzfenster u.ä.	Begrünung		Förderung Umweltverbund / Veränderung Modal Split			
1	Stadtweit															
2	Stadtweit							E, aö								
3	Metternich		E													
4	Stadtweit							E, DB								

E = Empfehlung des LAP
 R = Realisiert
 1 = Verbesserung Radverkehr
 2 = Anlage von Radfahr- oder Schutzstreifen
 3 = Fahrradstraße
 a = Tempo 30 nachts
 b = LKW nachts
 p = Abhängig vom Ergebnis Pilotprojekt T 30
 aö = alternative Antriebe ÖPNV
 DB = Maßnahmen an der Bahn

Maßnahme umgesetzt
Maßnahme teilweise umgesetzt
Maßnahme in Planung
Maßnahme nicht umgesetzt
Maßnahme ergänzend zum LAP 2 umgesetzt

Lärmaktionsplan 3:

1 Maßnahme nicht umgesetzt:
Schallschutzfensterprogramm

2 Maßnahmen umgesetzt:
Alternative Antriebe im ÖPNV
und Veränderung des
Straßenraums in Metternich

1 Maßnahme teilweise
umgesetzt:
Lärmminderungsmaßnahmen an
den Eisenbahnstrecken des
Bundes

Bisherige Umsetzung der Lärmaktionspläne

3) Was läuft gut, was nicht so gut?

Kaum bis keine Entwicklung:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärm- und Umweltschutzes

Kein flächendeckendes Tempo 30 in Städten

Verkehrsplanung gibt Kommunen mehr Spielraum

■ Berlin. Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) will Kommunen bei der Verkehrsplanung neue Entscheidungsspielräume ermöglichen. „Einsparungen schaffen wir vor allem für Sicherheitsmaßnahmen an Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen und Fußgängerüberwegen. Ein flächendeckendes Tempo 30 wird es aber nicht geben“, sagt die Wissing.

Das Ministerium habe einen Entwurf zur Reform des Straßenverkehrsgesetzes vorgelegt. „Wir erweitern das Straßenverkehrs-gesetz, indem wir auch die Ziele des Umweltschutzes, der Gesund-heit und der städte- baulichen Ordnung mit aufneh-men. Weiterhin bleiben aber die Sicher-heit und Leichtigkeit des Ver-kehrs Hauptziele des Straßenver-kehrsgesetzes“, so Wissing. „Sie müssen auch in Zukunft immer be-achtet werden.“ Bei den neuen Entscheidungsspielräumen vor Ort sollen die Interessen des Straßen-verkehrs nicht vernachlässigt werden.

Länder und Kommunen könnten aber künftig schneller und flexibler auf die besonderen Anforderungen reagieren. Wichtig sei jedoch, dass es bei der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts bleibe, sagte der Minister. Der Gesetzesentwurf soll am Mittwoch vom Kabinett ver-

abschiedet werden. Wissing setzt damit eine Vorgabe des Koalitionsvertrags um. Neben dem Bundesrat muss auch der Bundestag zustimmen.

Die Reform könne die Grundla-ge für einen Modernisierungsschub im städtischen Verkehr bil-den, sagte der Direktor der Druck-fabrik Agora Verkehrswoche, Christian Hochfeld. Der öffentliche Raum in den Städten könne fester zwischen den einze-lnen Verkehrsträgern verteilt werden. Viele Städte warteten auf ei-ne Modernisierung zum Beispiel für einfa-chere Ausweisungen von Tempo-30-Zonen und für die Einrich-tung von Buspunkt und Radwegen in einem weiteren Schritt aber müsse die untergeordnete Straßenver-kehrsvorrichtung geändert werden.

Der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtebundes, Helmut De-dy, erklärte, die Städte forderten schon seit Langem vom Bund mehr Entscheidung- und Gestaltungs-spielräume im Verkehrssektor.

Das gilt für ein Parkraum-mangement und Gebühren ebenso wie für Geschwindigkeitsbe-schränkungen und neue Verkehrs-konzepte. „Der Gesetzesentwurf las-se Anzeichen für ein Umdenken er-kennen und gehe für die Städte in die richtige Richtung.“ dpw

Foto: Gerdner PhotoAgency

Quelle: Rhein-Zeitung 21.06.2023

REGELGESCHWINDIGKEIT

Wissing: Tempo 30 muss mit Grundgesetz vereinbar sein

21.06.2023, 08:34



Kommunen sollen mehr Spielräume in der Verkehrsplanung bekommen.

Foto: Sebastian Kahmert/da-Zemtreibler.de

Die Stimmen für mehr Entscheidungsfreiheit bei der Anordnung von Höchstgeschwindigkeiten innerorts werden lauter. Verkehrsminister Wissing verweist bei den Entscheidungsspielräumen auf das Grundgesetz.

Quelle: Hamburger Abendblatt 21.06.2023

Kommunen fordern mehr Freiheit bei Geschwindigkeiten



Die Kommunen machen Druck beim Bund für mehr Entscheidungsfreiheit über Höchstgeschwindigkeiten innerorts.

200 Städte und Gemeinden haben sich bereits zum „Initiative für lebenswerte Städte durch stadtverträgliche Geschwindigkeiten“ zusammengeschlossen. Der Bund müsse endlich tätig werden und den Kommunen mehr Kompetenzen übertragen, erklärte Thomas Dierberg, Sprecher der Initiative und Leipziger Stadtverordnet, anlässlich einer Online-Konferenz am Mittwoch.

Er warf dem Bundesverkehrsministerium eine „Verzögerungstaktik“ vor. Im Koalitionsvertrag sei festgeschrieben, dass den Kommunen Entscheidungsspielräume eröffnet werden sollen. Straßenverkehrsrecht und Straßenverkehrsplanung sollten so geändert werden, dass Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden. Ein Gespräch zwischen der Initiative und dem Bundesverkehrsminister sei bislang aber noch nicht zustande gekommen, meinte Dierberg.

Quelle: T-Online 21.06.2023

- Förderprogramm passiver Schallschutz für stark betroffene Bürger
 - Einsatz technischer und kostenintensiver Maßnahmen wie Lärmschutzwände oder –wälle
- (Gründe: rechtliche Restriktionen und finanzielle Probleme der Kommunen)

Bisherige Umsetzung der Lärmaktionspläne

3) Was läuft gut, was nicht so gut?

Entwicklungen außerhalb des Einwirkungsbereichs der Stadtverwaltung:

- Lärm mindernde Maßnahmen an den Eisenbahnstrecken der Deutschen Bahn
- Schallschutz an der Schiene
- Schallschutz am rollenden Material

(Die Stadtverwaltung versucht, durch Unterstützung der Bürgerinitiativen und durch Stellungnahmen zu den Planungen des Eisenbahnbundesamtes einzuwirken, hat aber keinerlei rechtliche Handhabe)

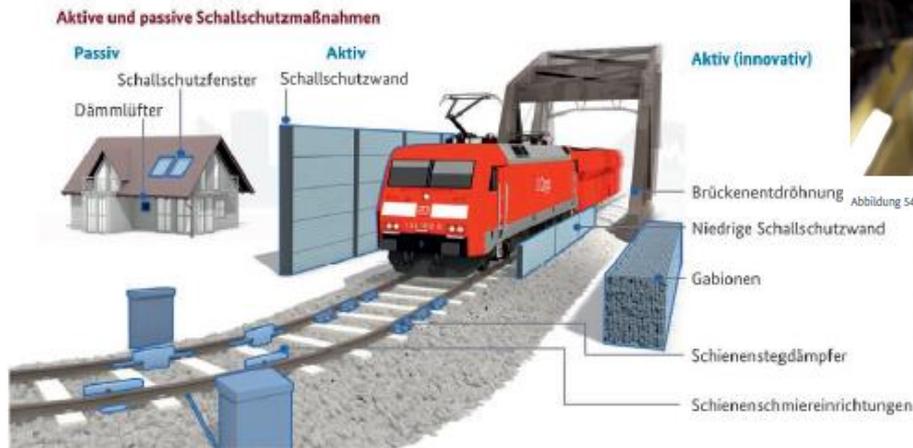


Abbildung 53: Im aktiven und passiven Schallschutz entwickelte und verwendete technische Lärminderungsmaßnahmen.



Abbildung 54: Beispiel einer LL-Bremsohle.



Abbildung 55: Schienenstegdämpfer im Verlauf der Elbtalstrecke.



Abbildung 57: Niedrige Schallschutzwand.

Quelle: EBA Lärmaktionsplan

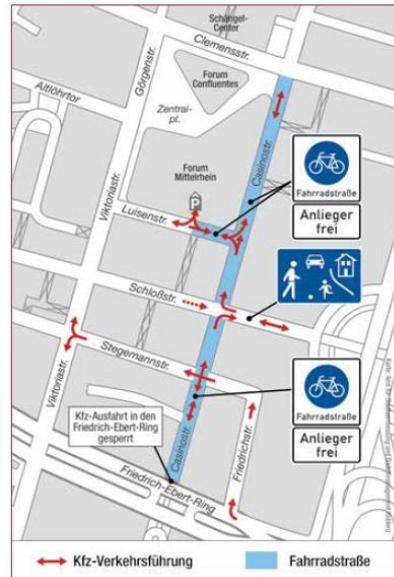
Bisherige Umsetzung der Lärmaktionspläne

3) Was läuft gut, was nicht so gut?

Positive Entwicklungen:

- Straßenräumliche Umgestaltung an immer mehr Stellen im Stadtgebiet durch die Anlage von Radschutz- und Radverkehrsstreifen und die erste Fahrradstraße
- dadurch Abrücken der Hauptemissionsquelle motorisierter Verkehr vom Immissionsort Gebäude
- dadurch Stärkung des sog. Umweltverbundes und Reduzierung des motorisierten Verkehrs in der Stadt

Wo beginnt und endet die Fahrradstraße und wie ist die Kfz-Verkehrsführung?



FAHRRADSTRASSE

Casinostraße

Informationen für Anwohner



KOBLENZ
VERBINDET.

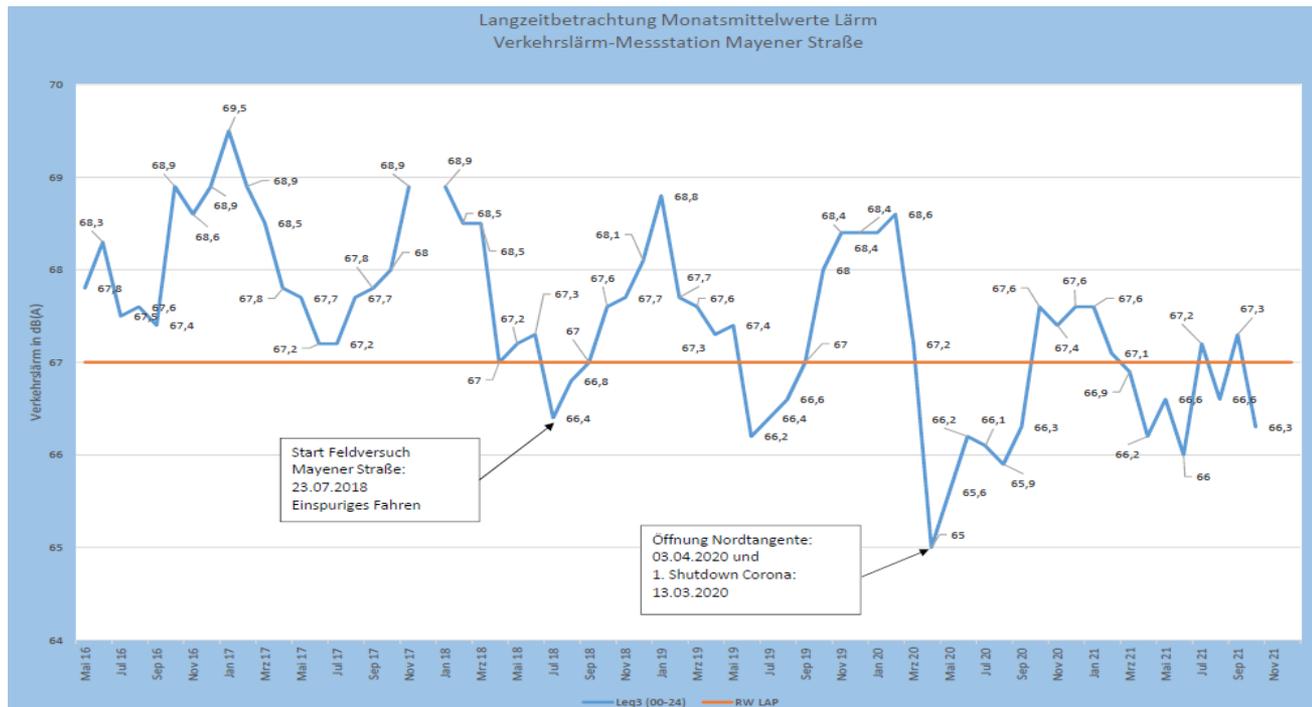
KOBLENZ
VERBINDET.

Bisherige Umsetzung der Lärmaktionspläne

3) Was läuft gut, was nicht so gut?

Positive Entwicklungen:

- Neubau der Nordtangente und damit verbunden deutliche Entlastung insbesondere für Metternich

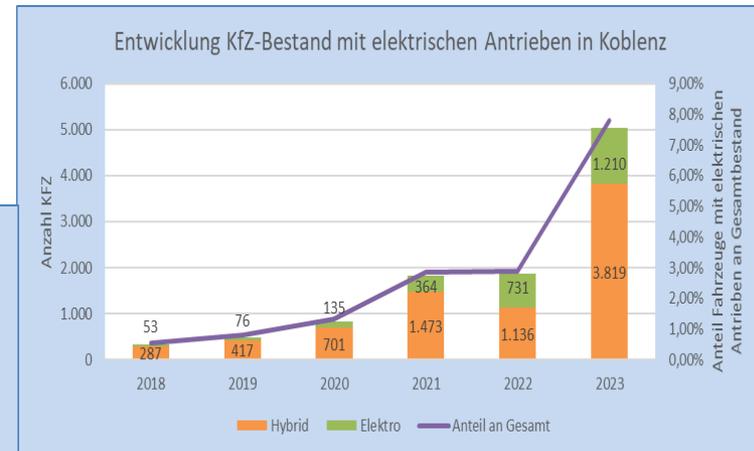
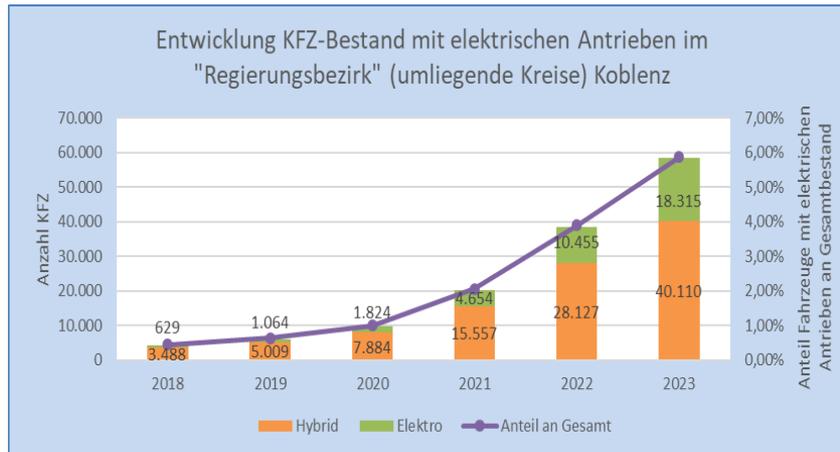


Bisherige Umsetzung der Lärmaktionspläne

3) Was läuft gut, was nicht so gut?

Positive Entwicklungen:

- Flottenveränderung hin zur Elektromobilität (im MIV, bei Dienstflotten, im ÖPNV, sogar im Lieferverkehr)



Bisherige Umsetzung der Lärmaktionspläne

3) Was läuft gut, was nicht so gut?

Positive Entwicklungen:

- Synergieeffekte, nicht nur mit der Radverkehrsförderung, sondern auch mit den Klimaschutzzielen, den verkehrsplanerischen und städteplanerischen Zielen und den Luftreinhaltemaßnahmen
- Vermehrte Nutzung alternativer Antriebe
- Stärkung des Umweltverbundes und Verzicht auf den motorisierten Individualverkehr
- Städte- und Quartiersplanungen der kurzen Wege und der Innenverdichtung vor Außenentwicklung (tägliche Wege werden fußläufig erreichbar)
- Verstärkte Diskussionen um Geschwindigkeitsbeschränkungen (z.B. Initiative „lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“)
- Bemühungen, die Innenstädte wieder lebenswerter zu machen

Bisherige Umsetzung der Lärmaktionspläne

4) Aufgabenstellung für die nächste Runde

Welche positiven Entwicklungen sollten weiter voran getrieben werden?

Zukunftsfähigen Städte- und Verkehrsplanungen mit

- Stärkung des Umweltverbundes,
 - möglichst netzdeckenden und bevorrechtigten Radverkehrsführungen,
 - Bike-Sharing, Car-Sharing,
 - Integration alternativer Transportmittel und Antriebe,
 - Quartieren der kurzen Wege,
 - alternativen Logistikkonzepten,
 - gesenkten innerstädtischen Geschwindigkeiten
- umweltfreundliche Verkehrsmittel und –konzepte haben das Potenzial, die Umweltbelastungen wie Lärm, Luftschadstoffe und CO₂-Emissionen in den Innenstädten zu reduzieren
- Verkehrswende im Fokus bei der Lärmaktionsplanung, denn die Reduzierung des motorisierten Verkehrs trägt zur Vermeidung von Lärmemissionen bei
- Vermeidung von Verkehrsemissionen = bevorzugte Strategie!

Bisherige Umsetzung der Lärmaktionspläne

4) Aufgabenstellung für die nächste Runde

Wo sollten die Bemühungen intensiviert werden?

- Wo Vermeidung oder Minderung der Lärmimmissionen nicht möglich ist, sollten die Betroffenen mit anderen Maßnahmen entlastet werden
- An einigen Stellen bleiben nur hochinvestive technische Möglichkeiten des aktiven und passiven Schallschutzes
- Wo Lärmschutzwände und –wälle und/oder Schallschutzfenstern, -türen und –lüftern nötig und sinnvoll sind, muss eine Möglichkeit gefunden werden, die Finanzierung zu ermöglichen
- Leider keine gesetzliche Verpflichtung, somit kollidieren freiwillige Programme und Leistungen mit der finanziellen Lage der Kommunen
- Die Lärmaktionsplanung ist über Europa- und Bundesgesetz verpflichtend, deshalb sollte auch die Umsetzung verpflichtend sein und mit entsprechenden Haushaltsmitteln von der Bundesregierung versehen werden

Bisherige Umsetzung der Lärmaktionspläne

4) Aufgabenstellung für die nächste Runde

Wo gibt es systemimmanente Schwierigkeiten?

- Rechtliche Unstimmigkeiten bzw. Regelungslücken:
 - Z.B. bei der Umsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen: StVO und nachfolgende Bestimmungen ↔ Lärmschutzziele
 - Z.B. die Lärmaktionspläne sind verpflichtend, die tatsächliche Umsetzungsverpflichtung der Maßnahmen ist rechtlich nicht geregelt
- Fehlende Finanzmittel:
 - Die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen, z. B. für kostenintensive technische Maßnahmen wie Lärmschutzwände sind i.d.R. freiwillige Leistungen, die vom Haushalt abhängig sind
- Fehlende Zuständigkeiten bzw. Einflussmöglichkeiten der Kommunen:
 - Z.B. hinsichtlich des Umfangs und der Zeitschiene von Lärminderungsmaßnahmen am Schienennetz der DB

Bisherige Umsetzung der Lärmaktionspläne

5) Fazit

- Die Umsetzung der Lärmaktionspläne erfolgt teilweise gut, teilweise weniger gut und in manchen Bereichen gibt es seit Jahren leider keinerlei Veränderungen
- Das Bewusstsein für Umweltprobleme und für Lösungsansätze hat sich gerade in den letzten Jahren – zuerst durch die Klagen gegen schlechte Luft und dann durch die Klimakrise - deutlich verändert und auch die Lärmaktionsplanung profitiert davon
- So geht es auch für den Lärmschutz in kleinen Schritten vorwärts
- Die Lärmaktionsplanung ist ein fortschreitender Prozess und die Verwaltung arbeitet kontinuierlich mithilfe unterschiedlicher Ansätze an der Verbesserung der Situation – auch dank Ihrer Mithilfe!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Katrin Freiberg
Umweltamt der Stadt Koblenz
Technischer Umweltschutz
0261/129-1540