

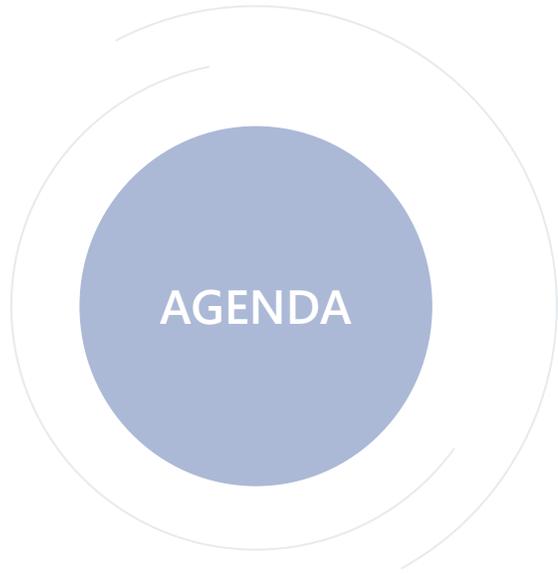


Integrierter Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Rheinbach

11. März 2024

Dipl.-Ing. Oliver Krey





AGENDA



EINFÜHRUNG
Verkehrsentwicklungsplan Rheinbach



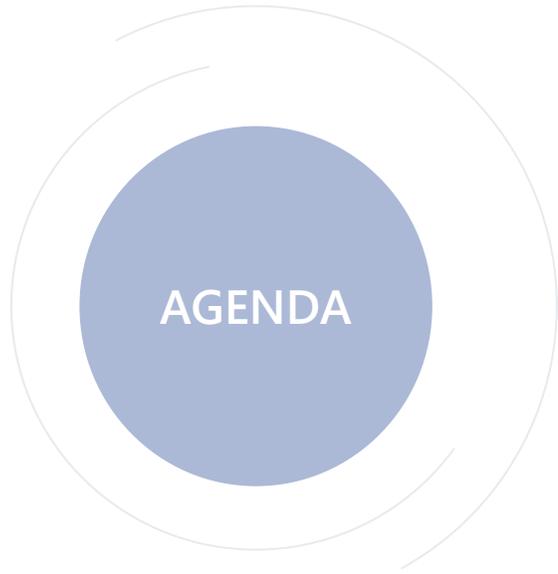
BESTANDSANALYSE
Ergebnisse



MÄNGELANALYSE
Zwischenstand & Workshop



ZEITPLAN
weiteres Vorgehen



EINFÜHRUNG
Verkehrsentwicklungsplan Rheinbach



BESTANDSANALYSE
Ergebnisse



MÄNGELANALYSE
Zwischenstand & Workshop



ZEITPLAN
weiteres Vorgehen

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan – Was ist das?

Er ist eine Art **Handlungsrahmen** (informeller Plan) für die künftige, nachhaltige **Verkehrsentwicklung**.

Ziel ist die Entwicklung eines **zukunftsfähigen, nachhaltigen und umweltverträglichen Verkehrs** zur Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität und die **Reduzierung der negativen Folgen** des Verkehrs.



ÖFFENTLICHE BETEILIGUNG

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan – Was bedeutet das für Rheinbach?

3 wesentliche Problemfelder:



STADTRAUM HAUPTSTRAßE



Copyright: Rhein-Sieg-Kreis

FAHRRADFREUNDLICHES RHEINBACH



Copyright: Archivfoto: Magunia

ORTSDURCHFARTEN

Integrierter Verkehrsentwicklungsplan – Arbeitsschritte – Arbeitsstand

02 LEITBILDENTWICKLUNG

„Wie sieht der Verkehr der Zukunft aus?“
Intensiver Austausch mit unterschiedlichen Beteiligten

04 WIRKUNGSABSCHÄTZUNG & PRIORISIERUNG

Herausfiltern der verfolgungswerten Maßnahmen durch Einsatz einer Bewertungsmethodik



01 BESTANDSANALYSE

Gespräche mit Planungsverantwortlichen, Analyse vorhandener Konzepte, Daten, geographischer Räume, Mobilitätsangebote

03 MAßNAHMENENTWICKLUNG

Mehrstufiger Prozess des Sammelns, Analysierens, Entwickelns und Abstimmens zur Behebung der erkannten Schwächen

05 WIRKUNGSEVALUATION

Monitoring & Wirkungskontrolle der umgesetzten Maßnahmen



EINFÜHRUNG
Verkehrsentwicklungsplan Rheinbach



BESTANDSANALYSE
Ergebnisse

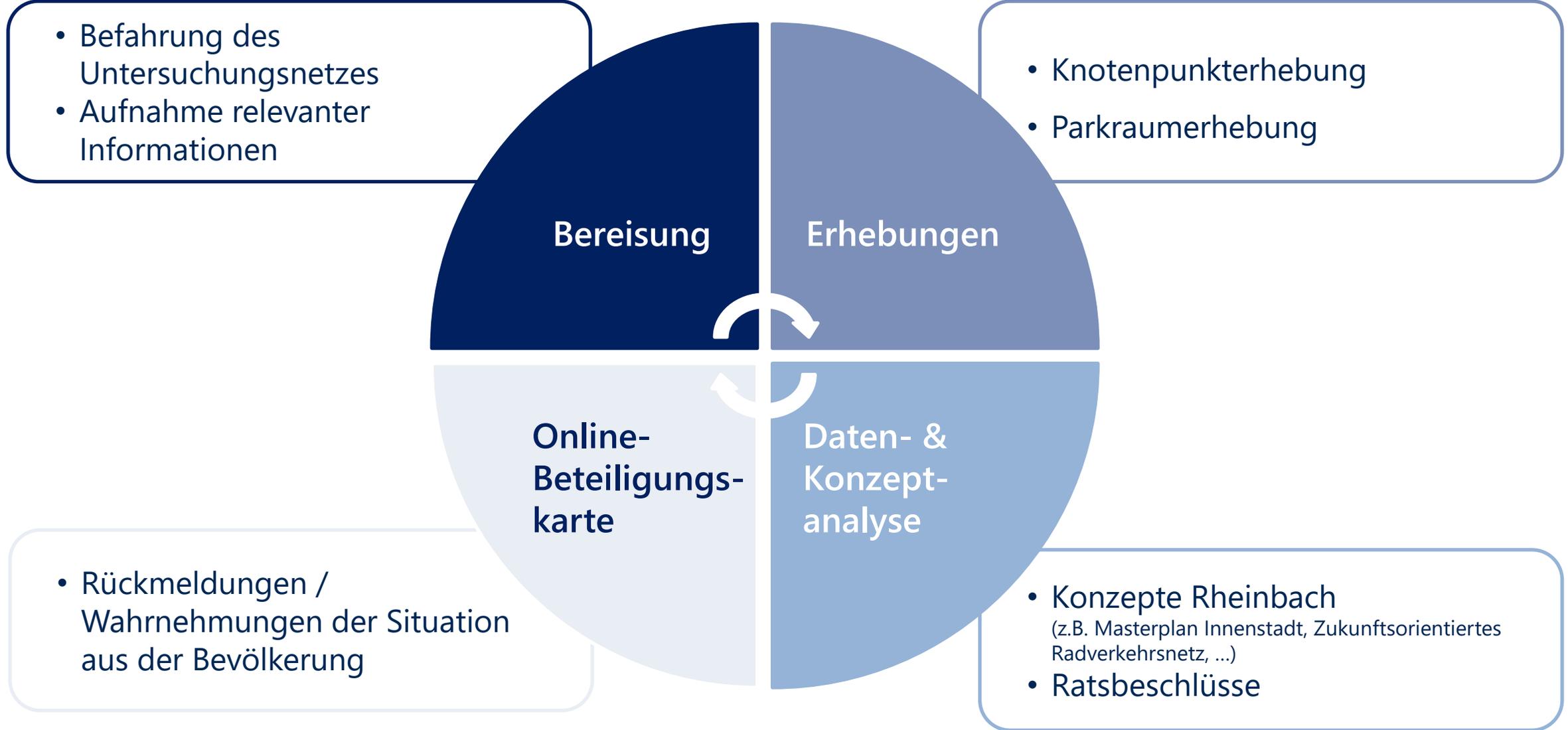


MÄNGELANALYSE
Zwischenstand & Workshop

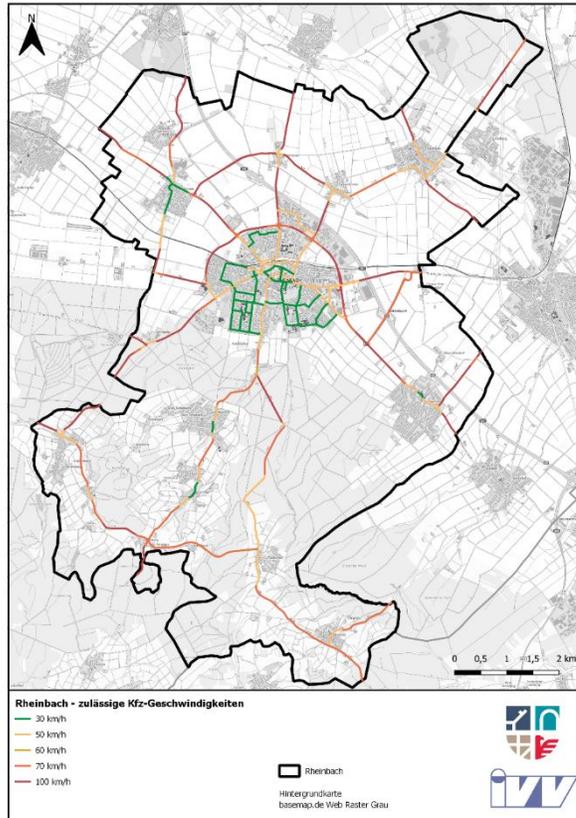


ZEITPLAN
weiteres Vorgehen

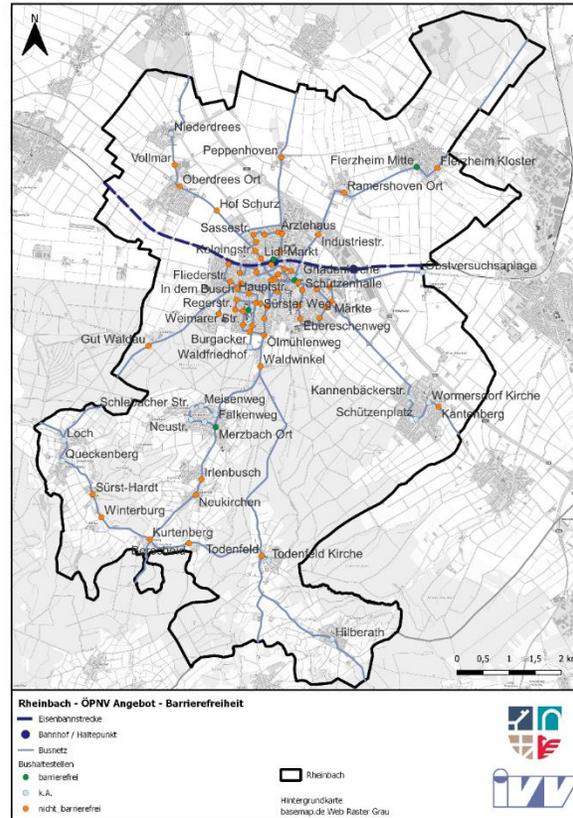
Bestandsanalyse – Datenquellen



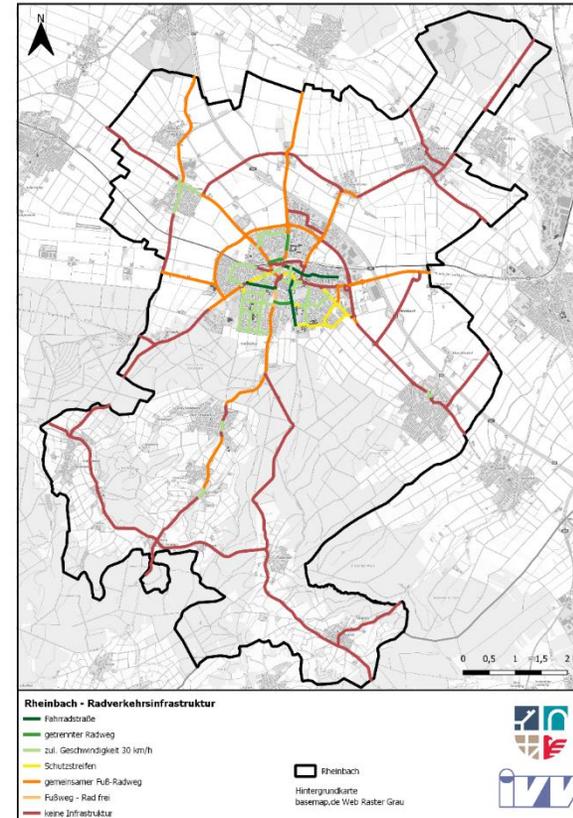
Bestandsanalyse – Bereisung



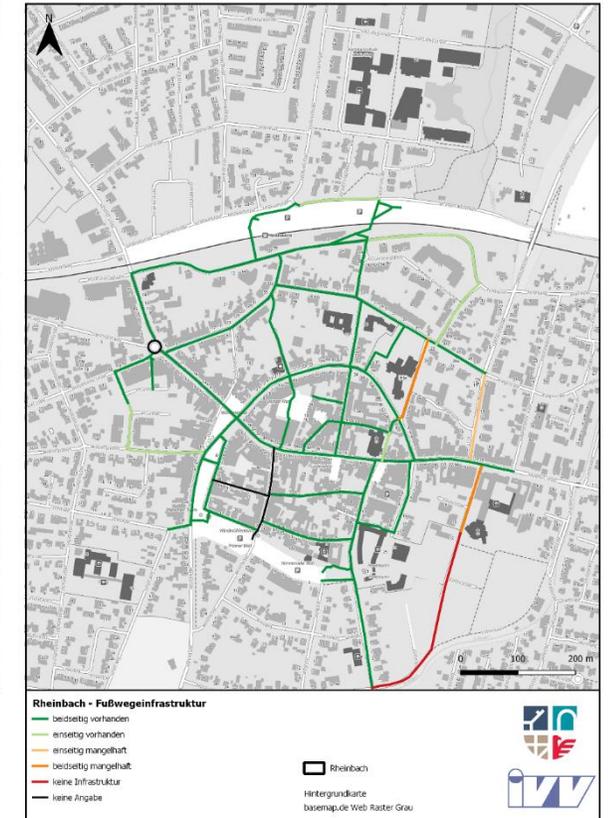

 Infrastruktur
 Geschwindigkeiten
 Parkraum




 Lage Haltestellen
 Bedienung Haltestellen
 Haltestellenqualität



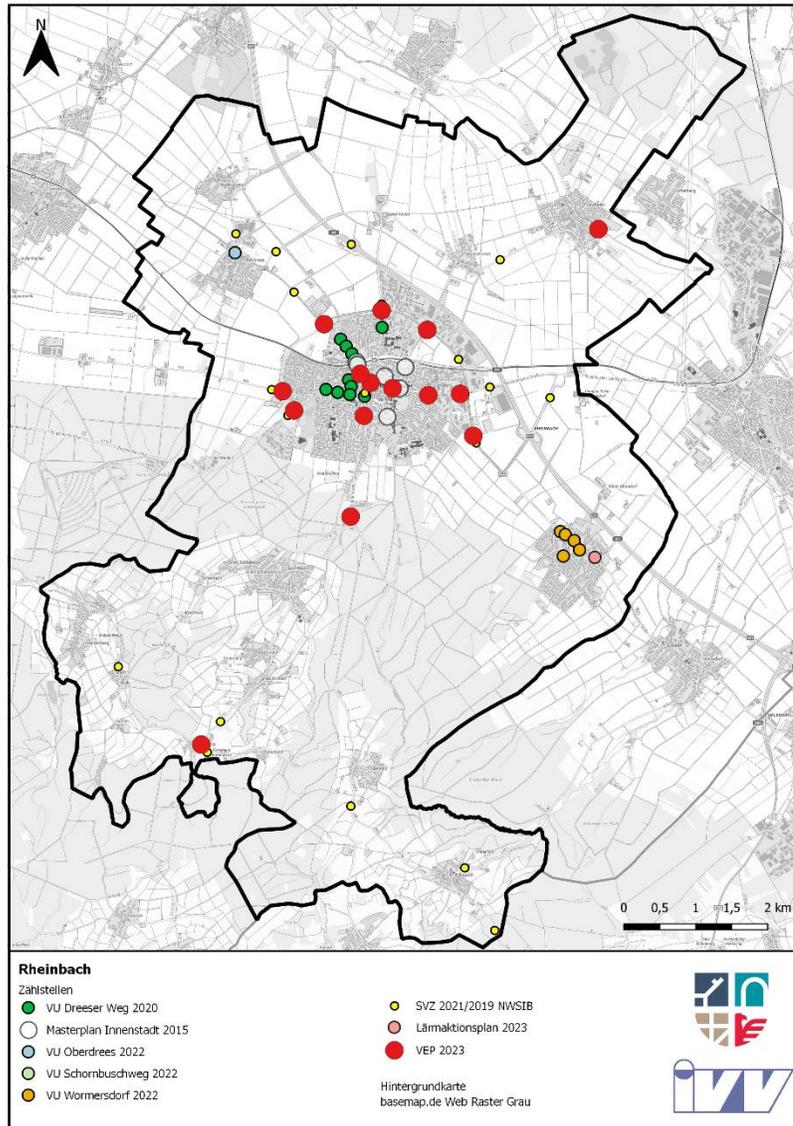

 Infrastruktur
 Abstellmöglichkeiten




 Infrastruktur
 Querungshilfen

Umfangreiche Bestandsanalysen für alle Verkehrsmittel entlang des vordefinierten Untersuchungsnetz.

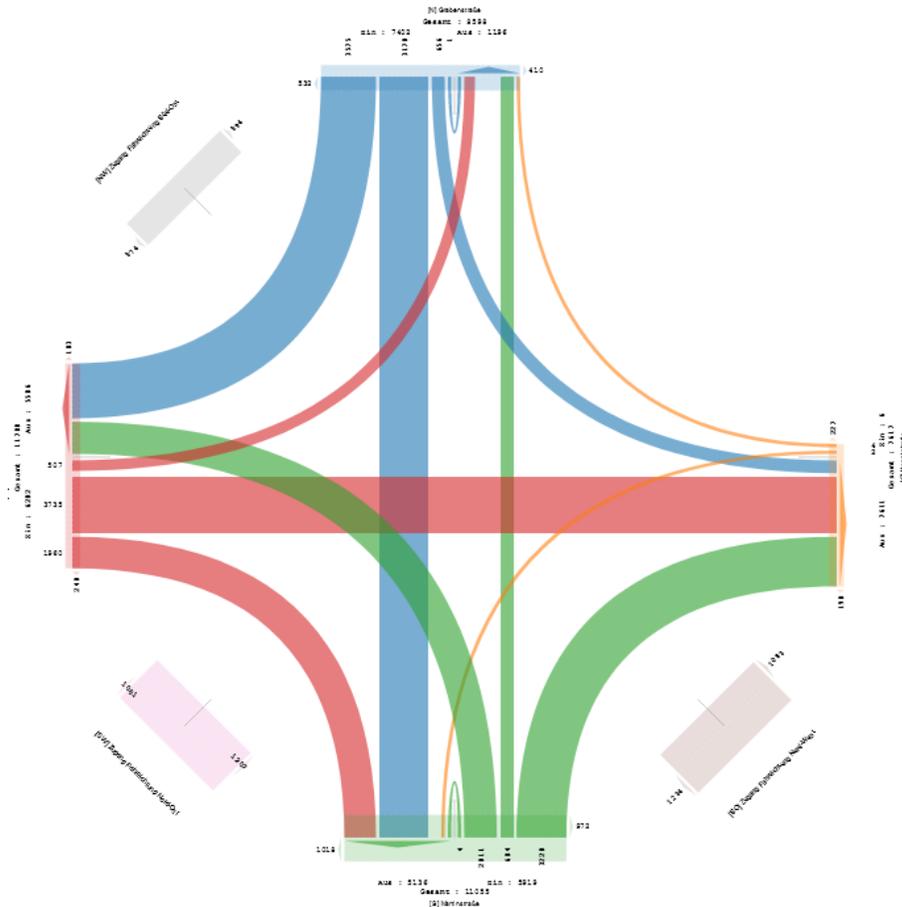
Bestandsanalyse – Erhebungen – Knotenpunkte



- 15 Knotenpunkte (Innenstadt & Ortschaften)
 - 10 x 24 Stunden / 5 x Spitzenstunden (06.00 - 10.00 Uhr & 15.00 – 19.00 Uhr)
 - Mittwoch, 20.09.2023 & Donnerstag, 21.09.2023
- Teilweise selbe Knoten wie in Vergangenheit erhoben
→ Grundlage für Hochrechnungen & Abbildung von Verkehrsentwicklungen

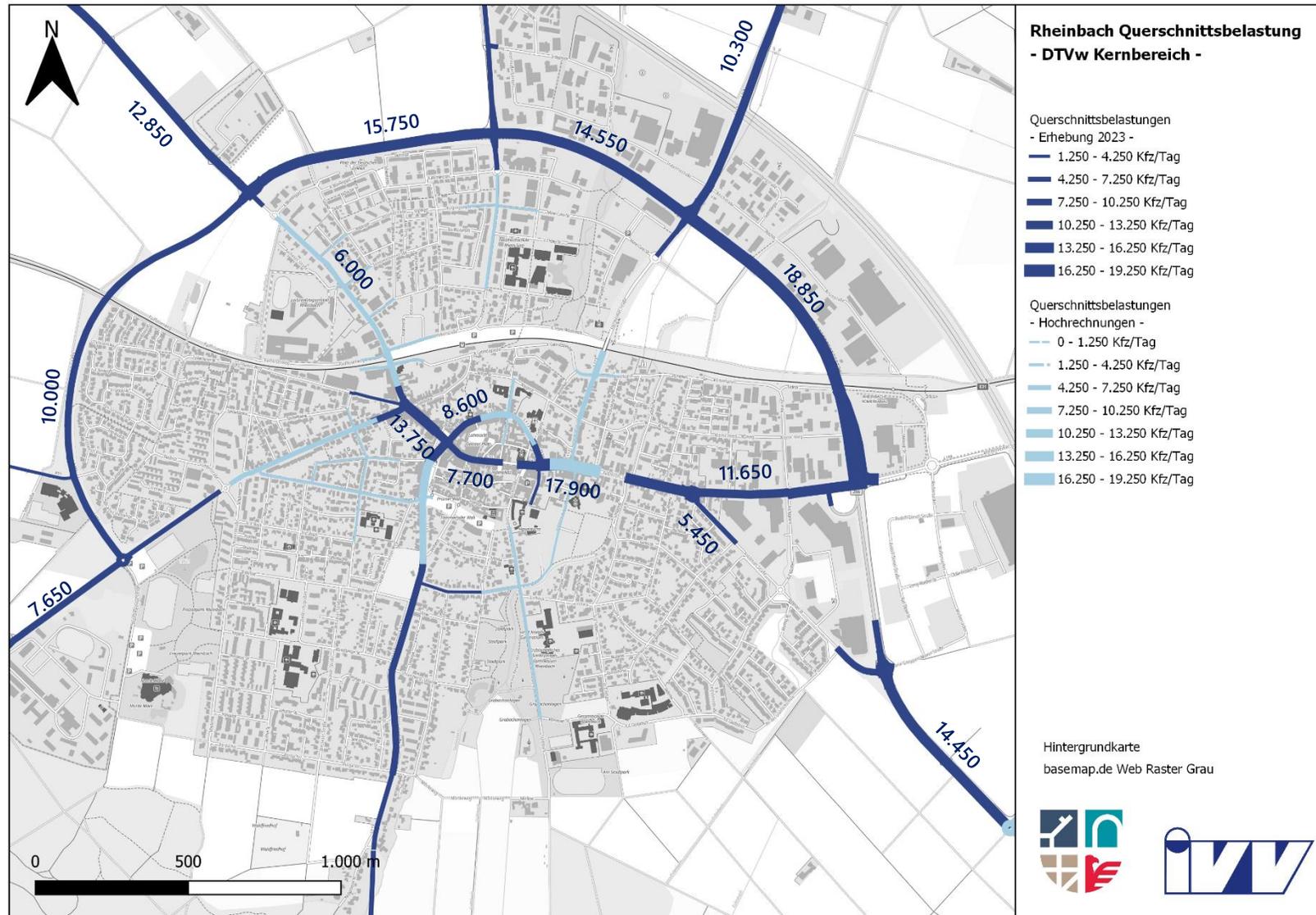
4.1 – Knotenpunkterhebung – Beispielauswertung (ZS10 – Martinstr./Hauptstr./Grabenstr./V. d. Dreser Tor)

- Auswertungen differenziert möglich, z.B.
 - 24-Stunden / Spitzenstunden
 - Fahrzeugklassen



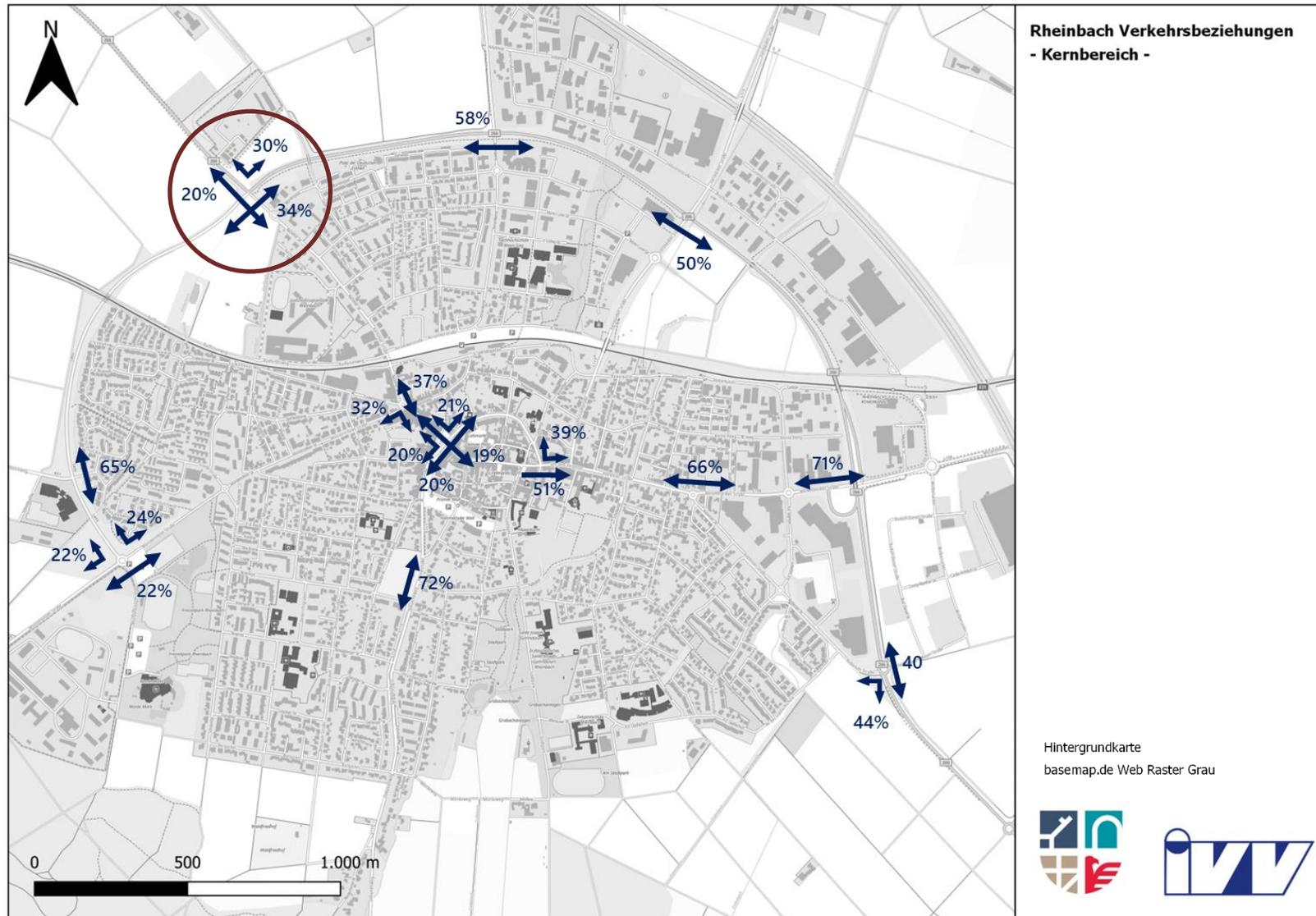
Name der Erhebung																		
Rheinbach																		
Start 20.09.2023 0:00 Uhr																		
Ende 21.09.2023 0:00 Uhr																		
Knoten Martinstraße / Hauptstraße / Grabenstraße / Vor dem Dreser Tor																		
Kraftfahrzeuge (Kfz)																		
Intervall	Grabenstraße Fahrtrichtung Süden				Hauptstraße Fahrtrichtung West				Martinstraße Fahrtrichtung Norden				Vor dem Dreser Tor Fahrtrichtung Osten				Gesamt Summe	
	U	L	G	R	U	L	G	R	U	L	G	R	U	L	G	R		
Summe 00:00 - 01:00	0	3	15	13	0	0	0	0	1	13	3	23	0	1	15	7	94	
Summe 01:00 - 02:00	0	1	7	1	0	0	0	0	0	14	4	5	0	1	5	2	40	
Summe 02:00 - 03:00	0	0	3	5	0	0	0	0	0	1	1	6	0	1	7	0	24	
Summe 03:00 - 04:00	0	0	7	3	0	0	0	0	0	4	1	3	0	0	7	3	28	
Summe 04:00 - 05:00	0	1	2	3	0	0	0	0	0	9	2	25	0	1	16	0	59	
Summe 05:00 - 06:00	0	2	8	40	0	0	0	0	0	27	8	77	0	12	74	7	255	
Summe 06:00 - 07:00	0	6	26	79	0	1	0	0	0	52	34	216	0	13	136	24	587	
Summe 07:00 - 08:00	0	17	135	113	0	0	0	0	1	157	86	299	0	0	222	98	1.128	
Summe 08:00 - 09:00	0	42	169	174	0	0	0	0	0	148	63	234	0	41	217	117	1.205	
Summe 09:00 - 10:00	0	53	169	192	0	0	0	0	0	112	60	207	0	49	243	121	1.206	
Summe 10:00 - 11:00	0	55	206	228	0	0	0	0	0	129	48	209	0	59	277	121	1.332	
Summe 11:00 - 12:00	0	70	213	242	0	0	0	0	0	135	42	187	0	40	242	163	1.334	
Summe 12:00 - 13:00	0	39	200	235	0	0	0	0	0	118	41	177	0	38	221	112	1.181	
Summe 13:00 - 14:00	0	43	227	220	0	0	0	0	0	137	44	202	0	20	246	137	1.276	
Summe 14:00 - 15:00	0	56	220	253	0	0	0	0	0	122	41	172	0	40	216	135	1.255	
Summe 15:00 - 16:00	0	45	225	256	0	0	0	0	2	162	41	184	0	38	233	150	1.336	
Summe 16:00 - 17:00	1	50	311	308	0	0	0	0	0	153	34	202	0	21	258	177	1.515	
Summe 17:00 - 18:00	0	44	314	295	0	0	0	0	0	131	33	186	0	32	254	159	1.448	
Summe 18:00 - 19:00	0	31	218	243	0	0	0	2	0	111	24	180	0	36	252	146	1.243	
Summe 19:00 - 20:00	0	43	173	227	0	0	0	0	0	99	26	137	0	20	202	92	1.019	
Summe 20:00 - 21:00	0	13	110	166	0	0	0	0	0	64	10	107	0	22	133	69	694	
Summe 21:00 - 22:00	0	19	83	104	0	0	0	0	0	36	10	58	0	7	83	57	457	
Summe 22:00 - 23:00	0	7	64	73	0	1	0	0	0	15	4	37	0	2	53	18	274	
Summe 23:00 - 00:00	0	4	27	25	0	0	0	0	0	5	1	17	0	3	19	8	109	
Summe (24 Stunden)	1	644	3.132	3.498	0	2	0	2	4	1.954	661	3.150	0	497	3.631	1.923	19.099	

Bestandsanalyse – Erhebungen – Ableitung DTVw



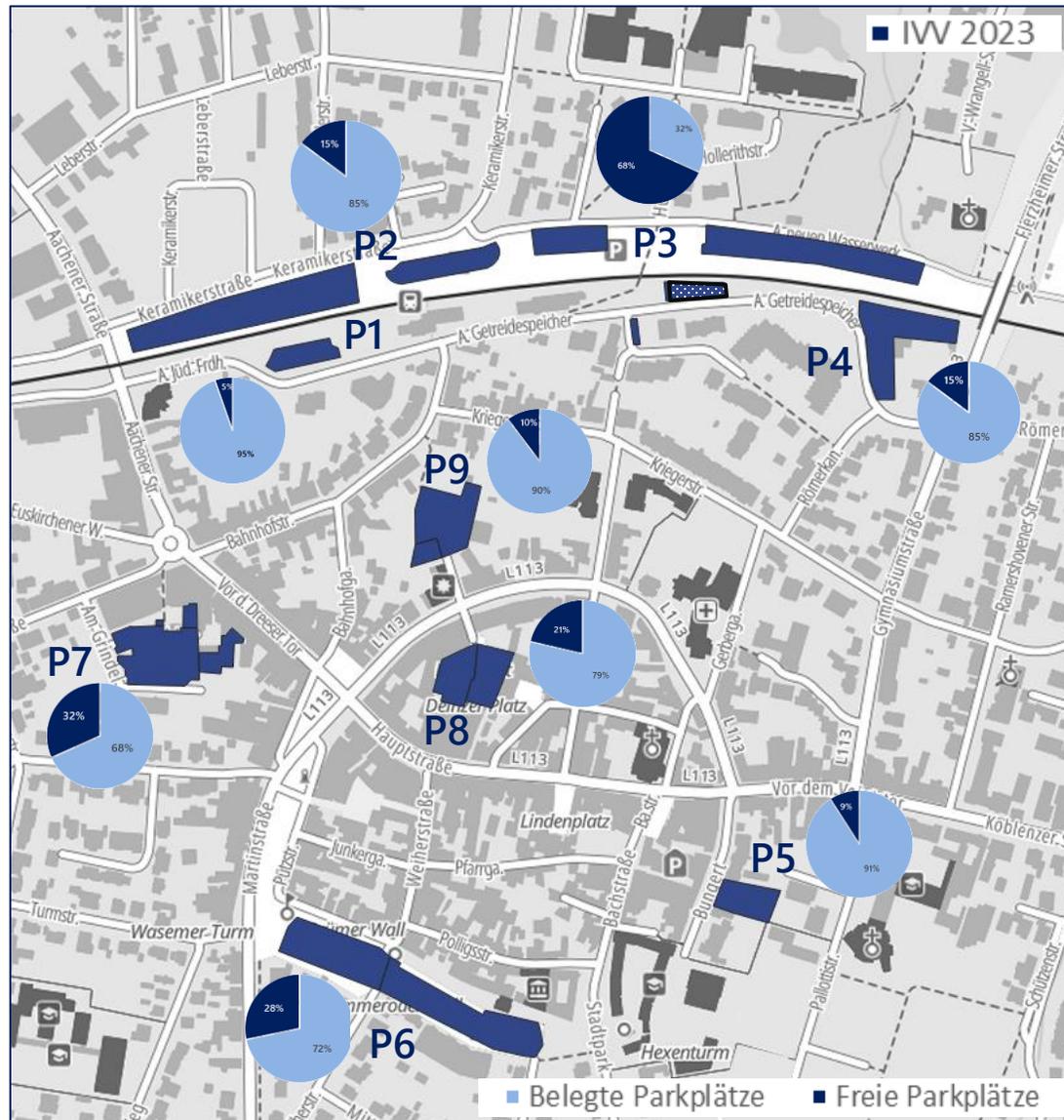
- Hohe innerstädtische Verkehrsbelastung auf der Ost-West-Achse (Vor dem Dreeser Tor ca. 13.750 Kfz/24h, Vor dem Voigtstor ca. 17.900 Kfz/24h)
- Umgehungsstraße im südwestlichen Abschnitt geringere Belastung als auf dem nordöstlichen Abschnitt

4.1 – Knotenpunkterhebung – Ableitung Hauptabbiegebeziehungen



- Hauptabbiegebeziehungen auf dem Außenring i.d.R. entlang des Ringes → Funktion der Umgehung
- Knotenpunkt Aachener Str. / L493 / L266 bringt jedoch auch hohen Anteil in die Innenstadt hinein → Verteilung in den weiteren Knotenpunkten deutet auf keinen großen Anteil Durchgangsverkehr hin
- Zentraler Knoten Martinstr. / Hauptstr. / Grabenstr. / V. d. Dreeser Tor weist hohe Belastung auf allen Relationen auf

Bestandsanalyse – Erhebungen – Parkraumerhebung



P1 – Park & Ride [Kapazität: 37]

P2 – Keramikerstraße / Bahnhof [Kapazität: 121]

P3 – Am neuen Wasserwerk [Kapazität: 142]

P4 – Am Getreidespeicher (östl. / öffentl.) [Kapazität: 68]

P5 – Bungert [Kapazität: 33]

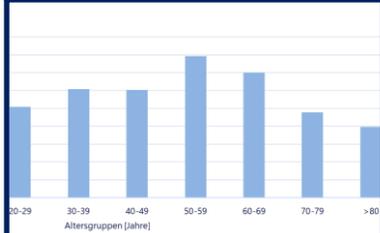
P6 – Wälle [Kapazität: 184]

P7 – Am Grindel [Kapazität: 85]

P8 – Deinzer Platz [Kapazität: 117]

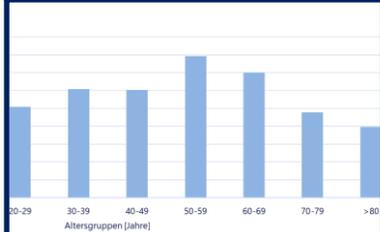
P9 – Grabenstraße [Kapazität: 78]

Bevölkerungs- verteilung



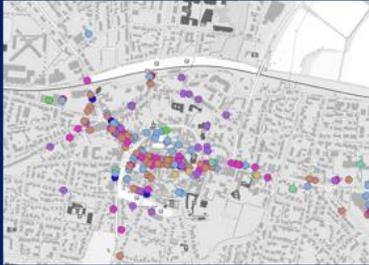
- ca. 27.500 EW
(Stand 2022)
- etwa 61% sind
18-65 Jahre alt
- Prognose bis
2035 besagt
Reduktion auf
ca. 25.700 EW
(IT.NRW)
- Deutliche
Steigerung der
Altersklasse
>65 Jahre
(22% → 31%)

Bevölkerungsverteilung



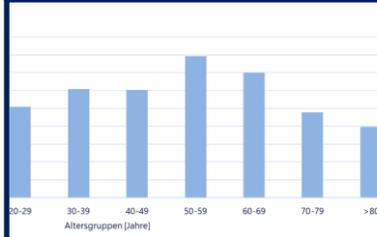
- ca. 27.500 EW (Stand 2022)
- etwa 61% sind 18-65 Jahre alt
- Prognose bis 2035 besagt Reduktion auf ca. 25.700 EW (IT.NRW)
- Deutliche Steigerung der Altersklasse >65 Jahre (22% → 31%)

Points of Interest



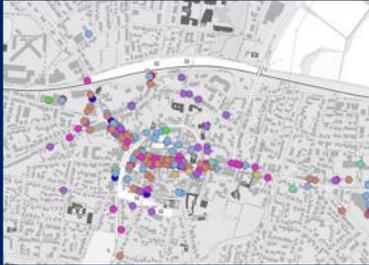
- Verdeutlichung der Bedeutung „Hauptstraße“ und „Vor dem Dreeser Tor“
- größere Einkaufszentren östl. & westl. der Kernstadt
- Schulen u.ä. über Stadtgebiet verteilt

Bevölkerungsverteilung



- ca. 27.500 EW (Stand 2022)
- etwa 61% sind 18-65 Jahre alt
- Prognose bis 2035 besagt Reduktion auf ca. 25.700 EW (IT.NRW)
- Deutliche Steigerung der Altersklasse >65 Jahre (22% → 31%)

Points of Interest



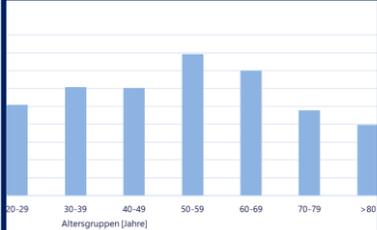
- Verdeutlichung der Bedeutung „Hauptstraße“ und „Vor dem Dreeser Tor“
- größere Einkaufszentren östl. & westl. der Kernstadt
- Schulen u.ä. über Stadtgebiet verteilt

Pendlerstatistik



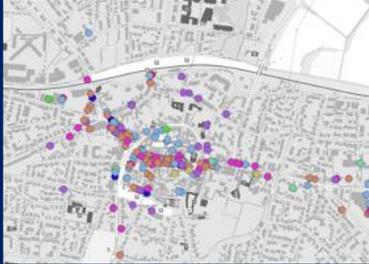
- Mehr Auspendler als Einpendler
- Bonn, Euskirchen, Meckenheim, Swisttal, Bad Münstereifel, Köln wichtige Ziele & Quellen

Bevölkerungsverteilung



- ca. 27.500 EW (Stand 2022)
- etwa 61% sind 18-65 Jahre alt
- Prognose bis 2035 besagt Reduktion auf ca. 25.700 EW (IT.NRW)
- Deutliche Steigerung der Altersklasse >65 Jahre (22% → 31%)

Points of Interest



- Verdeutlichung der Bedeutung „Hauptstraße“ und „Vor dem Dreeser Tor“
- größere Einkaufszentren östl. & westl. der Kernstadt
- Schulen u.ä. über Stadtgebiet verteilt

Pendlerstatistik



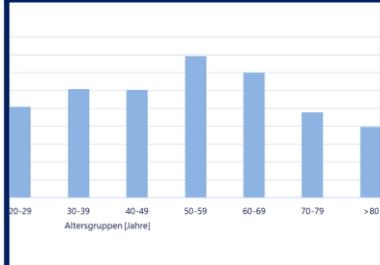
- Mehr Auspendler als Einpendler
- Bonn, Euskirchen, Meckenheim, Swisttal, Bad Münstereifel, Köln wichtige Ziele & Quellen

ÖPNV-Angebote



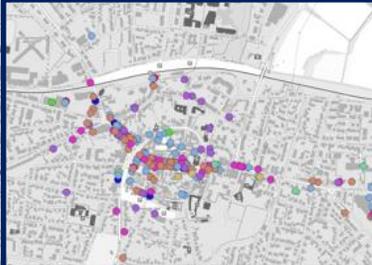
- Insgesamt gute Erschließung durch Busnetz
- Anschluss an Schienennetz

Bevölkerungsverteilung



- ca. 27.500 EW (Stand 2022)
- etwa 61% sind 18-65 Jahre alt
- Prognose bis 2035 besagt Reduktion auf ca. 25.700 EW (IT.NRW)
- Deutliche Steigerung der Altersklasse >65 Jahre (22% → 31%)

Points of Interest



- Verdeutlichung der Bedeutung „Hauptstraße“ und „Vor dem Dreeser Tor“
- größere Einkaufszentren östl. & westl. der Kernstadt
- Schulen u.ä. über Stadtgebiet verteilt

Pendlerstatistik



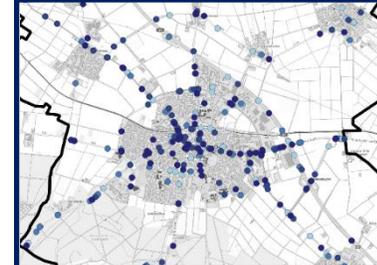
- Mehr Auspendler als Einpendler
- Bonn, Euskirchen, Meckenheim, Swisttal, Bad Münstereifel, Köln wichtige Ziele & Quellen

ÖPNV-Angebote



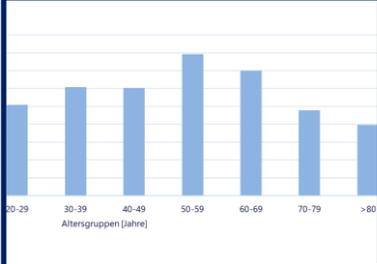
- Insgesamt gute Erschließung durch Busnetz
- Anschluss an Schienennetz

Unfallstatistik



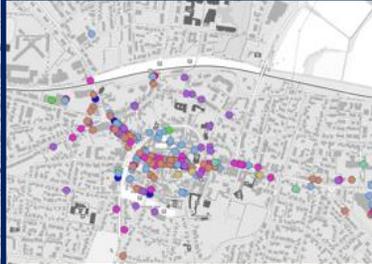
- 388 Unfälle mit Personenschaden zwischen 2019 & 2022
- Unfälle mit NMIV überwiegend im Hauptort Rheinbach
- NMIV Unfälle leicht gehäuft entlang Aachener Str.

Bevölkerungsverteilung



- ca. 27.500 EW (Stand 2022)
- etwa 61% sind 18-65 Jahre alt
- Prognose bis 2035 besagt Reduktion auf ca. 25.700 EW (IT.NRW)
- Deutliche Steigerung der Altersklasse >65 Jahre (22% → 31%)

Points of Interest



- Verdeutlichung der Bedeutung „Hauptstraße“ und „Vor dem Dreeser Tor“
- größere Einkaufszentren östl. & westl. der Kernstadt
- Schulen u.ä. über Stadtgebiet verteilt

Pendlerstatistik



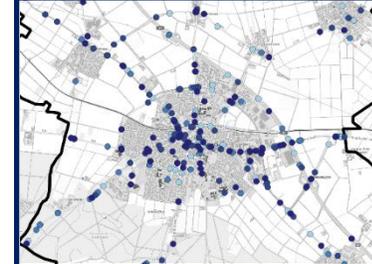
- Mehr Auspendler als Einpendler
- Bonn, Euskirchen, Meckenheim, Swisttal, Bad Münstereifel, Köln wichtige Ziele & Quellen

ÖPNV-Angebote



- Insgesamt gute Erschließung durch Busnetz
- Anschluss an Schienennetz

Unfallstatistik



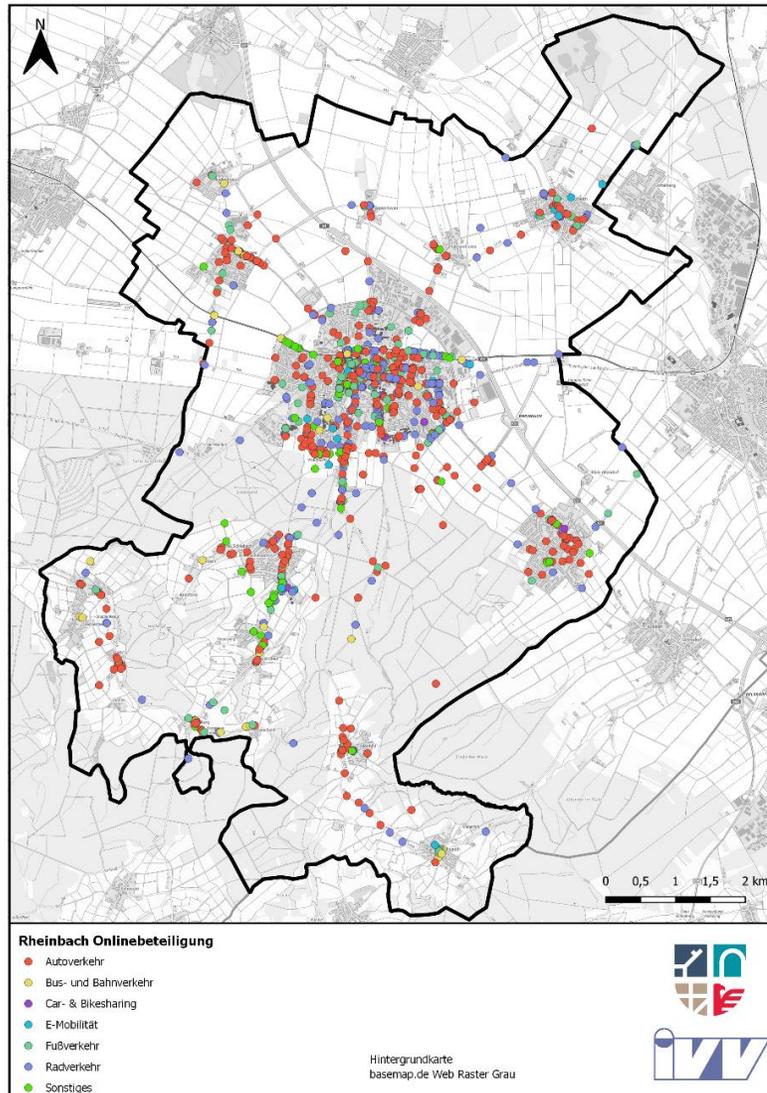
- 388 Unfälle mit Personenschaden zwischen 2019 & 2022
- Unfälle mit NMIV überwiegend im Hauptort Rheinbach
- NMIV Unfälle leicht gehäuft entlang Aachener Str.

Alternative Mobilitätsangebote

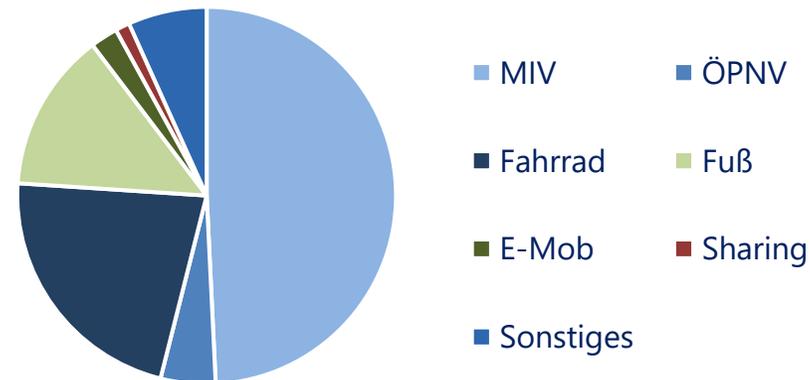


- RVK E-Bikes als Teil des VRS netzweiten Angebotes
- 2 feste & 5 virtuelle Stationen
- Keine Carsharing Angebote

Bestandsanalyse – Online-Beteiligung



- Online-Beteiligung im Zeitraum vom 19.09.-22.10.2023
- 845 Beiträge, dabei hohe Anzahl an Einträgen zum Thema „Neubau / Ausbau / Angebotserweiterung“ über alle Mobilitätsformen
 - Pkw-Themen: „Geschwindigkeit“ / „Beschilderung bzw. Markierung“ / „problematisches Parken“
 - NMIV-Themen: „Sicherheit bzw. Beleuchtung“ / „Beschilderung bzw. Markierung“ / „Querungshilfen“
 - ÖPNV-Themen: „Taktung bzw. Fahrplan“

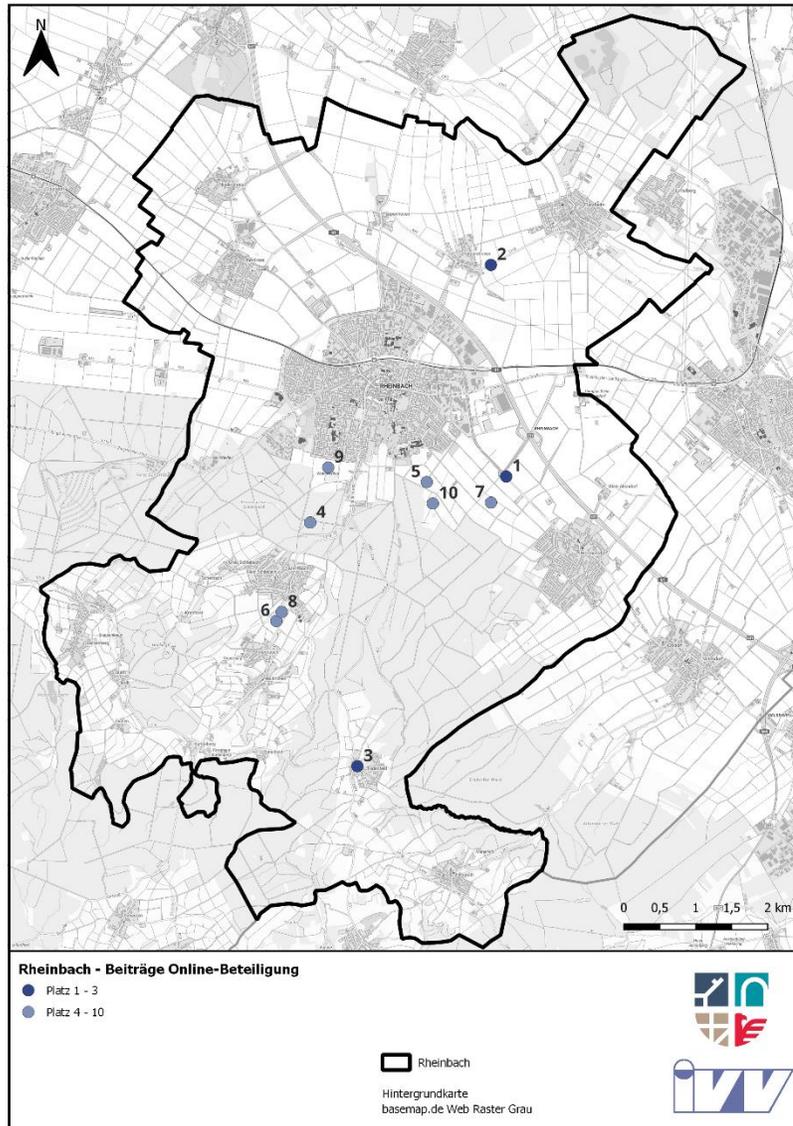


(Quelle: Onlinebeteiligung – Angaben NutzerInnen)

Bestandsanalyse – Online-Beteiligung

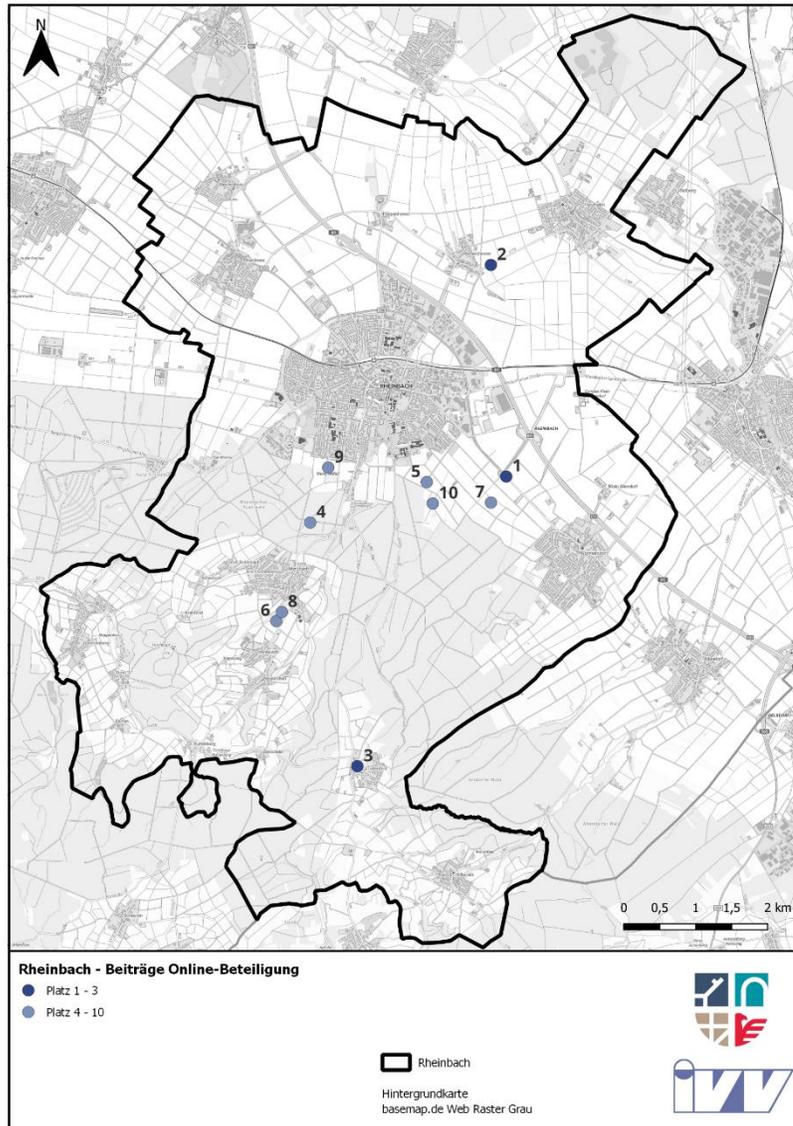
- Beiträge konnten von anderen TeilnehmerInnen „geliked“ werden (=Vote); kein negativer Vote möglich
- Bei 981 Einträgen wurden 24.402 Votes abgegeben, verteilt auf 845 Beiträge
- Klassifizierung ergibt
 - 642 Beiträge mit 0 - 9 Votes
 - 289 Beiträge mit 10-99 Votes
 - 50 Beiträge mit >99 Votes (Maximum 1.001)
- Folgende Hauptthemen sind wie folgt in den Beiträgen wiederzufinden
 - Der Bereich um die Hauptstraße in ca. 30 Beiträge enthalten, die jeweils 0 – 47 Votes erhalten haben
 - Das Thema der Umgehungsstraße hat ca. 70 Beiträge erhalten, die jeweils 0 – 495 Votes erhalten haben
 - Das Thema des Supermarktes / Einkaufsmöglichkeit für die Höhenorte hat ca. 12 Beiträge erhalten, die jeweils 1 – 449 Votes erhalten haben (die meisten mehr als 126)
 - Das Thema der Fahrradstraßen und deren Auswirkungen hat ca. 25 Beiträge erhalten, die jeweils 0 – 495 Votes erhalten haben

Bestandsanalyse – Online-Beteiligung – Top 10 Votes

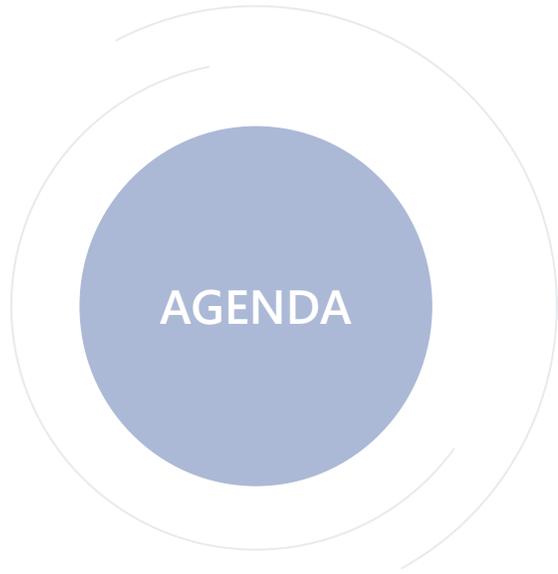


- **Platz 1 (1.001 Votes):**
„Durchsetzung des bestehenden, aber konsequent ignorierten Durchfahrtsverbotes für LKW >7.5T auf der L 471 durch bauliche oder technische Maßnahmen. Anrufe bei der Rheinbacher Polizei werden grundsätzlich mit "Dafür haben wir kein Personal" abgewiesen.“
- **Platz 2 (833 Votes):**
„Radweg fehlt zwischen Flerzheim und Ramershoven neben der Landstraße“
- **Platz 3 (563 Votes):**
„Verengte Fahrbahn, Einbringung einer Einbahnstraße in Todenfeld.“
- **Platz 4 (550 Votes):**
„Der Waldweg am frischen Brunnchen entlang zum Waldfriedhof und weiter zum SGR ist eine beliebte Verbindung bei Radfahrern und Fußgängern, welche aus den Höhenorten zum SGR oder in die westliche Kernstadt wollen. Leider ist dieser nur bei gutem Wetter sowie bei Tageslicht nutzbar, weshalb Radfahrer, Fußgänger und Schulkinder, welche bspw. zum SGR wollen gezwungen sind den partiell viel zu schmalen und lebensgefährlichen Fuß-/Radweg entlang der L113 zu nutzen. Hier sollte der Waldweg mindestens in der Art befestigt werden, dass er auch bei schlechtem Wetter nutzbar ist. Wünschenswert wäre natürlich auch eine Beleuchtung zur Nutzung innerhalb der dunklen Jahreszeit.“
- **Platz 5 (495 Votes):**
„Um die Innenstadt zu entlasten, werden Maßnahmen wie Fahrradstraßen und Verkehrsberuhigungen in der Innenstadt einen Effekt haben, die Autos auf die Umgehungsstraße zu bringen. Der Verkehr aus Queckenberg kann hierhin direkt abgeleitet werden. Eine Entlastung, die durch die o.g. Verkehrsberuhigungsmaßnahme nicht erfolgen kann, betrifft die Höhenorte die sich Merzbach und Todenfeld anschließen- diese fließen Richtung Innenstadt ab. Viele Mitbürger, die nicht nach Rheinbach selbst fahren müssen, sind im Bereich Meckenheim/ Bonn beschäftigt und brauchen eher eine Verbindung zur A61 oder Bonner Stadtautobahn, was eine Öffnung des Verkehrs Richtung Kreis Wormersdorf bedeuten würde mit den Nachteil Eingriff in die Natur. Wer morgens schon einmal am Ölmühlenweg gewartet hat, sieht, dass kaum Autos Richtung Brahmstraße, Königsberger Straße oder Burgacker abbiegen, um nach Queckenberg durch eine weniger stauanfällige Gegend zu fahren.“

Bestandsanalyse – Online-Beteiligung – Top 10 Votes



- **Platz 6 (449 Votes):**
„Ein Supermarkt ist für die Höhenorte längst überfällig und würde das Leben hier, insbesondere für junge Familien und auch für besonders betagte Menschen, deutlich bereichern und attraktiver gestalten. Derzeit ist man gezwungen für jede Kleinigkeit nach Rheinbach zu fahren, wo die Innenstadt, auf Grund des ungünstigen Aufbaus, ohnehin schon völlig überlastet ist. Hinzukommen nun auch noch die Einschränkungen auf Grund der neuen Fahrradstraßen, welche den Verkehr nun noch mehr in die Innenstadt drängen. Bewohner anderer Dörfer würden sich sehr über die Errichtung eines Supermarktes freuen, aber insbesondere Teile der "Ureinwohner" Merzbachs scheinen grundsätzlich eine Abneigung gegen Neuerungen entwickelt zu haben und im Zweifelsfall wird stets der Klimaschutz vorgeschoben. Wirklich schade! Hier also ein klares JA zum Supermarkt, in Vertretung vieler jüngerer Anwohner!“
- **Platz 7 (449 Votes):**
„Fehlende Verbindung“
- **Platz 8 (446 Votes):**
„Hier fehlt eine Einkaufsmöglichkeit für die anliegenden Ortschaften, die derzeit immer in die Stadt fahren müssen. Dies ließe sich prima mit einem Bankautomaten sowie Ladestationen für E-Fahrzeuge verbinden. Vernünftig durchdacht, lässt sich auch ein Supermarkt gut in die Landschaft integrieren und die Kernstadt wird ein wenig entlastet. Der Verkehr würde sich hierdurch sicher nicht vermehren, denn Pendler nutzen diese Strecke auch ohne Supermarkt.“
- **Platz 9 (421 Votes):**
„Die Umgehungsstraße muss endlich gebaut werden. Nur so können wir den Verkehr aus der Innenstadt kriegen. Viele Autofahrer wollen gar nicht ins Zentrum, müssen aber durchfahren, da es keinen anderen Weg gibt - daher Umgehungsstraße bauen.“
- **Platz 10 (414 Votes):**
„Wir brauchen eine Südumgehung vom Waldhotel zum Kreisel vom Autobahnzubringer. Diese würde bei einem erneuten Starkregen als Abfluss dienen, und mit einem Anschluss an die Gesamtschule den Schülerverkehr aus dem Weilerfeld raus halten.“



EINFÜHRUNG
Verkehrsentwicklungsplan Rheinbach



BESTANDSANALYSE
Ergebnisse

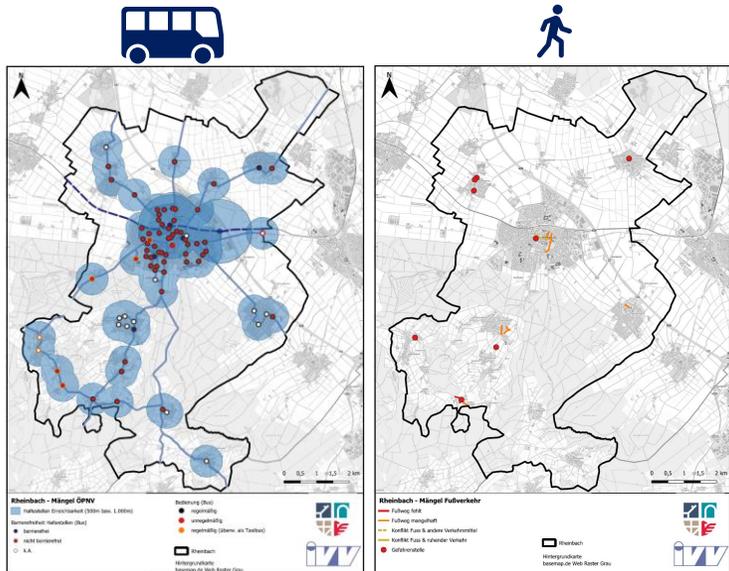
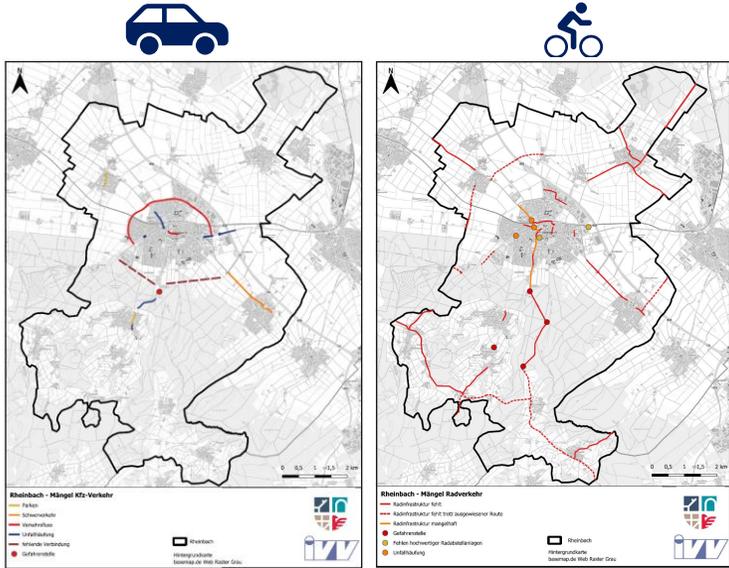


MÄNGELANALYSE
Zwischenstand & Workshop



ZEITPLAN
weiteres Vorgehen

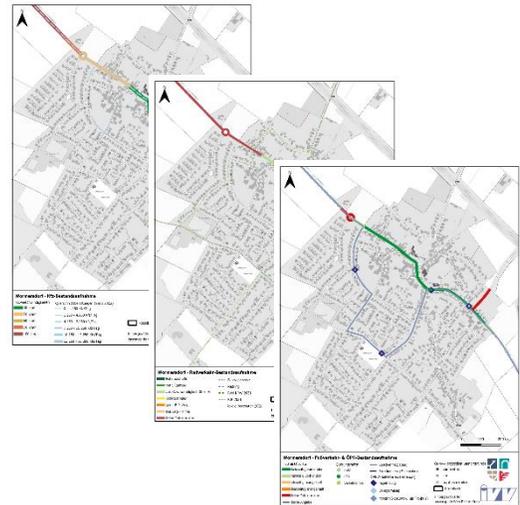
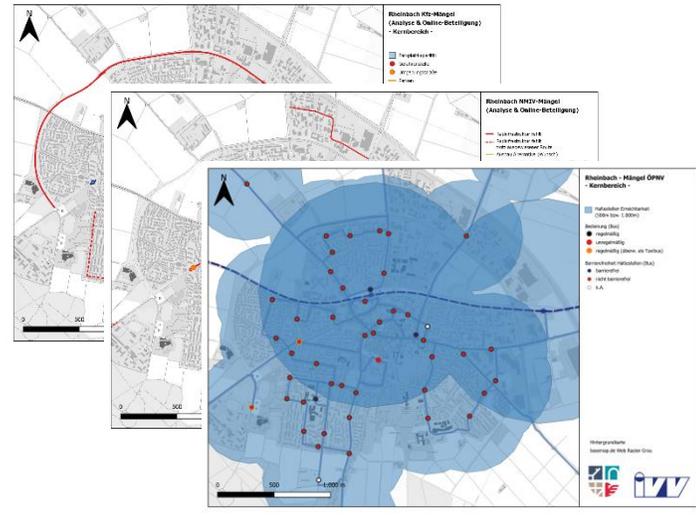
Mängelanalyse – Betrachtungsebenen



Gesamte Stadtgebiet

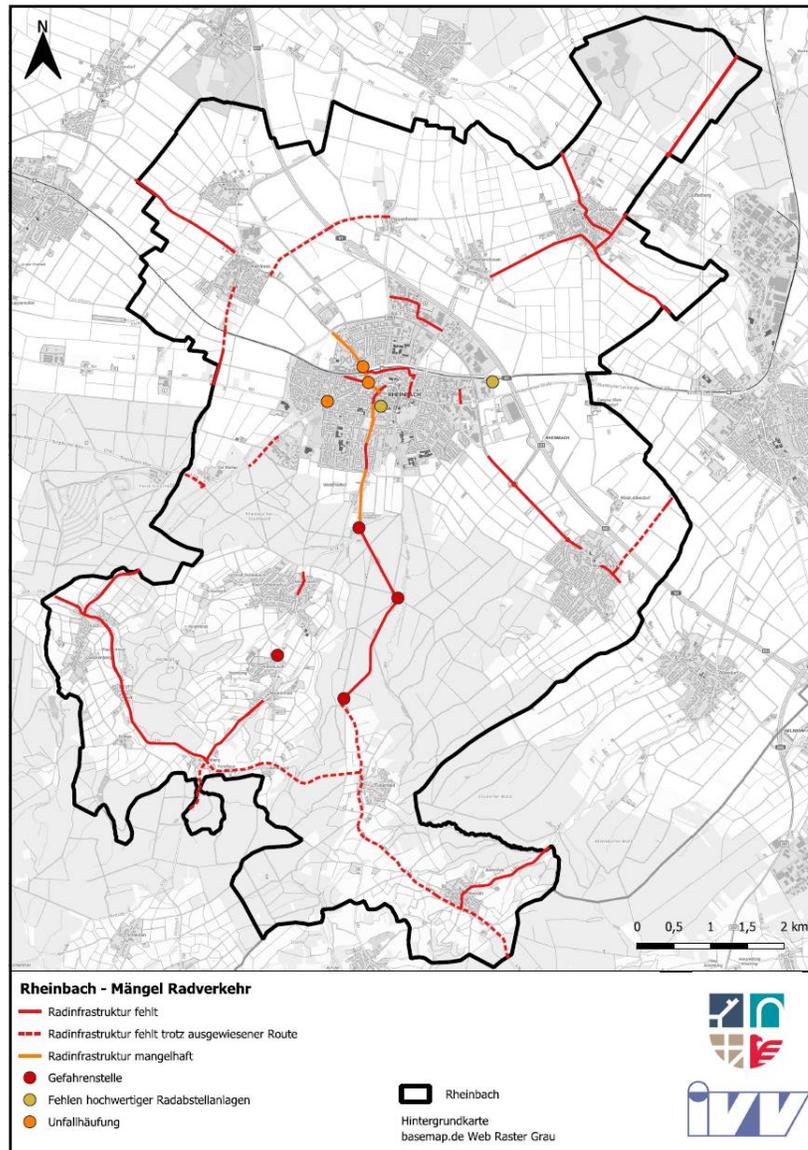
Kernbereich

Ortsdurchfahrten



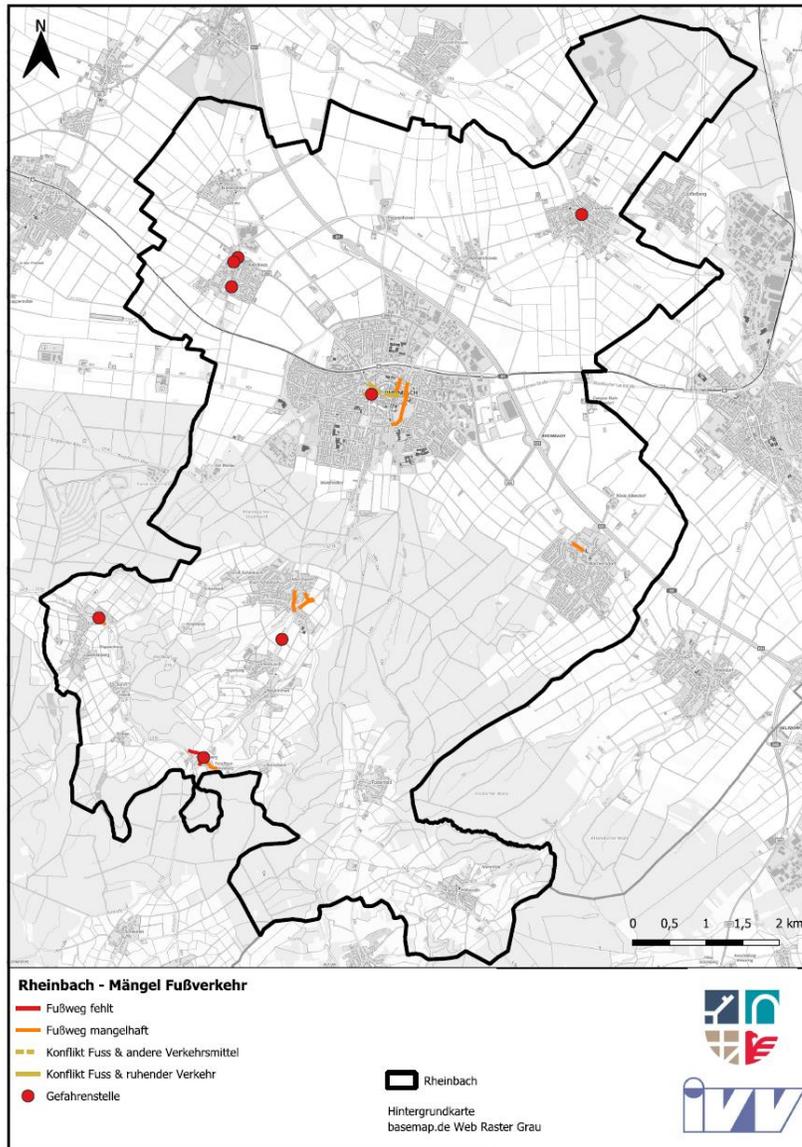
- Oberdrees
- Flerzheim
- Wormersdorf
- Merzbach

Mängelanalyse – Radverkehr – gesamtes Stadtgebiet

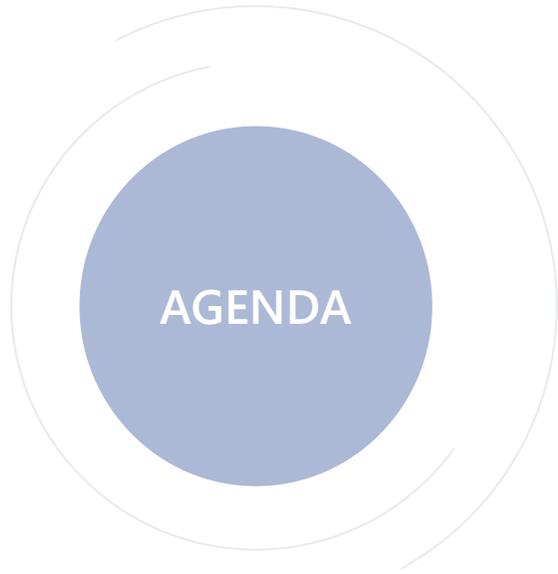


- Innenstadt
 - Zu wenige hochwertige Radabstellanlagen an relevanten Mobilitätspunkten
 - Fehlende Radinfrastrukturen entlang der in die Stadt führenden Straßen
 - Unfallhäufungspunkte/Gefahrenstellen, überschneiden sich überwiegend mit Lücken in der vorhandenen Fahrradinfrastruktur
- Ortschaften / Verbindungen
 - Teilweise keine Radinfrastruktur auf ausgewiesenen Fahrradrouten oder wichtigen Verbindungen, z.B. L 113
 - Ausschilderung von Radrouten / Radwegen überprüfen bzw. verbessern

Mängelanalyse – Fußverkehr – gesamtes Stadtgebiet



- **Innenstadtbereich**
 - Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern (z.B. Hauptstraße, Vor-dem-Dreeser-Tor)
 - Konflikte zwischen Fußgängern und parkenden Fahrzeugen (z.B. Gymnasiumstraße, Münstergässchen)
 - Fehlender Gehweg in der Pallottistraße
- **Ortschaften / Verbindungen**
 - Fehlende Querungshilfen entlang der Schulwege
 - Gefahrenstelle Kurtenberg (L 113/ L 210)



EINFÜHRUNG
Verkehrsentwicklungsplan Rheinbach



BESTANDSANALYSE
Ergebnisse

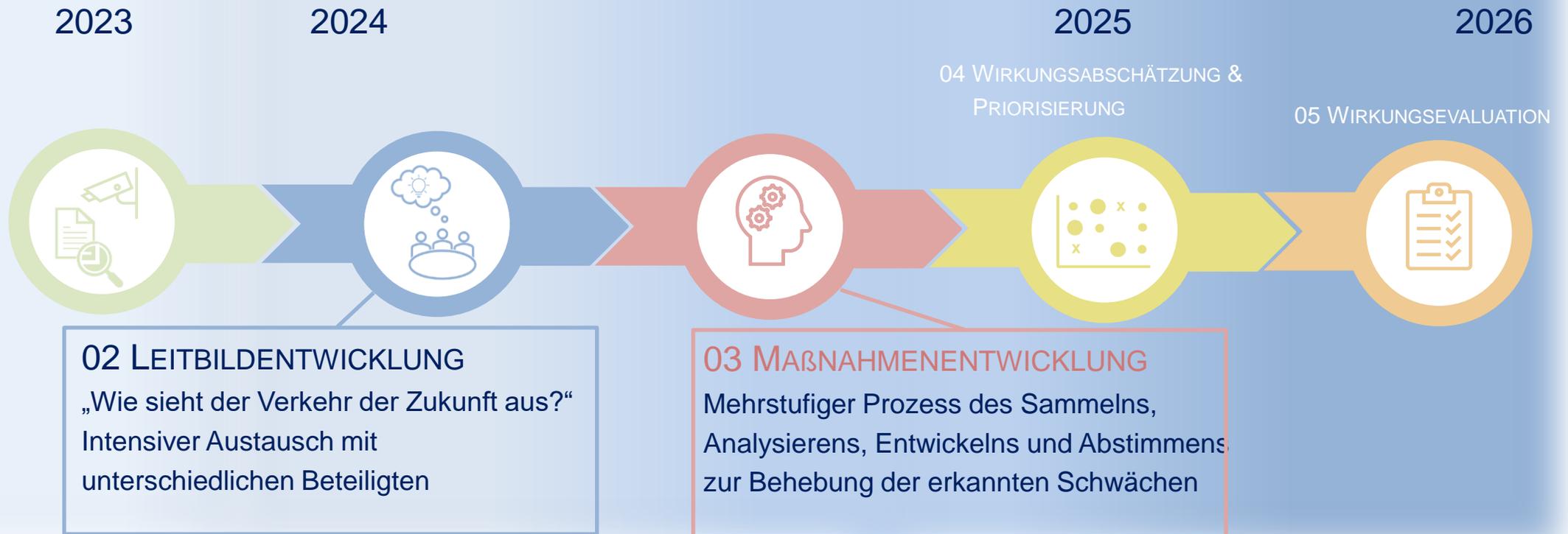


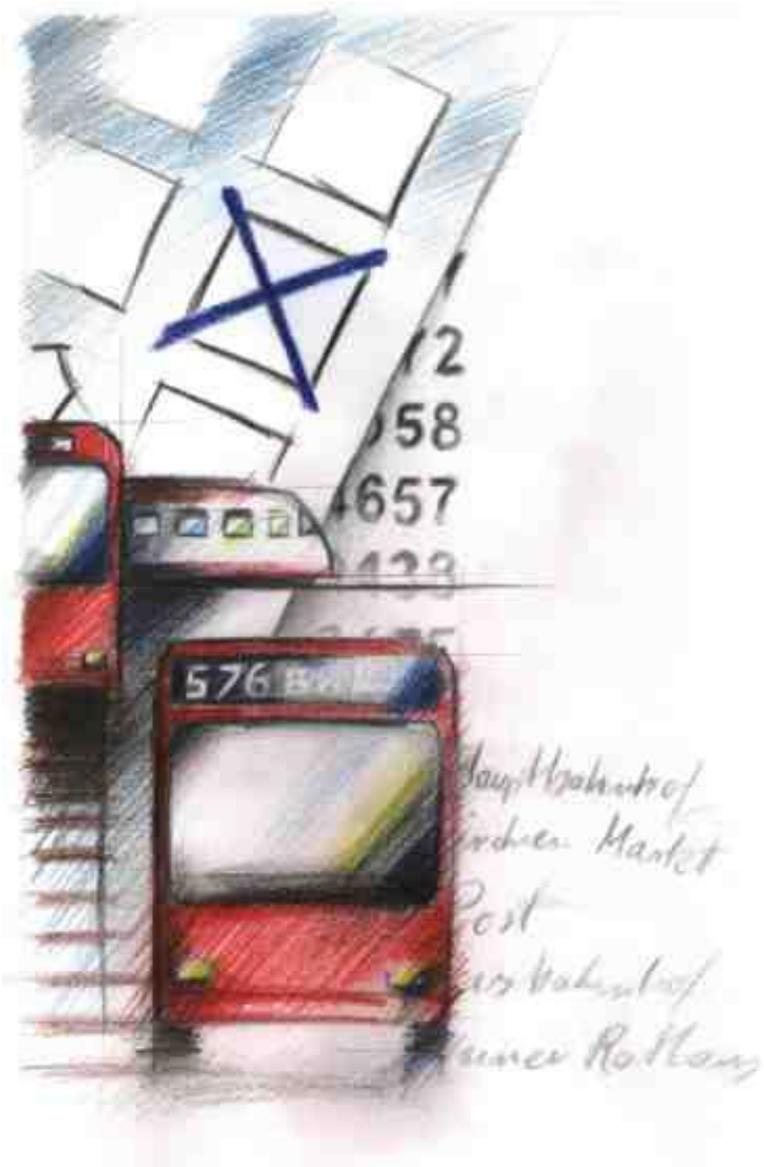
MÄNGELANALYSE
Zwischenstand & Workshop



ZEITPLAN
weiteres Vorgehen

Zeitplan Arbeitsschritte





Ingenieurgruppe IVV
Oppenhoffallee 171
52066 Aachen

Dipl.-Ing. Oliver Krey
kro@ivv-aachen.de
+ 49 (241) 94691 – 622

Teresa Eickels, M.Sc.
eic@ivv-aachen.de
+ 49 (241) 94691 – 624

Dipl.-Ing. Christina Hübeler
huc@ivv-aachen.de
+ 49 (241) 94691 – 652