

STADTREGION MÜNSTER | STADTREGIONALES PROFIL

Eine erfahrene Region: Seit mehr als 15 Jahren arbeiten Münster und seine 11 Umlandgemeinden in einem interkommunalen Verbund zusammen. Als gleichberechtigte Partner begegnen sich die Kommunen auf Augenhöhe. Angeregt durch den vom Land ausgelobten Wettbewerb StadtUmland.NRW wird mit dem koordinierten Ausbau der radialen Velorouten und Wohnstandorte ein anspruchsvolles Projekt umgesetzt.

Eine wachsende Region: Die Stadt Münster wächst, die Umlandgemeinden wachsen ebenfalls. Die Einwohnerzahl der Stadtregion hat zwischen 2011 und 2015 um 5 % zugenommen. Wohnraum ist knapp, Mieten und Kaufpreise im Wohnungsbau steigen. Die Wartelisten bei der Grundstücksvergabe sind lang. Wenn sich Fachkräfte in Münster nicht mehr mit Wohnraum versorgen können, kann dies zu einem wirtschaftlichen Standortnachteil werden.

Eine Region in Bewegung: Im Alltag der Menschen in und um Münster spielen Gemeindegrenzen eine immer geringere Rolle. Man wohnt in Ostbevern, arbeitet

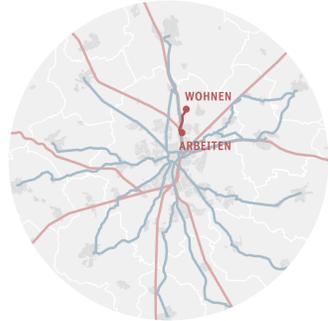
in Greven und nutzt die Freizeit-, Kultur- und Einkaufsmöglichkeiten in Münster. Die flache Münsterländer Parklandschaft bietet günstige Voraussetzungen, um das gewachsene Mobilitätsbedürfnis mit nachhaltigen und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu befriedigen.

Integrierte stadtregionale Entwicklung: Die Beziehung von den Wohnquartieren zu Einkauf, Arbeitsplätzen und Bildung, Kultur und Freizeit wird über den Umweltverbund optimiert. Der Vorteil der kooperativen Stadtentwicklung: das Bild eines vernetzten Raums löst das klassische Schema von Rand und Mitte ab. Ziel der Zusammenarbeit ist eine stadtregionale Balance, die den Siedlungsdruck auf einen größeren Raum verteilt und die Lebensqualität erhöht.

Der innovative Beitrag: Der Wettbewerbsbeitrag ist der Auftakt zu einer stadtregionalen Strategie, die unter dem Dach nachhaltiger Stadtentwicklung Mobilität und Siedlungsentwicklung zusammen denkt. Von diesem Konzept werden 500.000 Menschen in Münster und Umgebung profitieren.

EINE VON 500.000 STADTREGIONSBEWÖHNERIN
VIKTORIA SCHULTE

AKTUELLES MOBILITÄTSPROFIL



- 34 Jahre alt
- Geboren in Senden, lebt in Münster
- Grundschullehrerin
- Verheiratet, kein Kind
- Wohnt in Mietwohnung
- Aktueller Arbeitsweg per Rad
- Ehepaar baut Reihenhaus in neuer Siedlung in Senden
- Möchte auch nach Umzug möglichst viel mit dem Rad fahren



Aktuell besitzt Viktoria zwar ein Auto, benutzt aber für kürzere Strecken wie den Arbeitsweg das Rad.

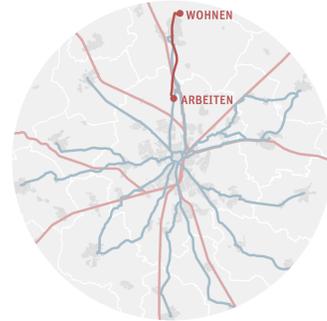


Aufgrund der gut ausgebauten Radwege in Münster erreicht sie ihre Arbeitsstelle in nur 20 Minuten.



EINER VON 500.000 STADTREGIONSBEWÖHNER
MANFRED MÜLLER

AKTUELLES MOBILITÄTSPROFIL



- 51 Jahre alt
- Geboren in Greven, lebt in Greven
- Angestellter des Sparkassenverbands Westfalen-Lippe
- Verheiratet, zwei Kinder
- Wohnt in Reihenhaus
- Aktueller Arbeitsweg per Auto
- Möchte in Zukunft aktiver und fitter werden



Manfred benutzt aktuell für den Weg zur Arbeit das Auto.



Aufgrund des morgendlichen Berufsverkehrs ist er oft gestresst und benötigt länger zur Arbeit als geplant.



HERAUSFORDERUNGEN
Allgemein:
- Klimaschutz
- Begrenzung des Flächenverbrauchs
- Begrenzte Budgets von Kommunen
- Erhalt der vorhandenen Einzelhandels- und Zentrenstruktur

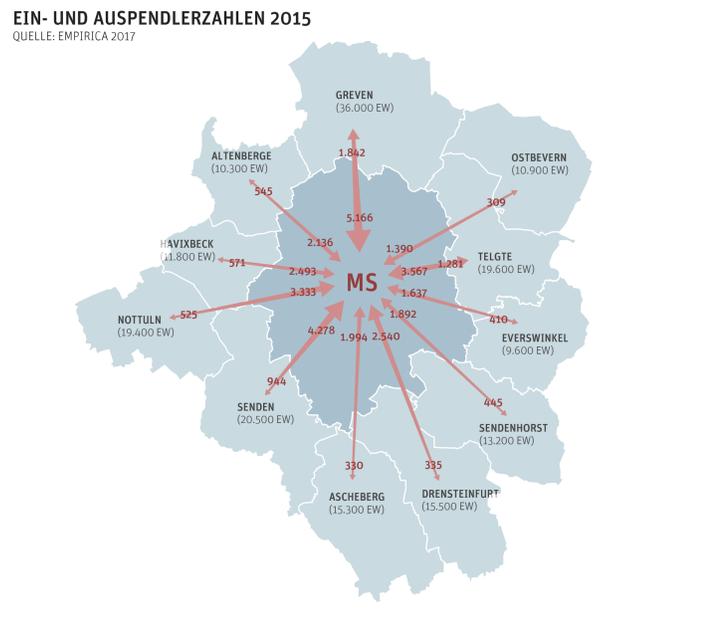
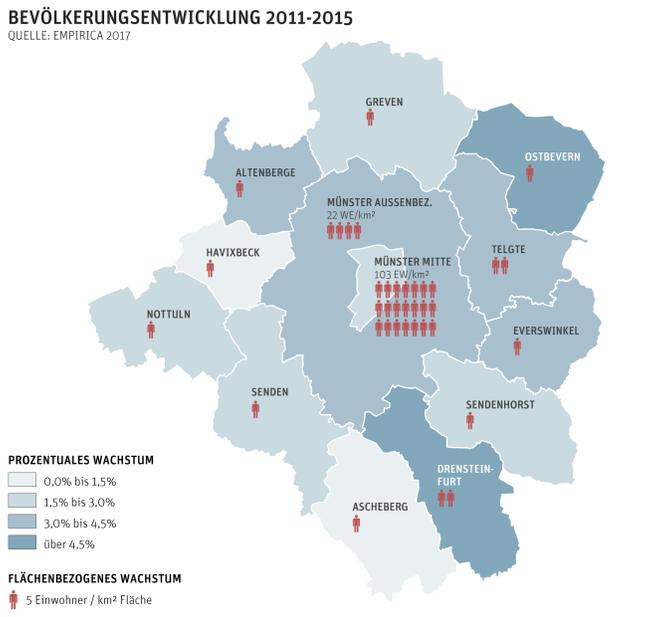
Regionsspezifisch:
- Steigende Einwohnerzahlen
- Steigende Beschäftigtenzahlen
- Steigendes Verkehrsaufkommen
- Preisanstieg bei Mietwohnungen
- Kaufpreisanstieg bei Eigentumswohnungen und Häusern
- Wartelisten bei Grundstücksvergabe
- Unterschiedliche Wanderungsbewegungen nach Altersgruppen:
Wanderung aus dem Umland nach MS bei 15- bis 24-Jährigen (Ausbildung);
Wanderung aus MS ins Umland bei 35- bis 44-Jährigen (Settlement)

VON 2011 BIS 2015...

5% MEHR EINWOHNER

10% HÖHERE MIETEN

29% HÖHERE KAUFPREISE FÜR HÄUSER



STÄRKEN

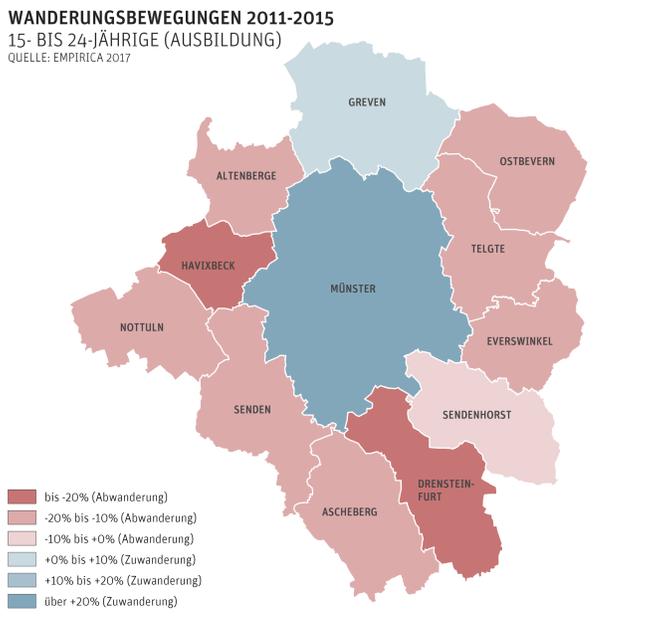
- Hoher Radverkehrsanteil (Fahrradstadt Münster und Region)
- Wachstumsregion
- Radialsystem (Siedlung/Infrastruktur)
- Flachland
- Ein Regierungsbezirk
- Relativ entspannte Haushaltssituation
- Klare Aufteilung: eine Großstadt und elf Kleinstädte
- Kooperation in Stadtregion bereits vorhanden

BISHERIGE POLITISCHE SCHRITTE

- Seit 2001 "Stadtregion" als kommunales Netzwerk
- Bürgermeisterrunde
- Ansprechpartnerkreis
- gemeinsame Geschäftsstelle
- Facharbeitskreise (Klimaschutz, Schulentwicklung)
- Energie- und Klimaschutzregion

VORHANDENE KONZEPTE
Mobilität:
- Leitbild "Mobilität im stadtregionalen Umweltverbund" (2017, Büro Via Köln)
- "Qualitätsmanagement für stadtregionale Velorouten" (2017)
- Wortbildmarke Velorouten (2017, Dr. Wiebke Borgers, Münster)
- "Veloroutenkonzept" mit Verlauf und Nutzwerteinschätzung (2017)
- Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe (2011)
- Zukunftsperspektiven "Mobilität im ländlichen Raum" (2014)

Wohnen (Auswahl):
- Handlungskonzept Wohnen Stadt Münster (2014)
- Baulandprogramm Münster (2016)
- Analyse "Wohnsiedlungsentwicklung Stadtregion Münster" (2017, empirica Forschung+Beratung, Bonn)
- diverse Strategiekonzepte, Gemeindeentwicklungskonzepte etc.



STADTREGION MÜNSTER | MOBILITÄT

Mobilität in einer neuen Dimension: Eingebettet in den Umweltverbund bieten die neuen Velorouten eine leistungsfähige Infrastruktur für zügige und komfortable Stadtumlandverbindungen. Sie schonen Ressourcen, sparen Energie, fördern durch Bewegung die Gesundheit, vermitteln ein neues Landschaftserlebnis und ermöglichen die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen. Mit dem Ausbau der Velorouten verfolgen die Kommunen ein ehrgeiziges Ziel. Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split soll bis 2030 in Münster auf 50% und im Umland auf 30% steigen. Die Steigerung der Radverkehrsanteile wird dann gelingen, wenn über die Schnittstelle von intermodaler Mobilität neue Zielgruppen für das Fahrrad erschlossen werden können.

Kommunikation des Konzepts: Mit einem maßgeschneiderten Kommunikationskonzept werden zukünftig neue und bestehende Zielgruppen der Velorouten angesprochen. Die nach der Design-Thinking-Methode erarbeitete Wort-Bild-Marke hebt die Attribute der Routen hervor: Sie sparen Zeit, sind durchgängig

komfortabel und vitalisierend. Die Wort-Bild-Marke ist Ausgangspunkt für die angelaufene kommunalpolitische Konsensbildung und den öffentlichen Partizipationsprozess in den Kommunen. Dieser Prozess soll für die neue Mobilität begeistern und den BürgerInnen die Chance zur Mitgestaltung eröffnen.

Ein perfektes Netz im Visier: Die Velorouten bilden gemeinsam mit dem vernetzten ÖPNV (Bus und Bahn) sowie sicheren und bequemen Fußwegen ein zukunftsfähiges Mobilitätsnetz, offen für alle: für SchülerInnen und Studierende, für PendlerInnen, für Senioren und für Touristen. Die Offenheit des Systems und der Anschluss an den ÖPNV machen die Velorouten zu einer alltagstauglichen Infrastruktur. Mit der Schnittstelle zu intermodalen Verknüpfungspunkten und lokalen Mobilitätsstationen wird Radfahren tageszeit- und witterungsunabhängig auch über längere Distanzen attraktiv. Um die Erreichbarkeit der radial auf Münster ausgerichteten Velorouten von allen Orten der Stadtregion zu optimieren, wird das bestehende

örtliche Radwegenetz durch Zubringer-, Bypass- sowie Tangentialverbindungen ergänzt. Auch das ÖPNV-Netz wird sukzessive durch verbesserte Taktungen oder Lückenschlüsse optimiert und an das Veloroutennetz angepasst. Zum perfekten Netz gehören auch eine gut ausgebaute Infrastruktur an den Zielpunkten. Aus diesem Grund soll in Kooperation mit Wirtschaft und Verbänden an besseren Abstell- und Auflademöglichkeiten für Fahrräder gearbeitet werden.

Haushalten mit den Ressourcen: Die Konzeption setzt darauf, bestehende Radwege zu ertüchtigen und Lücken im Bestandsnetz zu schließen. Prioritäten und Realisierungsschritte sind aus einer Nutzwerteinschätzung abgeleitet. Die Realisierung beginnt mit Routen nach Greven und Telgte. Um den RadlerInnen tragfähige Standards zu bieten, wird für alle Routen ein Qualitätsmanagement eingeführt. Standards und Maßnahmen werden in einem Handbuch festgehalten, das auf Grundlage der Erfahrungen fortgeschrieben wird und Modellcharakter für andere Regionen erhalten soll.

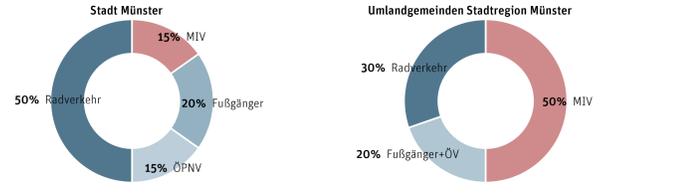
WORT-BILD-MARKE VELOOROUTEN



ZEITSPAREND
VITALISIEREND
DURCHGÄNGIG KOMFORTABEL

Markenziele
- Umstieg von Auto auf Fahrrad
- Staureduzierung
- Verbesserung der Lebensqualität
- Unabhängigkeit
- Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen
- Symbol für Stadtregion
- "Velo-Lebensgefühl"

MOBILITÄT | ZIELE MODAL SPLIT BIS 2030

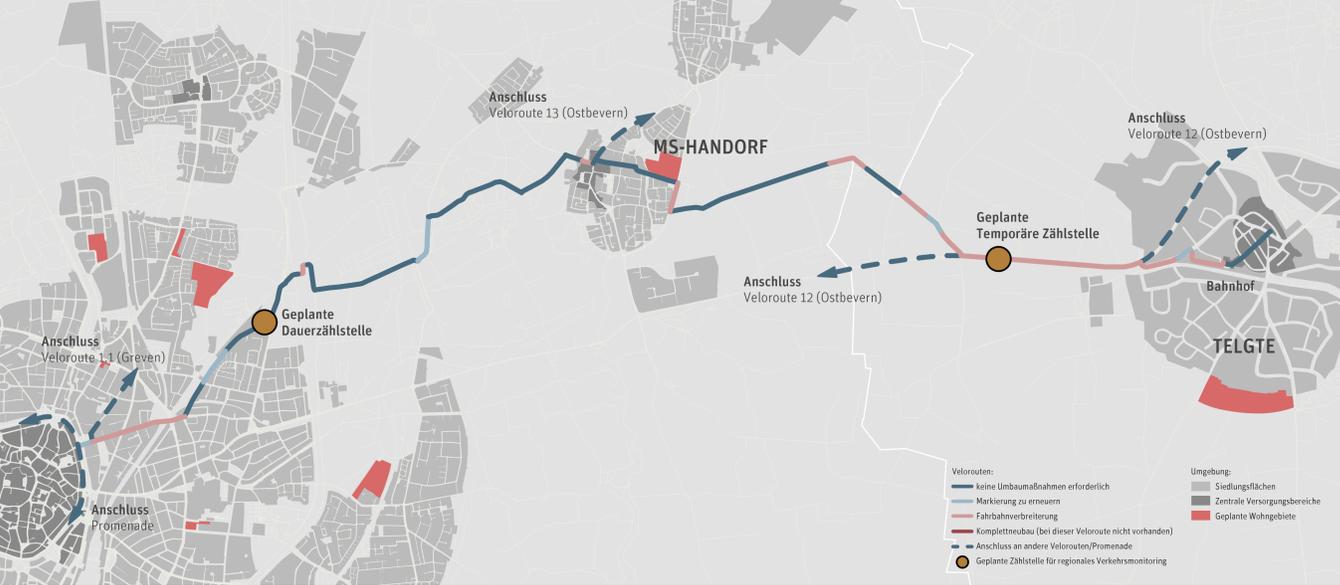


50% MÜNSTER: RADVERKEHRS- ANTEIL BIS 2030 **30% UMLAND: RADVERKEHRS- ANTEIL BIS 2030**

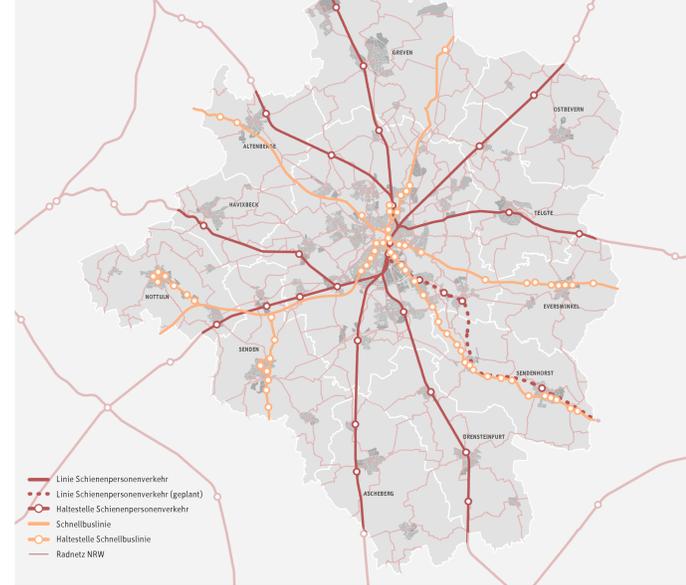
MOBILITÄT | HANDLUNGSZIELE

- Radverkehrsanteile steigern
- Intermodalität fördern
- Interkommunale Zusammenarbeit fördern
- Regionale Vernetzung der ÖPNV-Verbindungen im Münsterland unterstützen
- Netze unterschiedlicher Verkehrsarten integriert entwickeln
- Tangentialverbindungen stärken
- Ausbau Rad-/ÖV-Infrastruktur mit Siedlungsentwicklung koordinieren
- Nahmobilität sicher stellen
- Stau reduzieren
- Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur für den Tourismus unterstützen
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Leichte Elektromobilität fördern
- Gesundheitsfördernde Fortbewegung unterstützen

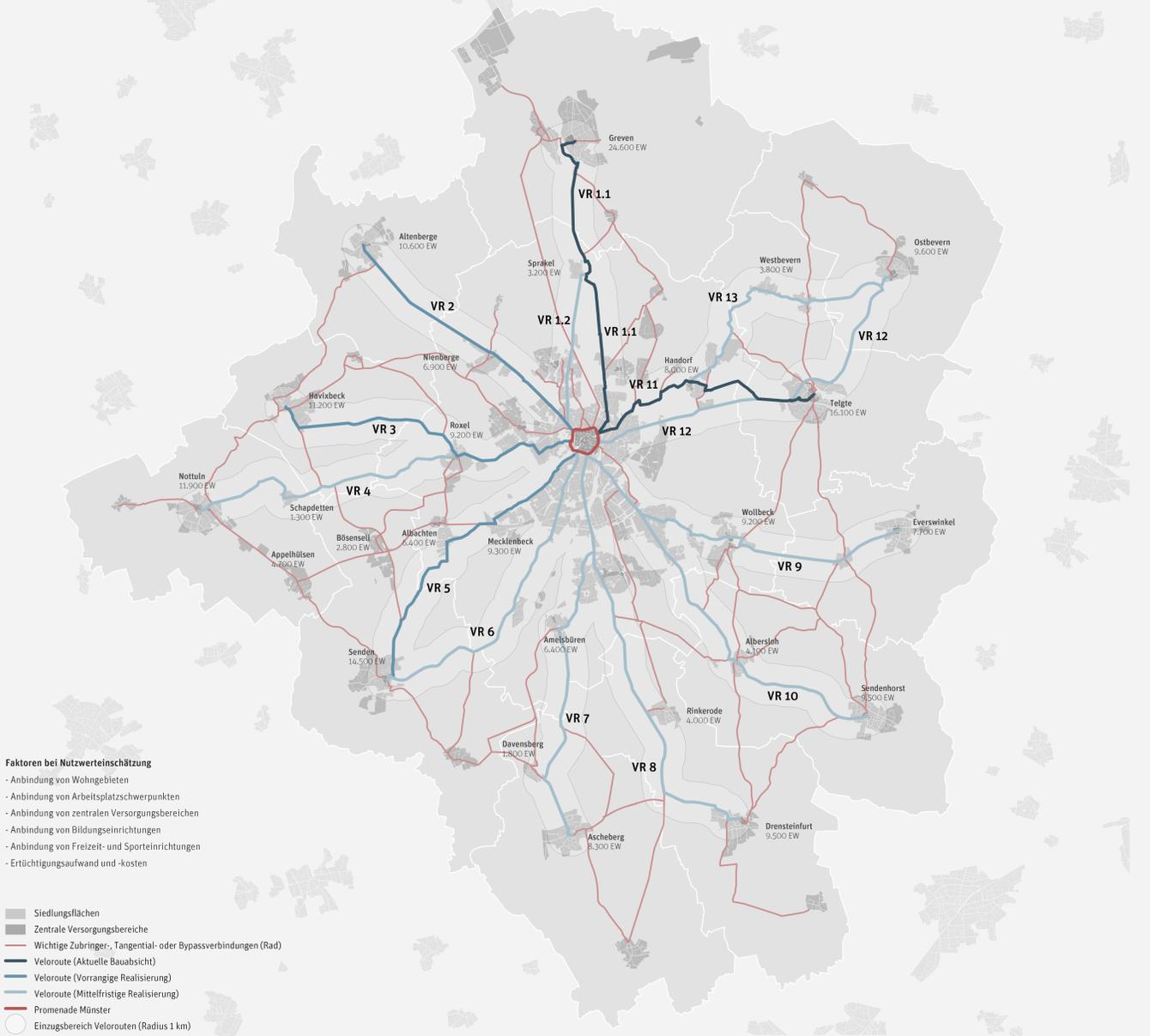
BEISPIELVELOROUTE | VR 11 MÜNSTER - TELGTE (1. PRIORITÄT)



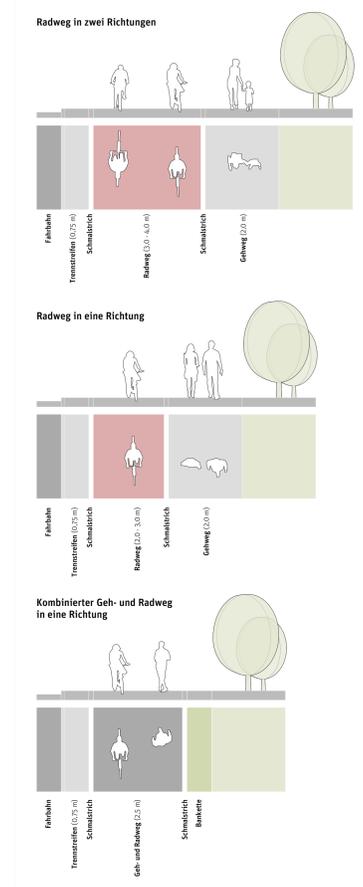
VERKEHRNETZE | RAD UND ÖPNV



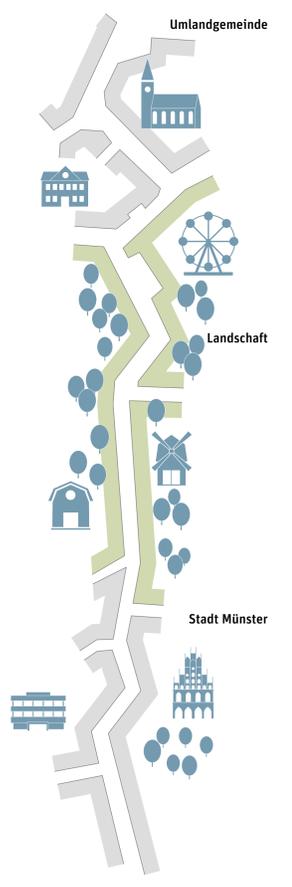
RADWEGENETZ | NEUE VELOOROUTEN UND ZUBRINGER-/TANGENTIALROUTEN



VELOROUTEN | AUSBAUTYPEN



VELOROUTEN | RAUMFOLGEN



STADTREGION MÜNSTER | WOHNEN

Optimale Erschließung der Wohnorte: Für die Festlegung neuer Wohnstandorte ist die Einbindung in das intermodale Wegenetz ein entscheidendes Kriterium. Zwei Zahlen belegen die Erschließungsqualität der ausgebauten Radialen: In Münster liegen 95 % und in den Umlandgemeinden 85 % der neuen Wohnbauflächen an Velorouten. Berücksichtigt man die Bestandsgebiete, kann man von einer nahezu optimalen Erreichbarkeit sprechen. Maßstäbliche Architektur, ein attraktives Wohnumfeld, gut gestaltete öffentliche Räume und kurze Wege zu den Versorgungseinrichtungen kennzeichnen die Wohnquartiere.

Nachfragegerechte Wohnprojekte: Auch im Münsterland treffen verschiedene Lebensstile und Wohnmodelle aufeinander. Es ist eine besondere Herausforderung, den veränderten Anforderungsprofilen gerecht zu werden. Um innovative Wohnprojekte zu fördern, beabsichtigen die Kommunen die Gründung oder Beauftragung einer Entwicklungsgesellschaft, die regional bedeutsame Wohnprojekte treuhänderisch begleitet.

Soziale Mischung: In den neuen Quartieren mischen sich die Wohnformen. Ein Schwerpunkt liegt auf dem preiswerten Wohnungsbau. In den Umlandgemeinden soll der Anteil des öffentlich geförderten Wohnungsbaus deutlich steigen. Wenn es gelingt, Baugemeinschaften und Genossenschaften einzubinden und innovative Finanzierungsmodelle zu fördern, werden die Möglichkeiten der Wohnversorgung erweitert.

Zunahme der städtebaulichen Dichte: In ihrer stadtregionalen Zusammenarbeit haben sich die 12 Kommunen darauf verständigt, die klassische Trennung der Wohnungsangebote, also verdichtetes Wohnen in der Großstadt und Einfamilienhäuser in den Umlandgemeinden, zu überwinden. Auf den Konversions- und Arrondierungsflächen in Münster entsteht eine vitale soziale Mischung mit Miet- und Eigentumswohnungen und einer Mindestdichte von 55 WE je ha Nettowohnbaufläche. Die Umlandgemeinden streben bei allen standort-spezifischen Unterschieden ebenfalls eine deutlich höhere durchschnittliche

Dichte in der Siedlungsentwicklung an als bisher. Dies geht einher mit einer Erhöhung des Anteils an Mehrfamilienhäusern und verdichteten individuellen Wohnformen wie Reihen-, Doppel-, oder Stadthäusern.

Impulse durch neue Qualitäten: Die beabsichtigte Weiterentwicklung des regionalen Bauens mit Mischung und einer erhöhten Dichte wird begleitet von einer Qualitätsoffensive: Bei allen neuen Quartieren wird auf eine hohe architektonische und freiräumliche Qualität Wert gelegt. Insbesondere im Umland soll die höhere Dichte angemessen und ortsbildverträglich umgesetzt werden. Darüber hinaus soll eine kontinuierliche regionale Wohnungsmarktbeobachtung regelmäßig Daten liefern, um die Projekte an sich ändernde Bedarfe und Wohnwünsche anzupassen. In einem Impulsprogramm „Wohnen in der Stadtregion“ sollen exemplarische Quartiere (Klimaquartiere, Wohnen in der Mischung etc.) entwickelt werden, mit dem die vorhandenen Standards weiterentwickelt werden sollen.

WOHNEN | HANDLUNGSZIELE

Quartier:

- Höhere Baudichte bei neuen Wohnbauflächen
- Höherer Anteil an verdichteten Einfamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern
- Schaffung von gefördertem Wohnungsbau
- Qualitätsstandards für Neubauquartiere (Gestaltung und Ausstattung)

Mobilität:

- Ausrichtung an Veloroutennetz / ÖPNV-Netz

Regionale Zusammenarbeit:

- regionale Wohnungsmarkt- /Siedlungsbeobachtung
- regionales Verkehrs- und Siedlungskonzept (langfristig)
- gemeinsame Entwicklungsgesellschaft

GESTALTUNG | BEST-PRACTICE-BEISPIELE



Das neue Wohnen in der Stadtregion kultiviert die regionale Baukultur. Die städtebauliche Dichte und Mischung variieren in Abhängigkeit von den Standorten: Ein Beispiel für kleinteiliges, individuelles Wohnen ist Münster-Merschcamp. Architekten: Ortner+Ortner Baukunst, Berlin



Als Alternative zum freistehenden Einfamilienhaus bieten Hausgruppen einen Mehrwert für die Bewohner und sparen wertvolles Bauland. An guten Beispielen wird in den Kommunen diskutiert, wie die Akzeptanz für Nachbarschaften mit höherer städtebaulicher Dichte und sozialer Mischung gesteigert werden kann. Halbrund Senden. Architekten: Scholz Architekten, Senden



In Münster wie auch in den Umlandgemeinden ist Geschosswohnungsbau wieder ein Thema. Mit der städtebaulichen Körnung und der Architektur kann eine optimale Einbindung in den Kontext erreicht werden. Tannenhof Münster. Kresings Architektur, Münster



Die räumliche und architektonische Qualität historischer Ortslagen bietet Anhaltspunkte für neue Projekte auf städtebaulich integrierten Konversions- und Arrondierungsflächen. Kastanienhof Alverskirchen. Fritzen+Müller-Giebler Architekten, Ahlen

NEUBAUQUARTIER | "10 GEBOTE" FÜR QUALITÄT

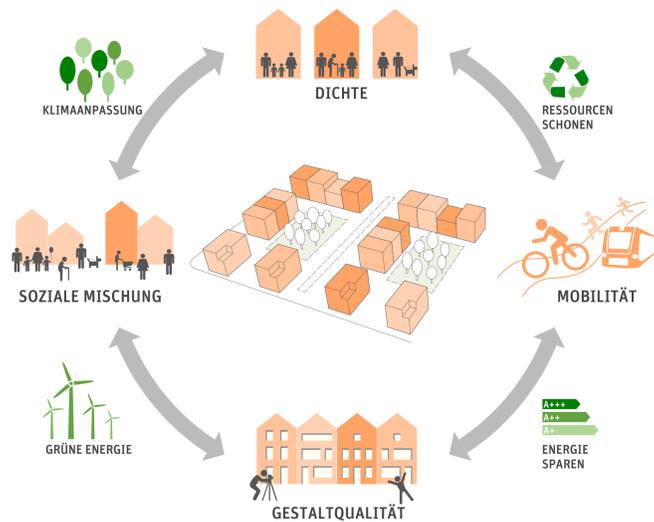
Dichte:
- Münster: mindestens 55 WE/ha Netto-wohnbaufläche
- Umland: Erhöhung der Dichtewerte

Gestaltqualität:
- Qualifizierung über Wettbewerb
- Gestaltungskonzept / -handbuch

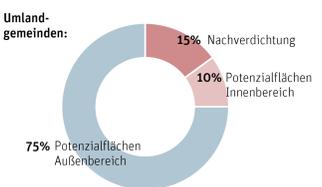
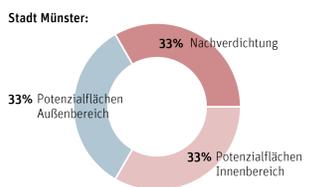
Mischung:
- Mehrfamilienhäuser, Reihenhäuser, Doppelhäuser, Einfamilienhäuser, neue und ggf. experimentelle Wohnformen
- Bedarfsgerechte Versorgung mit gefördertem/kostengünstigem Wohnungsbau
- Wohnangebote für alle Nachfragegruppen

Mobilität:
- Priorität für Flächen nahe Velorouten, Schiene und Schnellbus
- Fahrradstellplätze (überdacht, abgeschlossen)
- Mobilitätsstationen (Fahrradverleih, Ladestation E-Bikes, Carsharing)

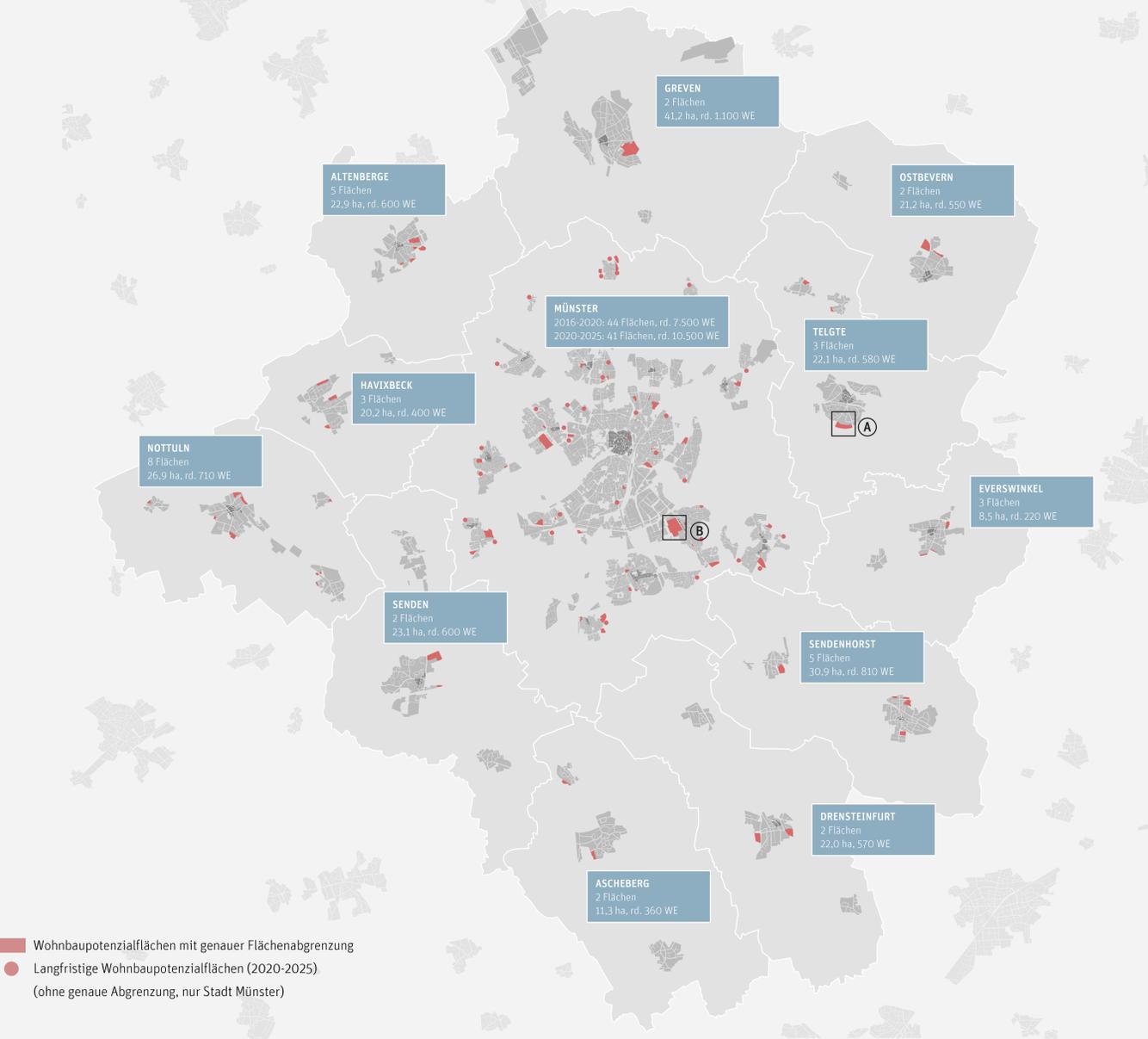
WOHNEN AN VELOROUTEN IN DER NACHHALTIGEN STADTREGION



NEUBAUQUARTIER | GEPLANTE VERTEILUNG NACH STANDORTEN



WOHNBAUPOTENZIALFLÄCHEN



BEISPIELFLÄCHE STADTREGION TELGTE SÜD



Status: Rahmenplanung abgeschlossen, Bebauungsplan in Aufstellung

Bisherige Nutzung: Landwirtschaft
 Größe: 16,3 ha Gesamtfläche, 8,7 ha Nettowohnbaufläche
 Bevölkerung: rd. 330 Wohneinheiten
 Dichte: 38 WE/ha Nettowohnbaufläche
 Mischung: 50% Geschosswohnungen, 50% Einfamilien-/Doppel-/Reihenhäuser
 Mobilität: Zentraler Bushalt mit Fahrradboxen, Einbindung in Radwegenetz
 Soziale Infrastruktur: Kindertagesstätte, Reservelfläche für weitere Bedarfe
 Entwurf: pesch partner architekten stadtplaner

BEISPIELFLÄCHE MÜNSTER YORK-KASERNE



Status: Rahmenplanung abgeschlossen, Bebauungsplan in Aufstellung

Bisherige Nutzung: Kaserne der britischen Streitkräfte
 Größe: 41,0 ha Gesamtfläche, 25,5 ha Nettowohnbaufläche
 Bevölkerung: rd. 1.750 Wohneinheiten
 Dichte: 70 WE/ha Nettowohnbaufläche
 Mischung: 90% Geschosswohnungen, 10% Einfamilien-/Doppel-/Reihenhäuser
 Soziale Infrastruktur: Kitas, Grundschule, Bürgerhaus
 Sonstige Nutzungen: Einzelhandel, Büros, Gastronomie
 Entwurf: Lorenzen Mayer Architekten (Wettbewerbssieger 2014)

STADTREGION MÜNSTER | GESAMTKONZEPT

Münster und Umland: Mobil: Bis die intermodale Mobilität und die attraktiven Wohnorte in der Stadtregion optimal zusammenspielen, liegen vor den Kommunen noch viele Arbeitsschritte, die in der Roadmap „Münster und Umland: Mobil“ beschrieben werden. Am 29. März 2017 haben sich auf Einladung der BürgermeisterInnen der Stadtregion die FraktionsmitgliederInnen der beteiligten Kommunen im Stadtweinhaus am Prinzipalmarkt getroffen, um über das stadtregionale Konzept sowie das weitere Vorgehen zu beraten.

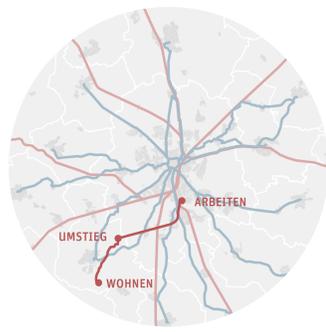
Neue Stufe der Kooperation: An historischem Ort betonte die Runde, dass der fachliche und politische Austausch über die Velorouten eine neue Stufe der stadtregionalen Zusammenarbeit einleitet. Die Gesprächsrunden zeigten einen politischen Konsens, der einen optimalen Start des Gemeinschaftsprojekts garantiert. Zugleich wurde sichtbar, dass in den Kommunen ein intensiver Dialog zu führen ist, um den Ausbau der Velorouten im Umweltverbund mit neuen Modellen im Wohnungsbau der Stadt-

region zu verbinden. Denn in der Vorstellung vieler BürgerInnen bedeutet das Projekt, dass man sich von Gewohnheiten und vertrauten Bildern verabschieden muss.

Umsetzungsstrategie: Als Meilensteine für die Umsetzung des Konzepts haben die TeilnehmerInnen der politischen Runde zu Protokoll gegeben:

- Ausbau der interkommunalen Zusammenarbeit: Treffen aller FraktionsmitgliederInnen der beteiligten Kommunen
- Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation: Beginn des stadtregionalen Dialogs zum Thema Wohnen und Velorouten
- Verstärkung der Baulandbereitstellung: Vorbereitung des interkommunalen Wohnbauflächenmanagements
- Neue Wohnkonzepte: Beauftragung einer Entwicklungsgesellschaft zur Unterstützung der Wohnungsbauoffensive
- Der fahrradfreundliche Arbeitsplatz: Gespräche mit Wirtschaftsunternehmen/ Institutionen der Stadtregion
- Öffentlichkeitswirksame Aktionen: Zeitnahe Baubeginn der Velorouten nach Greven und Telgte

ZUKÜNFTIGES MOBILITÄTSPROFIL VIKTORIA SCHULTE



In Zukunft fährt Viktoria mit ihrem neuen E-Bike aus Senden bis zum intermodalen Verknüpfungspunkt in Münster-Albachten.



Von dort aus fährt sie mit der Regionalbahn in wenigen Minuten bis Münster-Hauptbahnhof. Ihre Schule liegt nur wenige Gehminuten entfernt.



ZUKÜNFTIGES MOBILITÄTSPROFIL MANFRED MÜLLER



Auch Manfred besitzt jetzt ein E-Bike. Von seinem Haus erreicht er in nur einer Minute die neue Veloroute.



Ohne Staus erreicht er auf kürzestem Weg seine Arbeit. Sein E-Bike kann er an einer Mobilitätsstation direkt am Büro aufladen.



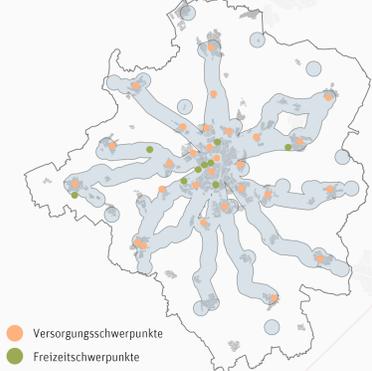
95%

MÜNSTER:
ALLER WOHNBAU-
FLÄCHEN IM 1-KM-
EINZUGSBEREICH

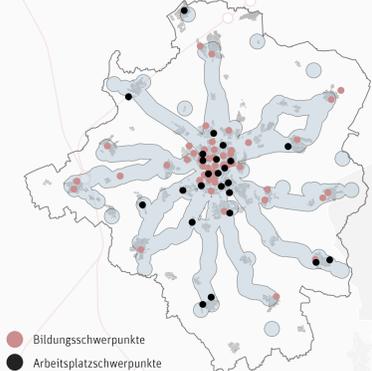
85%

UMLAND:
ALLER WOHNBAU-
FLÄCHEN IM 1-KM-
EINZUGSBEREICH

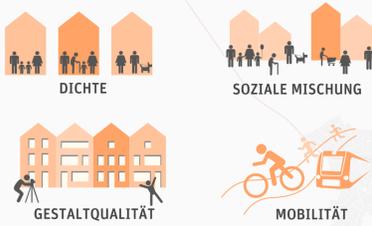
VERSORGUNGS- UND FREIZEITSCHWERPUNKTE IM 1-KM-EINZUGSBEREICH



BILDUNGS- UND ARBEITSPLATZSCHWERPUNKTE IM 1-KM-EINZUGSBEREICH



QUALITÄTSGEBOTE



- Umgebung**
- Siedlungsflächen
 - Zentrale Versorgungsbereiche
- Zukünftige Entwicklung**
- Wohnbaupotenzialflächen mit Flächenabgrenzung
 - Langfristige Wohnbaupotenzialflächen (2020-2025, ohne Abgrenzung, nur Stadt Münster)
 - Veloroute
 - Wichtige Zubringer-, Tangential- oder Bypassverbindungen (Rad)
 - Schnellbuslinie mit Haltepunkt
 - Bahnstrecke mit Haltepunkt
 - Umsteigepunkt Veloroute/Bahn
 - Einzugsbereich Veloroute/Haltepunkt (r=1 km)

RÄUMLICHES ENTWICKLUNGSMODELL

