



1. Aachener Verkehrssicherheitskonferenz

10.03.2020

1. Anlass

„Liebe braucht Abstand“ ist Slogan und Programm der gleichnamigen Verkehrssicherheitskampagne des Landes NRW. Mit ihr unterstützt das Land NRW interessierte und engagierte Kommunen in ihrer Verkehrssicherheitsarbeit.

Unzureichendes Abstandsverhalten im Verkehr ist nicht nur eine viel zitierte Quelle zunehmender Aggressivität, sondern auch relevant im Unfallgeschehen. Eine Verkehrsuntersuchung des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zeigt, dass mangelnder Abstand innerorts eine der führenden Unfallursachen ist. Dies hat nicht nur großen Einfluss auf das Verkehrsklima einer Stadt, sondern stellt auch einen wichtigen Ansatzpunkt zur Vermeidung von Unfällen dar.

Diese Erkenntnis und weitere lokalspezifische Gründe waren auch Anlass für die Stadt Aachen, sich um die Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ zu bewerben bzw. sich zu beteiligen. Initiator*innen sowie Inhalte, Ablauf und Arbeitsweise der Kampagne werden im Folgenden erläutert.

2. Die Verkehrssicherheitskonferenz - Ablauf und Arbeitsweise

Die 1. Aachener Verkehrssicherheitskonferenz fand am 10. März 2020 von 17-20 Uhr im Generalsaal des SuperC der RWTH Aachen statt. Teilgenommen haben 45 Vertreter*innen aus den Bereichen Bürgerschaft, Einzelhandel, Interessenverbände, Kammern, Fahrschulen, Bildung, Verkehrsdienstleistung, Güterlogistik, Politik, Polizei und Verwaltung.

Die Begrüßung seitens der Stadt Aachen erfolgte durch Stadtbaurätin Frauke Burgdorff.

Vertreter*innen der Agentur P3 führten in die Verkehrssicherheitskonferenz ein und moderierten im Anschluss die Arbeitsgruppen. Sie wurden unterstützt durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW und die Ingenieurgesellschaft Stolz (IGS).

Ziel der Konferenz war es, gemeinsam mit den Teilnehmenden Bausteine für die Verkehrssicherheitsarbeit in Aachen zu ermitteln und sie am Ende in einer Vereinbarung zusammenzuführen.

Im Laufe der Veranstaltung sollten die Anwesenden aus ihren unterschiedlichen Perspektiven auf Mobilität wichtige Eckpfeiler für eine sichere Teilnahme am Verkehr in Aachen benennen. Sie sollten Aachen-spezifische Grundsätze, Leitwerte, Parameter und zentrale Verhaltensregeln beinhalten.

Wie in allen an der Kampagne teilnehmenden Kommunen werden die Ergebnisse der Verkehrssicherheitskonferenz dem jeweils zuständigen Ausschuss mit Bitte um Bestätigung vorgelegt und sollen so auch über die Laufzeit der Kampagne hinaus verbindliche Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit sowie die allgemeine Verkehrsplanung der Kommune bleiben. Das in Aachen zuständige Gremium ist der Mobilitätsausschuss.

3. Generelle Anmerkungen zur Verkehrssicherheit in Aachen

In der Stadt Aachen ereigneten sich im Jahr 2019 insgesamt 1.210 Unfälle. Das sind zwar 79 Unfälle (6,1%) weniger als im Jahr 2018 (2018: 1.289 Unfälle), aber immer noch zu viele zum Erreichen der selbstgesteckten Vision Zero.

Der ADFC Fahrradklima-Test ist ein Indikator dafür, wie die Bevölkerung Qualität und Rahmenbedingungen für das Radfahren in der eigenen Stadt einschätzt. Hier wurde die Situation in Aachen im Jahr 2018, zum Zeitpunkt der Bewerbung, mit der Schulnote 4,3 bewertet. In diese Bewertung fließt auch das subjektive Sicherheitsempfinden ein.

Vor diesem Hintergrund strebt die Stadt Aachen eine deutliche Verbesserung der objektiven Verkehrssicherheit und des subjektiven Sicherheitsempfindens an. Es wurden bereits eine Reihe wichtiger Aktivitäten erfolgreich eingeleitet, wie z.B.

- Ratsbeschluss, einen Aktionsplan für mehr Verkehrssicherheit aufzustellen,
- Einrichtung einer neuen Personalstelle zur "Umsetzung des Aktionsplans Verkehrssicherheit", die seit 08/2018 besetzt ist,
- Aktionen im öffentlichen Raum zum Abstandsverhalten,
- Ausrüstung von 800 städtischen Fahrzeugen, ASEAG-Bussen und Leihrädern mit Aufklebern zur Sensibilisierung für das Thema "Abstand",
- Ausbildung von zwei Straßen-Sicherheitsauditor*innen.

Die Durchführung der Kampagne „Liebe braucht Abstand“ ergänzt das Engagement der Stadt Aachen daher hervorragend.

4. Ergebnisse der Verkehrssicherheitskonferenz

Im Rahmen der Konferenz wurden von den Teilnehmenden in den Arbeitsgruppen **Fußverkehr**, **Radverkehr** und **motorisierter Verkehr** (Kfz/Lkw/ÖPNV) verschiedene Konfliktpunkte konkret benannt.

Konfliktpunkte aus Sicht Zu-Fuß-Gehender

... mit anderen Zu-Fuß-Gehenden

- mangelhafte Rücksichtnahme untereinander,
- Nutzung und Ablenkung durch Mobiltelefone und Kopfhörer,
- Menschentrauben, die den Bewegungsraum einengen.

... mit Radfahrenden

- regelwidrige Nutzung von Gehwegen,
- unangemessener Überholabstand,
- plötzliche Änderungen in der Bewegung, z.B. abruptes Stehenbleiben,
- unangepasste Fahrgeschwindigkeit,

- mangelnde Vor-Sicht bzw. die fehlende Berücksichtigung der Raumansprüche Zu-Fuß-Gehender,
- Parken auf Gehwegen zu Lasten des Bewegungsfreiraums des Fußverkehrs,
- fehlende Wahrnehmung/Akzeptanz des Fußverkehrs als eigenständige und gleichberechtigte Verkehrsart.

... mit motorisierten Verkehrsteilnehmenden (Kfz-/Lkw-/Bus-Führende)

- zugestaute Kreuzungen,
- Missachtung des punktuellen Vorrangs Zu-Fuß-Gehender,
- fehlendes Blinken beim Abbiegevorgang,
- der Situation nicht angepasste Geschwindigkeit,
- auf Gehwegen regelwidrig haltender/parkender Pkw- und Lieferverkehr,
- auf Fußgängerüberwegen haltende Busse.

Konfliktpunkte aus Sicht Radfahrender

... mit Zu-Fuß-Gehenden

- mangelhafte Beachtung durch Zu-Fuß-Gehende,
- mangelhafte partnerschaftliche Akzeptanz in für den Radverkehr frei gegebenen Fußgängerzonen,

... mit anderen Radfahrenden

- Geisterradelnde (unerwartetes Kreuzen),
- fehlende Beleuchtung der Fahrräder (mangelhafte Sichtbarkeit).

... mit motorisierten Verkehrsteilnehmenden (Kfz-/Lkw-/Bus-Führende)

- mangelhaftes Abstandsverhalten bei Überholvorgängen,
- Abdrängen auf schmalen Straßen,
- fehlende Rücksichtnahme beim Abbiegen,
- als zu hoch empfundenes Kfz-Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs,
- plötzliches Öffnen von Türen des ruhenden Verkehrs (Dooring).

... an ÖPNV-Haltestellenbereichen,

- streckenweise als unzureichend empfundene Trennung zwischen den Fahrflächen des motorisierten und des Radverkehrs,
- zugeparkte Radverkehrsanlagen,
- Ausparken aus Schrägparkplätzen

Insgesamt wünschen sich Radfahrende von den anderen Verkehrsteilnehmergruppen ein vorausschauendes und fehlertoleranteres Verhalten im Begegnungsfall.

Konfliktpunkte aus Sicht der motorisierten Verkehrsteilnehmenden (Kfz-/Lkw-/Bus-Führende)

... mit Radfahrenden

- Fahren im Mischverkehr aufgrund unattraktiver oder mangelhafter oder nicht vorhandener Radverkehrsanlagen,
- Beeinträchtigung des ÖPNV durch Freigabe des Radverkehrs auf Bussonderfahrstreifen,
- unzureichende Sichtbarkeit von Radfahrenden aufgrund fehlender oder mangelhafter Beleuchtung,
- mangelhafte Wahrnehmbarkeit bei Rechtsabbiegevorgängen von Großfahrzeugen/Lkw.

... mit anderen motorisierten Verkehrsteilnehmenden (Kfz-/Lkw-/Bus-Führende)

- mangelhafte Rücksichtnahme,
- zu dichtes Auffahren,
- Einfahren in Kreuzungen unter Inkaufnahme des Risikos, andere Verkehrsteilnehmende zu blockieren,
- überhöhte Geschwindigkeit und zugestellte Flächen des fließenden Verkehrs,
- Behinderung bei der Wieder-Ausfahrt des ÖPNV aus Haltestellen,
- Parken in Haltestellenbereichen.

... mit allen Verkehrsteilnehmenden

- Regelmissachtung,
- mangelhafte Berücksichtigung der Flächenbedürfnisse der Logistikbranche im Zuge von Straßenraumneuaufteilungen. Dies erschwert die notwendige verkehrssichere innerstädtische Logistik und belastet das Verhältnis und die Wahrnehmung der Logistikbranche im Kontext zu den übrigen Verkehrsteilnehmenden.
- mangelhafte Berücksichtigung der Belange Bus-Führender in Haltestellenbereichen des ÖPNV. Hier überlagern sich besonders konzentriert die unterschiedlichen Belange der Verkehrsarten (Fuß-, Rad-, Kfz- und öffentlicher Verkehr).

... grundsätzlich befinden sich motorisierte Verkehrsteilnehmende oft selbstgewählt oder aufgrund der Rahmenbedingungen in sehr komplexen Situationen durch die

- umfangreiche im Kfz zu bedienende Technik,
- mitunter vielfältigen Verhaltensabläufe,
- Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden,
- als überfrachtet wahrgenommene Ausstattung der Straßen mit StVO-Beschilderung, Hinweiszeichen und Wegweisern,
- Ablenkung durch Multimedia-Systeme.

5. Aachener Deklaration zur Verkehrssicherheit

In den im Rahmen der Konferenz gebildeten Arbeitsgruppen und dem abschließenden Plenum wurden die Inhalte der nachfolgenden Deklaration erarbeitet.

5.1 Vision eines „idealen“ Miteinanders

Das zukünftige Verkehrsverhalten der Aachener*innen ist rücksichtsvoll und geprägt von einer **aufmerksamen Gelassenheit**.

- **Aufmerksamkeit** steht für Konzentration auf die Verkehrsabläufe, die Beachtung der Regeln sowie die Kommunikation, sich z.B. über Blinken oder Gesten mitzuteilen.
- Unter **Gelassenheit** verstehen die Aachener*innen, sich situativ in andere Verkehrsteilnehmende zu versetzen, sich verständnisvoll und präventiv zu verhalten und fehlertolerant zu sein.

5.2 Grundsätze

Die Vision wird Realität durch das aktive Leben der Grundhaltungen

- **regelkonformes Verhalten**
Vermittlung, Kenntnis und eigenverantwortliche Aneignung der StVO-Regeln und ihrer Neuerungen sind Grundlegend wichtig für eine sichere Mobilität. Dies schließt auch die Kenntnis von und die Offenheit für neue Infrastrukturelemente, wie z.B. Protected Bike Lanes, Buffered Lanes, Fahrradstraßen/-zonen, ein.
- **offene und aktive Kommunikation**
Das eigene Verkehrsverhalten klar zu kommunizieren ist Bestandteil einer verantwortungsvollen Teilnahme am Verkehr. Beispielsweise das frühzeitige Anzeigen von Richtungswechseln durch Blinken oder Handbewegungen ermöglicht ein vorausschauendes Fahren/Sich-Bewegen aller am Verkehr Teilnehmenden und fördert das sichere Miteinander.
- **praktizierte Gleichberechtigung**
Nur die gegenseitige Anerkennung und Wertschätzung aller am Verkehr Teilnehmenden ermöglicht ein respektvolles Miteinander.

5.3 Leitwerte

"Werte" oder "Wertvorstellungen" sind allgemein als erstrebenswert, für gut befundene, spezifische Wesensmerkmale einer Person, einer Gemeinschaft oder eines Projektes.

Für die zukünftige Verkehrssicherheit in Aachen gilt folgende Werte-Hierarchie:

1. aufmerksame Gelassenheit,
2. Rücksichtnahme,
3. Respekt,
4. regelkonformes Verhalten,
5. Empathie/Verständnis,

6. vorausschauendes und verantwortungsbewusstes Fahren und Sich-Bewegen,
7. Eindeutigkeit/Kommunikation/Geste,
8. Gemeinschaft und Gleichberechtigung.

Diese Leitwerte bilden die Eckpunkte für die im Rahmen der 1. Aachener Verkehrssicherheitskonferenz als erstrebenswert definierten Mobilitätskultur. Gleichzeitig geben sie die Themen für die zukünftige kommunikative Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit in Aachen.

5.4 ACHTSAM UNTERWEGS

Als erste konkrete Ansatzpunkte für eine respektvolle, gleichberechtigte und partnerschaftliche Mobilität in Aachen wurden insbesondere die folgenden Ansatzpunkte definiert:

- **Verbindliche Regelkunde** - Kenntnis und Einhaltung der Regeln der StVO.
- **Verhalten** - Klare und eindeutige Verhaltensweisen.
- **Abstand** - Die Einhaltung von Abstand
 - zwischen motorisiertem (Kfz-/Lkw-/Bus-) und Radverkehr $\geq 1,50$ m.
 - zwischen Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden in Abhängigkeit von der Art der Verkehrsanlage, des Verkehrsraums und der Fahrgeschwindigkeit des Radverkehrs.
- **Sicht** – Sicherstellung intakter Sichtbeziehungen an Knotenpunkten/(privaten) Zufahrten, Fußgängerüberwegen, Querungsstellen.
- **Geschwindigkeit** – Situativ angepasste Fahrgeschwindigkeit in der Interaktion mit anderen (schutzbedürftigen) Verkehrsteilnehmenden.

6. Aachen - Projektstadt "Liebe braucht Abstand"

Im Einklang mit allen anderen „Liebe braucht Abstand“-Projektstädten wurde auch in Aachen von den Konferenzteilnehmenden auf gravierende Wissens- und daraus resultierende Verhaltensdefizite durch alle Gruppen Verkehrsteilnehmender hingewiesen. Diese betreffen die einschlägigen Regeln der StVO, z.B.

- Interaktion zwischen motorisiertem (Kfz/Lkw) und Busverkehr (Ausfahrt Haltestelle),
- Abstandsverhalten zwischen motorisiertem (Kfz/Lkw/Bus) und Radverkehr),
- Abstandsverhalten zwischen Rad- und Fußverkehr,
- regelwidriges Halten/Parken auf Flächen des Fuß- und Radverkehrs,
- Vorrang des Fußverkehrs an Fußgängerüberwegen.

Es wird vermutet, dass dies seine Ursachen hat

- in einem **Informationsdefizit**, da Aktualisierungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) nicht vermittelt bzw. mit Abschluss der Führerscheinprüfung nicht mehr aktualisiert werden.
- in einem **Konkurrenzverhalten** zwischen den Gruppen Verkehrsteilnehmender, indem die unterschiedlichen Verkehrsarten Raum für die eigene Mobilität und ihre Bedürfnisse einfordern.

- in allgemein zu beobachtender, gesamtgesellschaftlich **abnehmender Sensibilität** und dem fehlenden Blick für andere, weshalb diese Aspekte im wahrsten Sinne des Wortes „auf der Strecke“ bleiben.

7. Fazit

Die Summe der o.g. Themen führte im Rahmen der Konferenz zur Aussage eines Teilnehmers: „Bei der Enge des Verkehrsraums kann es keiner mehr richtig machen“.

Es herrschte Einvernehmen, dass aufgrund der infrastrukturellen Situation in Aachen eine entspannte Grundhaltung für ein partnerschaftliches sowie verantwortungsvolles Miteinander grundlegend wichtig ist. Hierzu sind ein aufmerksames, vorausschauendes Denken und (Re)Agieren im Straßenverkehr erforderlich. Die Teilnehmenden haben beide Verhaltenskomponenten auf die einprägsame Formel „**Aufmerksame Gelassenheit**“ gebracht.

8. Ausblick

Mit den o.g. Ergebnissen der 1. Aachener Verkehrssicherheitskonferenz sind Schwerpunktthemen für die Ausrichtung der Kommunikation im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit in Aachen ermittelt. In die weiteren Aktivitäten sollen die mit Verkehrssicherheitsarbeit befassten Akteure (Bürgerschaft, Einzelhandel, Interessenverbände, Kammern, Fahrschulen, Bildung, Verkehrsdienstleistung, Güterlogistik, Politik, Polizei und Verwaltung) aktiv eingebunden werden.

Das vorliegende Dokument leistet einen wichtigen fachlichen und kommunikativen Beitrag zur zukünftigen strategischen Vorgehensweise im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit der Stadt Aachen. Im Rahmen seiner Entstehung wurde ein Netzwerk gebildet, das Verantwortliche aus den verschiedenen Bereichen, die beruflich und/oder ehrenamtlich motiviert mit Mobilität in Aachen befasst sind, zusammen bringt. Sie multiplizieren Verkehrssicherheitsarbeit und machen sie erfolgreich.

Die Aachener Verkehrssicherheitskonferenz hat sich – entsprechend ihrer Intention – mit Ideen und Lösungsvorschlägen für die lokale Verkehrssicherheitsarbeit auf der Verhaltens- und Einstellungsebene befasst. Die Wirksamkeit einer Verkehrssicherheits- bzw. Kommunikationskampagne findet jedoch dort ihre Grenzen, wo funktionale Mängel und Defizite in der Verkehrsinfrastruktur zu Fehlverhalten führen bzw. dieses begünstigen. Es ist deshalb ebenfalls Ziel von „Liebe braucht Abstand“, parallel zur Kampagnenlaufzeit eine Debatte in Verwaltung, Politik und Bürgerschaft anzustoßen. Es sind Fragen nach der zukünftigen Ausgestaltung einer nachhaltigen, sozialverträglichen und zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur zu stellen und zu beantworten.

Im Rahmen der 1. Aachener Verkehrssicherheitskonferenz hat diese Diskussion unter den Stichworten „Neuaufteilung des Straßenraums“, „adäquate Bemessung von Fuß- und Radverkehrsanlagen“, „Kfz-Parken im Straßenraum“, „Überfrachtung des Straßenraums“ bereits begonnen. Aachen ist diesbezüglich auf dem richtigen Weg!

Die personelle Untermauerung der Wichtigkeit der Verkehrssicherheit im Fachbereich Stadtentwicklung, Stadtplanung und Mobilitätsinfrastruktur, die Ausbildung von Sicherheitsauditor*innen, die Gründung einer VEP-Fachkommission, die Neudefinition für Radverkehrsanlagen und viele andere Aktivitäten sind wichtige Schritte, um den angestrebten Dialog und eine Transformation der Verkehrsinfrastruktur einzuleiten.

Die Stadtverwaltung Aachen strebt an, gemeinsam mit den Teilnehmenden der Konferenz weitere, themenspezifische Aktionen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Aachen zu planen und umzusetzen. Dies geschieht anknüpfend an die Konferenz und aufbauend auf die gemeinsam verabschiedeten Grundsätze.

9. Anhang

Kurzdarstellung der Kampagne „Liebe braucht Abstand“

Die Verkehrssicherheitskampagne „Liebe braucht Abstand“ thematisiert das häufig problematische Abstandsverhalten zwischen den mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln am Verkehr Teilnehmenden – speziell zwischen Kfz, Kfz und Radverkehr und auch Rad- und Fußverkehr. Ziel ist, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, indem die Verkehrsteilnehmenden über die aus ihrem Verhalten resultierenden Gefahren **informiert**, für einen sicheren Abstand **sensibilisiert** und zu einer Verhaltensänderung **motiviert** werden.

„Liebe braucht Abstand“ ist eine kommunale Verkehrssicherheitskampagne, die sich an alle Städte und Gemeinden in NRW richtet, die proaktiv Unfallgefahren ermitteln und reduzieren wollen.

Strategischer Aufbau und Module

Die Durchführung verläuft in mehreren aufeinander aufbauenden Stufen:

1. Stufe: Dialog mit Agierenden: Verkehrssicherheitskonferenz

Den Beginn der Kampagne markiert eine kommunale Verkehrssicherheitskonferenz. Hier wird in einem moderierten Prozess im Rahmen eines Workshops mit relevanten Fachämtern der Kommune sowie ausgesuchten Vertreter*innen der Verkehrsmittel Kfz-/Lkw-/Bus, Rad und Fußverkehr ein konsensueller Verhaltenskodex erarbeitet. Es werden Problemstellen in der Kommune benannt und Lösungsansätze vorgeschlagen. Dies ist Grundlage für eine vom zuständigen kommunalen Gremium zu beschließende „Deklaration Verkehrssicherheit“ als Baustein der zukünftigen kommunalen Verkehrsplanung bzw. Verkehrssicherheitsarbeit.

2. Stufe: Medienoffensive

Im Anschluss an einen positiven Beschluss werden die Ergebnisse der Verkehrssicherheitskonferenz der Öffentlichkeit vorgestellt. Weitere Bestandteile der Öffentlichkeitsarbeit sind aufmerksamkeitsstarke Plakate, eine Informationsbroschüre, Give-Aways, Postkarten, Einbindung in die Website und ein zum Thema produzierter Film.

3. Stufe: Aktionen vor Ort

In einer weiteren Stufe verdichten Aktionen die Kampagne. Diese können von der Kommune individuell gestaltet werden. Als Kampagnenmodule stehen u.a. ein mobiler Aktionsstand, Glücksrad und ansprechende Give-Aways zur Verfügung. Die Kommune kann aus verschiedenen Aktionsformaten (Flashmob, Plakat Walker etc.) wählen.

4. Stufe: Folgegespräch

In einem anschließenden Gespräch mit den Projektleitenden wird konstruktives Feedback gesammelt, um Handlungsschwerpunkte für die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit abzuleiten.

Ein Projekt von

<p>ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW</p>	<p>WAGFS</p>	<p>stadt aachen</p> <p>Dez. I, Dez. III, E18 GB5, FB13, FB56/110, FB61/300, FB61/400, FB61/700</p>	<p>LANDES VERKEHRS WACHT NRW</p>
<p>A.A.V. Taxivereinigung</p>	<p>ACE</p>	<p>adfc Aachen</p>	<p>ASEAG</p>
<p>fahrradfreundliches Brand</p>	<p>CDU KREISVERBAND AACHEN</p>	<p>FAHRSCHULE DOVERMANN SICHER IST SICHER. <small>FAHRSCHEINE ALLER KLASSEN - SCHÜLERN & FORTBILDUNG</small></p>	<p>BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN</p>
<p>FDP</p>	<p>Interessengemeinschaft Aachener Fahrschulen</p>	<p>Hammer Advanced Logistics</p>	<p>Handwerkskammer Aachen</p>
<p>Handelsverband Nordrhein-Westfalen Aachen · Düren · Köln</p>	<p>Industrie- und Handelskammer Aachen</p>	<p>HAUS DES GASTES BAD AACHEN</p>	<p>JANSEN Düren • Tel. 02428 - 901703</p>
<p>Kraftfahrerkreis Düren - Aachen</p>	<p>DIE LINKE. Fraktion im Rat der Stadt Aachen</p>		<p>POLIZEI Nordrhein-Westfalen Aachen</p>
<p>RAD ENTSCHEID AACHEN AACHEN SATTELT AUF!</p>	<p>RWTHAACHEN UNIVERSITY</p>	<p>DIE FRAKTION SPD</p>	<p>StädteRegion Aachen</p>
<p>Straßen.NRW. Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen</p>	<p>VCD</p>	<p>velocity AACHEN</p>	<p>DEUTSCHE VERKEHRS WACHT AACHEN</p>
<p>Mit freundlicher Unterstützung</p>		<p>Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen</p>	

Impressionen der Konferenz



