

Radwegekonzept für den Landkreis Northeim

Abschlusspräsentation 24. September 2015

Dr. Rainer Mühlnickel, Sandra Ulbricht



Das Planungs- und Beratungsbüro Böregio wurde 1998 gegründet und hat sich spezialisiert auf:

- die Freiraumentwicklung
- den Tourismus und
- die Stadt- und Regionalentwicklung
- Schwerpunkt Radverkehr

Daten und Fakten zu Böregio:

- Sitz in Braunschweig mit 4 Mitarbeitern
- Technische Ausrüstung mit Planungssoftware
- Bundesweite kommunale und private Auftraggeber, Vereine und Verbände

Der Geschäftsführer Dr. Ing. Mühlnickel ist:

- Landschaftsplaner und Wirtschaftswissenschaftler
- Mitglied in der SRL
- Lehrtätigkeiten an den Hochschulen Berlin, Ostfalia, Bremen und Harz (1986 bis 2014), Gastdozent



Referenzen

SONNABEND, 22. MÄRZ 2014

GIFHORN

Neu: Ein Stadtplan für Gifhorner Kinder

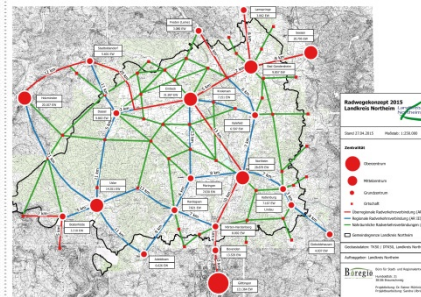
Grimm-Schüler gestalten Karte mit

(rtm) Jetzt hat Gifhorn einen kindgerechten Stadtplan. Der 21. Geburtstag des Gifhorner Stadtplan ist ein Anlass, den die Kinder der Grimm-Schule mitgestalten.

Das ist ein Stadtplan, der die Geschichte der Stadt Gifhorn in die Zukunft trägt. Der Stadtplan ist ein Werk, das die Kinder der Grimm-Schule mitgestalten. Der Stadtplan ist ein Werk, das die Kinder der Grimm-Schule mitgestalten. Der Stadtplan ist ein Werk, das die Kinder der Grimm-Schule mitgestalten.



Gifhorn kindgerecht: Ein Stadtplan speziell für Kinder ist nun fertig – Schüler der Grimm-Schule haben das Werk mitgestaltet.



Gliederung des Vortrages

1. Ziele und Ausgangssituation
2. Zielgruppe Radfahrer und -touristen
3. Radwegekonzept Landkreis Northeim
4. Handlungsempfehlungen
5. Fazit



Foto: Landschaftlicher Weg mit Vorrang Radverkehr, Spree-Radweg, Brandenburg. (B. Pöschel)



1. Zielsetzung und Ausgangssituation

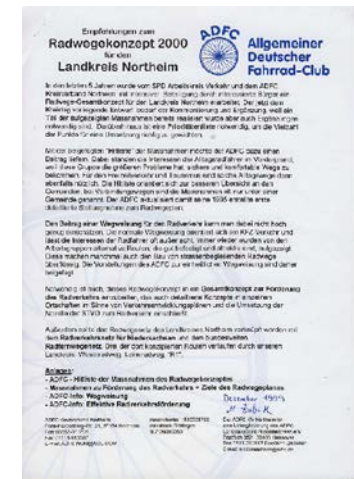
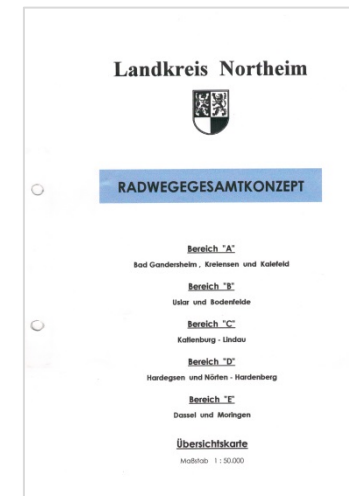
- Fortschreibung des Radwegegesamtkonzeptes von 1999 für den Landkreis Northeim
- Radverkehrskonzept für den Landkreis Northeim 2011
- Einzelprojekte Aktivitäten sollen konzeptionell verbunden werden
- Zielgerichtetes und Kostengünstiges Handeln der Verwaltung
- Handlungsempfehlungen für die Verwaltung für die nächsten Jahre formulieren



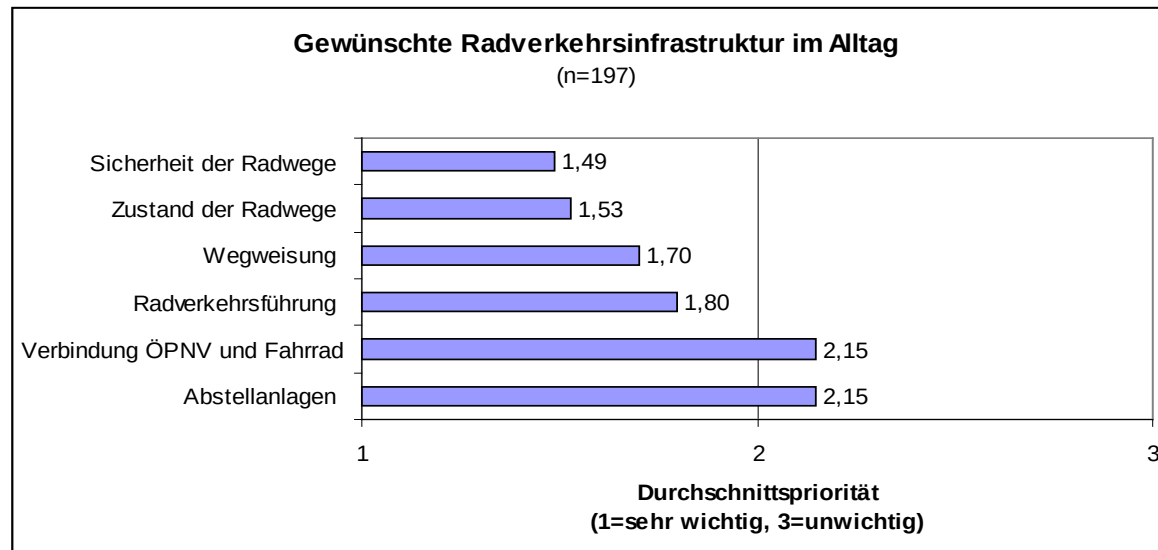
Eine Jury auf Drahteseln

Landkreis Northeim will Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune“ gewinnen

NORTHHEIM/SALZDERHEDEN. Eine Jury, die auf Drahteseln zwischen Hatz und Weser inszeniert wurde, soll im Freitag im Norden des Landkreises Northeim zu bestimmen. Eine Kommission aus Hatz und Weser soll im Freitag im Norden des Landkreises Northeim zu bestimmen. Eine Kommission aus Hatz und Weser soll im Freitag im Norden des Landkreises Northeim zu bestimmen.



1. Zielsetzung und Ausgangssituation



- Sicherheit und Zustand der Radwege sind für die Bürger mit Abstand am wichtigsten, dann Wegweisung und Verkehrsführung
- Fahrrad wird als eigenständiges Verkehrsmittel angesehen
- Bürger wollen einen Ausbau des Radverkehrs, der den Autobahnverkehr ergänzt
- Ausbau des touristischen Angebots ist erwünscht

Quelle: Landkreis Northeim und Böregio, Büro für Stadt- und Regionalentwicklung, Radverkehrskonzept, Northeim 2011

1. Zielsetzung und Ausgangssituation

Ausbaustandard der Radwege im Landkreis Northeim

Landkreis (Jahr)	Straßentyp	Länge in km	Radweglänge in km	Ausbauzustand
Northeim (2011)	Bundesstraßen	184,7	74,7	40,4%
	Landesstraßen	173,4	22,0	12,7%
	Kreisstraßen	420,0	31,4	7,8%
	gesamt	778,0	128,0	16,5%
Northeim (2015)	Bundesstraßen	184,200	100,425	54,5%
	Landesstraßen	173,180	24,842	14,3%
	Kreisstraßen	421,211	31,4	7,8%
	gesamt	778,591	156,667	20,1%

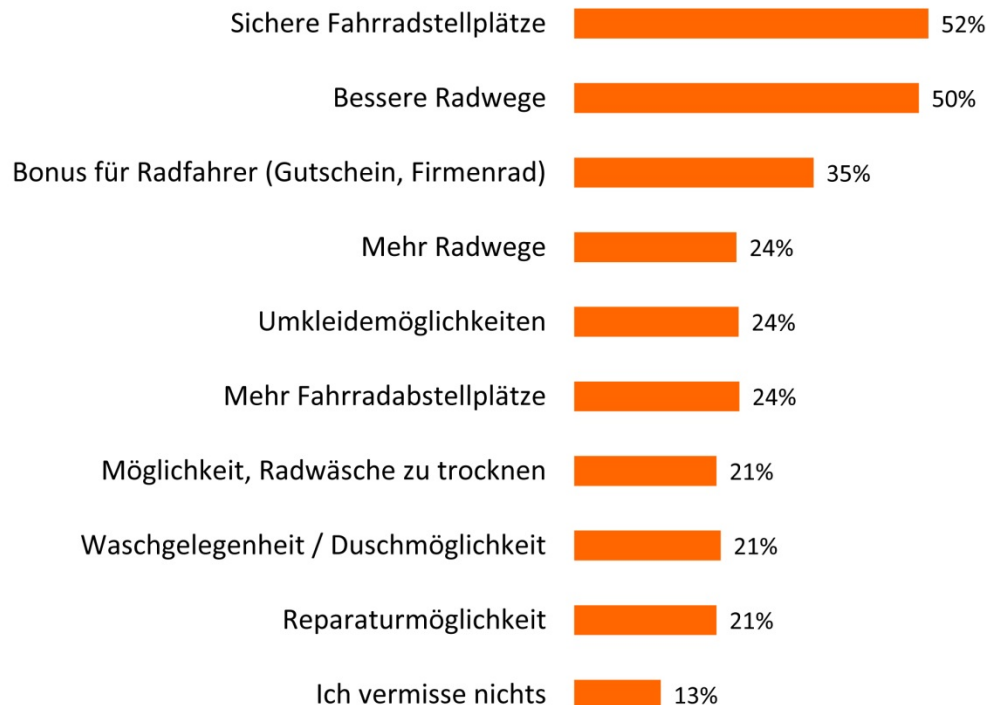
Quelle: Schumann per Email 2015 , Landkreis Northeim

Landkreis Northeim: Bewerbung um den Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune“ in Niedersachsen 2011, S. 14.

2. Zielgruppe Radfahrer und -touristen

Argumente für die Fahrt mit dem Rad zur Arbeit/Schule

"Was wäre Ihnen wichtig, damit Sie mit dem Fahrrad zur Arbeit bzw. zur Schule/zum Ausbildungsplatz fahren würden?"

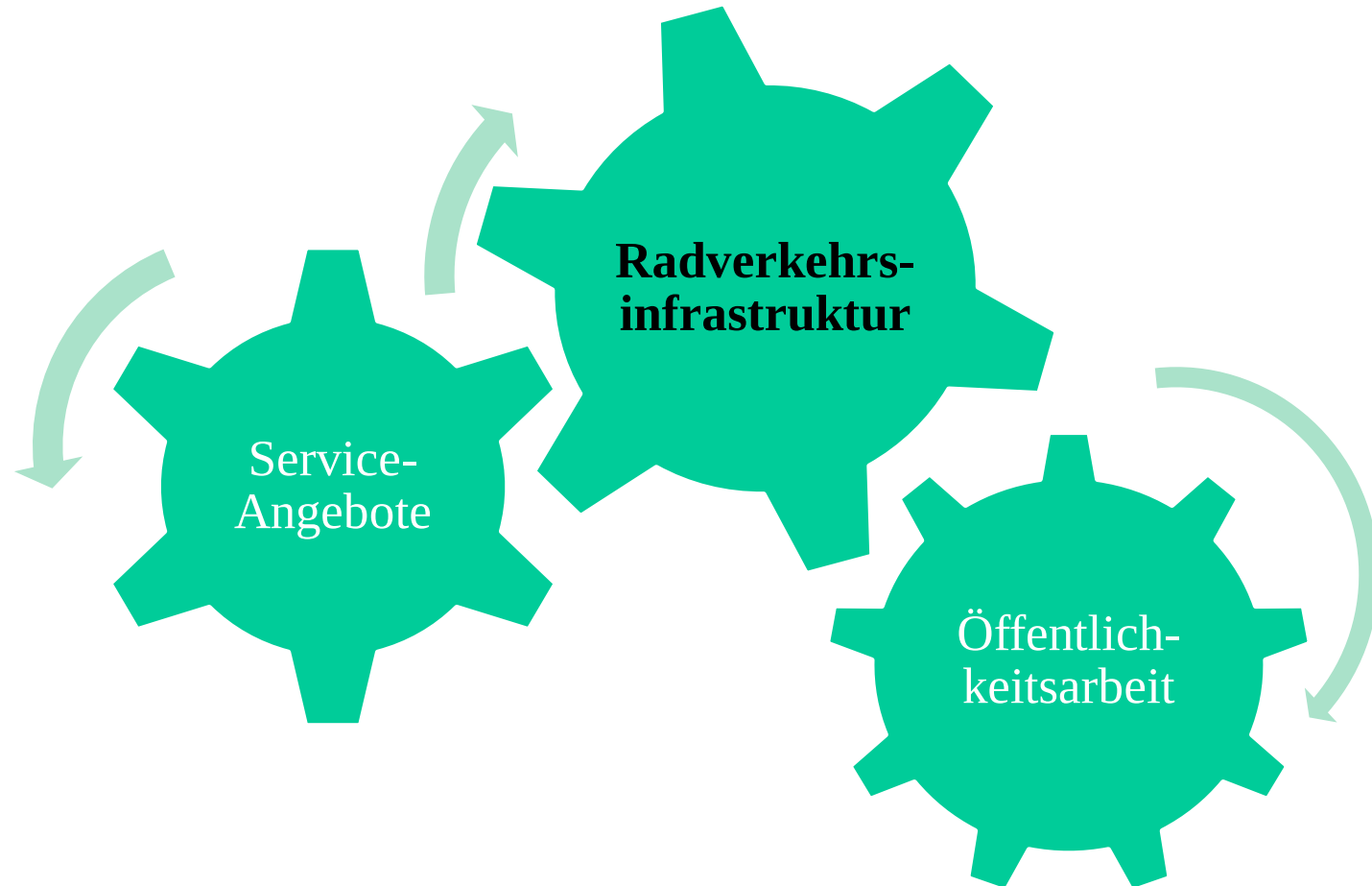


N= 347; Radfahrer, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit/Ausbildungsstätte fahren

Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH, 2013: Fahrrad-Monitor Deutschland 2013, Heidelberg.

2. Zielgruppe Radfahrer und -touristen

Bausteine einer systematischen Radverkehrsförderung



2. Zielgruppe Radfahrer und -touristen



Beispiel Eindhoven (Niederlande)

2. Zielgruppe Radfahrer und -touristen

Zielgruppen – unterschiedliche Nutzungsgruppen

Anforderung	Alltagsradfahrer aus dem ländlichen Raum:			Rad-touristen	Sportrad-fahrer	Mountain-biker
	Kinder/ Jugendliche	Erwach-sene	Ältere Menschen			
soziale Sicherheit	●	●	●	○		
Trennung vom Kfz-Verkehr	●	○	●	●		○
geringe Umwege	●	●	○			
ebene, gut befestigte Oberflächen	●	●	●	○	●	
zweispurig befahrbar (z. B. durch Anhänger)		●	○	●		
landschaftliches Erlebnis				●		○
hohe Fahrgeschwindigkeit					●	
unbefestigte Trassen						●
Steigungs- und Gefällestrecken						●
Wegweisung	○	○	○	●		●
● = sehr wichtig, ○ = anzustreben						

(Quelle: FGSV, 2002: Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS))

3. Radwegekonzept Landkreis Northeim

Stand der Bearbeitung:

- Projektzeitraum: November 2014 bis Dezember 2015 (Abschlussbericht)
- Überprüfung der Vorschläge aus dem Radwegegesamtkonzept für den Landkreis Northeim (Ingenieurbüro Ludwig und Partner) 1999 und den ADC-Stellungnahmen aus den Jahren 2000 und 2011
- Schwerpunkt des Radwegekonzeptes liegt auf dem ländlichen Raum
- Vorschläge der Gemeinden zum Radwegenetz und deren Handlungsempfehlungen im Zeitraum vom 13. Januar 2015 bis 10. Juni 2015 gesammelt und ausgewertet
- Recherche von Radwegeverbindungen anhand von vorhandener Karten, verschiedenen Routenplanern, vorhandenen Radwegekonzepten (z. B. Stadt Einbeck) und Befahrung vor Ort

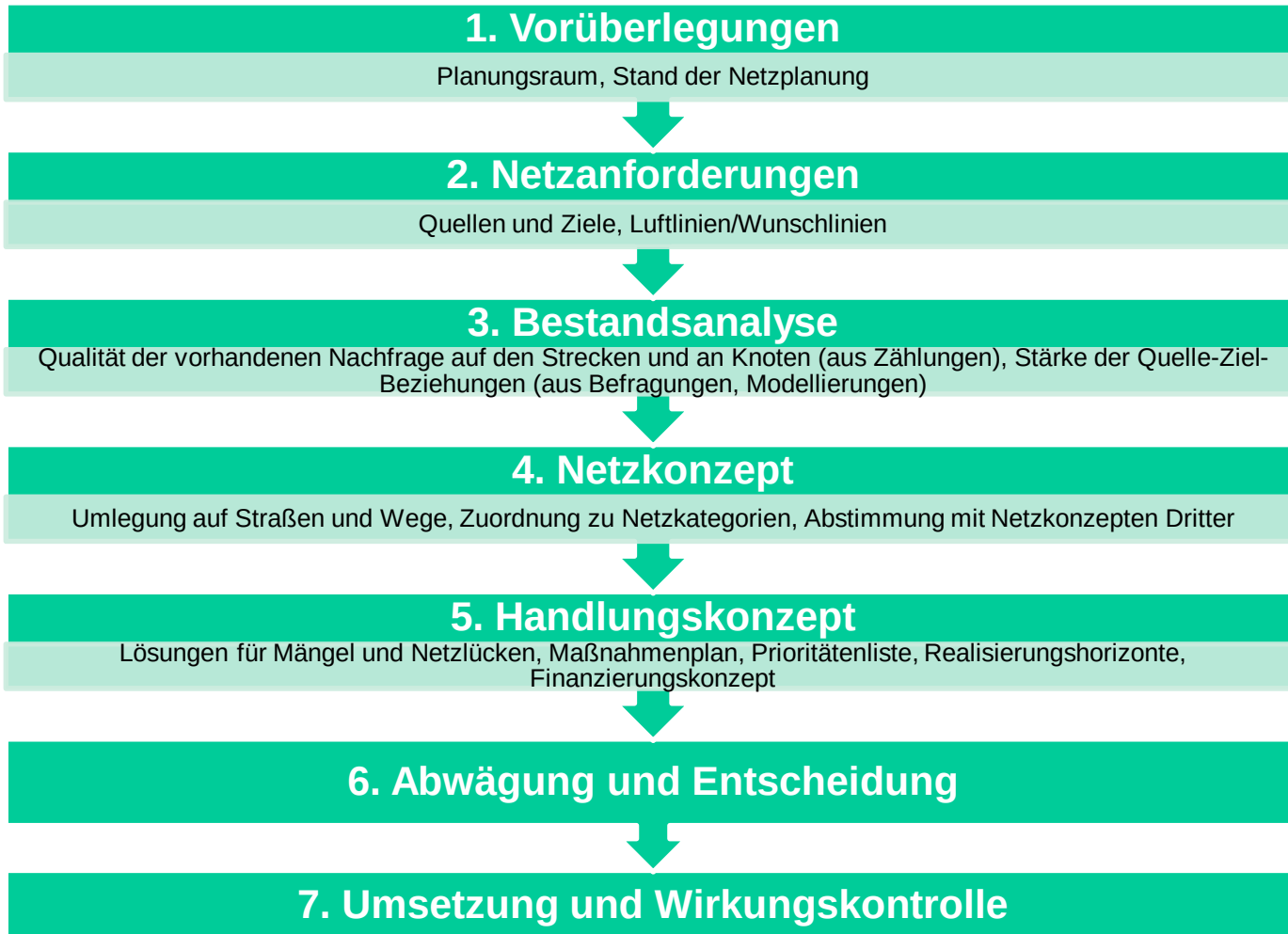
3. Radwegekonzept Landkreis Northeim

Stand der Bearbeitung:

- Auswertung der Vorschläge von Herrn Sump (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Regionaler Geschäftsbereich Gandersheim, Bad Gandersheim) und Herrn Lambrecht, Landkreis Northeim am 09.06.2015
- Vorstellung des Radwegenetzes (Entwurf) am 11. Juni 2015 im Landkreis Northeim mit Frau Meergans, Herrn Schumann und Herrn Ziebarth (ADFC, Northeim)
- Notwendige Ergänzungen bis zum 08.10.2015
- Abschlussbericht bis Dezember 2015

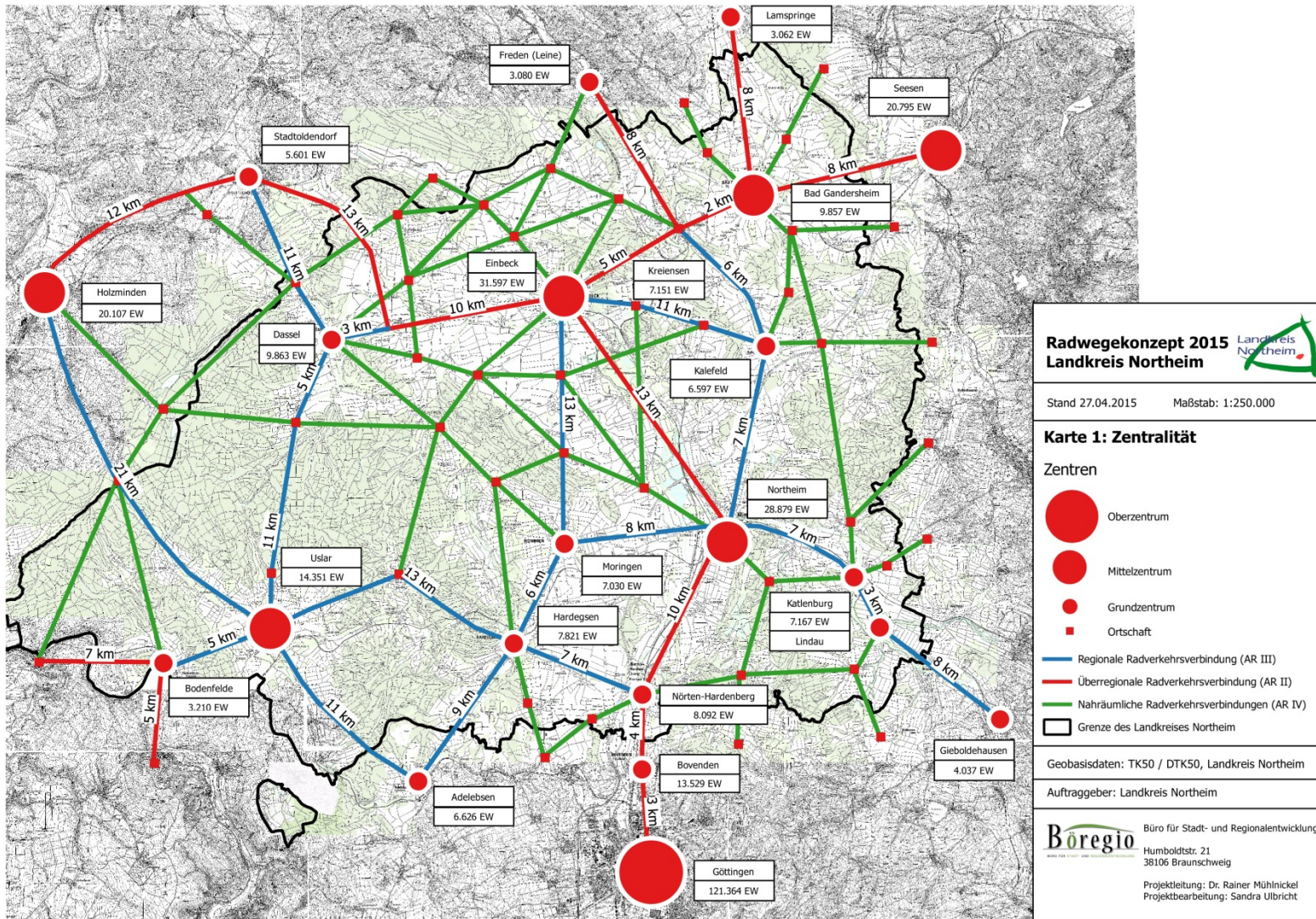
3. Radwegekonzept Landkreis Northeim

Planungsablauf



Quelle: FGSV 2010:
Empfehlungen für
Radverkehrsanlagen,
Köln

3. Radwegekonzept Landkreis Northeim



Böregio
BÜRO FÜR STADT- UND REGIONALENTWICKLUNG



3. Radwegekonzept Landkreis Northeim

Radwegekonzept 2015 Landkreis Northeim



Stand 02.09.2015

Maßstab: 1:50.000

Karte 6: Touristische Radrouten und Wegweiserstandorte

Wegweiser

- Pfeilwegweiser
- Zwischenwegweiser

Radfernwege

- Weserradweg
- Leine Heide Radweg
- Europaradweg R1
- Kulturroute Hannover

Regionale Routen

- Rhume-Leine-Erlebnispfad
- Skulpturenradweg

Lokale Routen

- Uslar
- Dorfrunde
- Naturrunde

Kalefeld

- Kirchen und Kapellen

Einbeck

- Brücken und Grenzen
- Salz und Burgen

Geobasisdaten: TK50 / DTK50, Landkreis Northeim

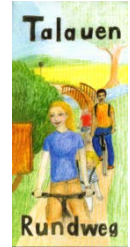
Auftraggeber: Landkreis Northeim



Büro für Stadt- und Regionalentwicklung

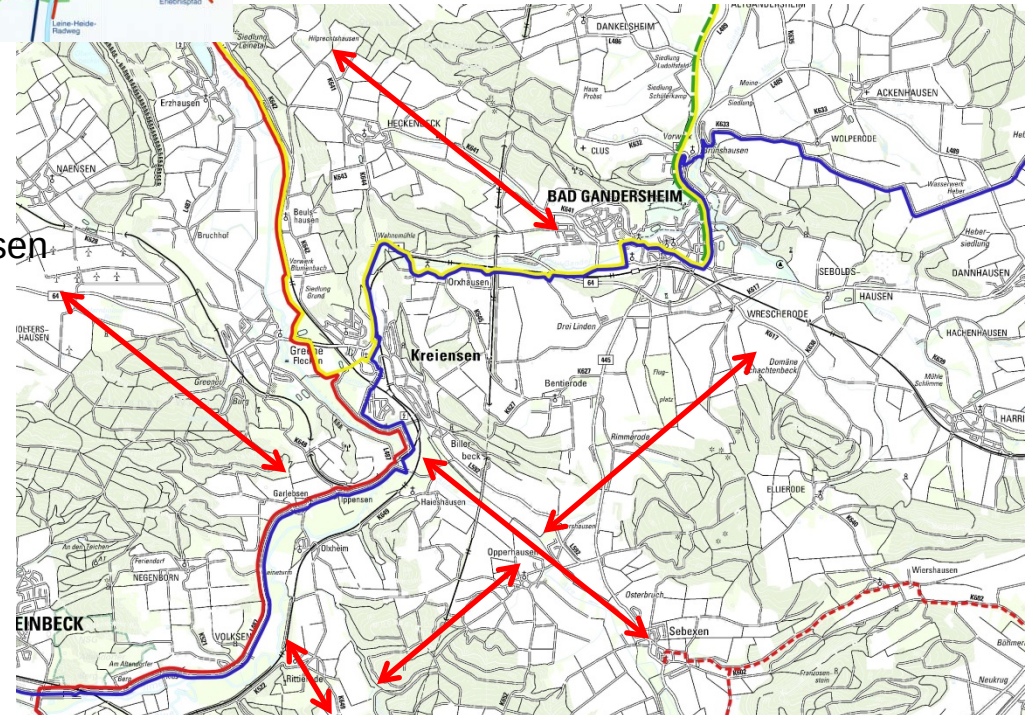
Humboldtstr. 21
38106 Braunschweig

Projektleitung: Dr. Rainer Mühlnickel
Projektbearbeitung: Sandra Ulbricht



LHR Zählstelle (2012)
Immensen 24.000

R1/LHR Zählstelle Garlebsen
(2013) 12.660 Radfahrer



3. Radwegekonzept Landkreis Northeim

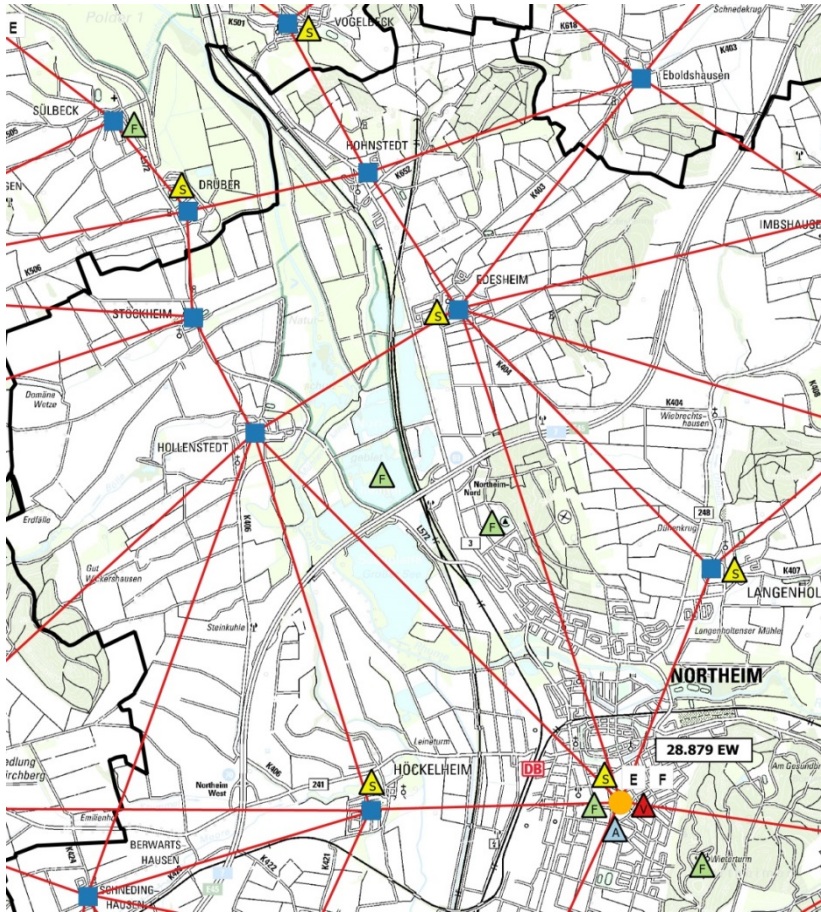
Klassifizierung des Radwegenetz im Landkreis Northeim

Kategoriengruppe			Bezeichnung	Beschreibung
AR	Außerhalb bebauter Gebiete	AR II	Überregionale Radverkehrsverbindungen	Verbindung für Alltags- u. Freizeitverkehr auf Entfernungen von mehr als 10 km (z. B. Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren, Stadt-Umland-Verbindungen), R1/D3 Radfernwege Leine-Heide-Radweg
		AR III	Regionale Radverkehrsverbindungen	Verbindungen zwischen Grundzentren zu Mittelzentren u. zwischen Grundzentren, Verbindungen zwischen Kommunen, Anbindung von Bahnhöfen, Arbeitsstätten, Schulen (Schülerverkehr), Rhume-Leine-Erlebnispfad
		AR IV	Nahräumliche Radverkehrsverbindungen	Verbindung zwischen Gemeinden (über 200 Einwohner) ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen den Gemeinden, dienen der Verdichtung des Netzes, Erschließung von Naturräumen/Nebenträumen, lokale touristische Routen

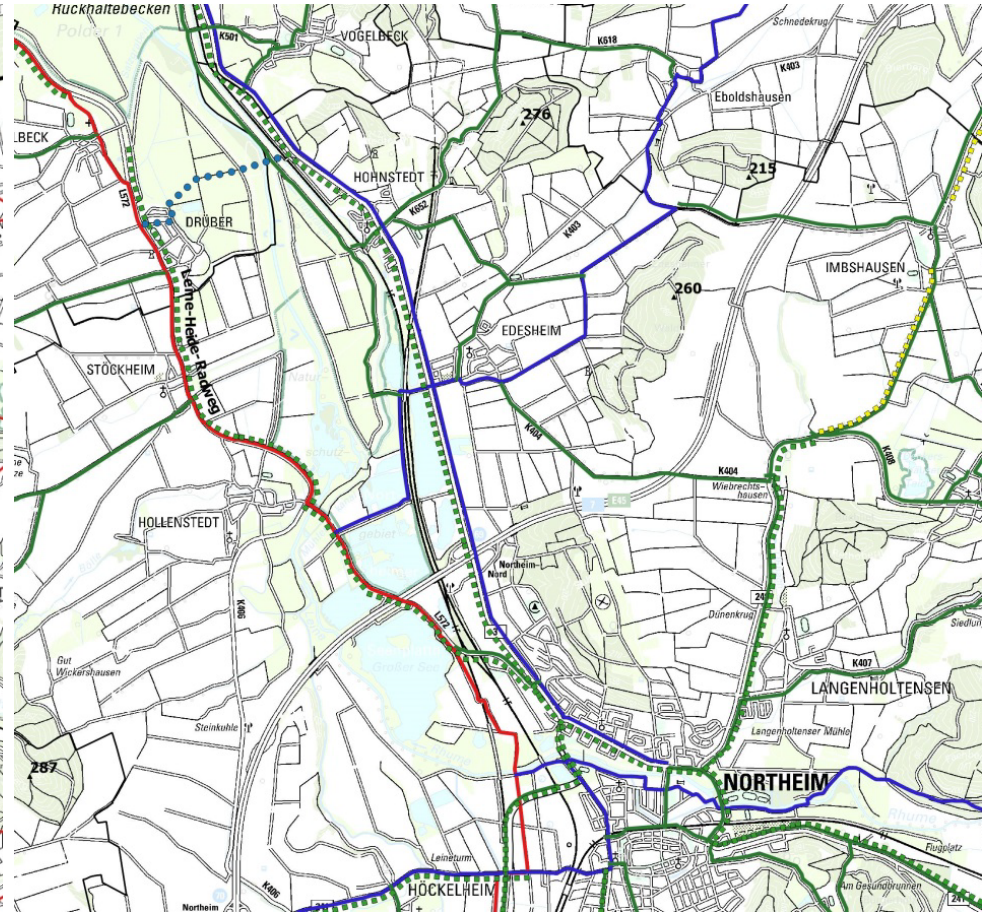
Quelle: FGSV 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010, Köln

3. Radwegekonzept Landkreis Northeim

Wunschliniennetz



Radwegenetz



4. Handlungsempfehlungen

Kriterien für die Überprüfung der Radverkehrsverbindungen:

- Möglichst eine Trennung der Radrouten vom Kfz-Verkehr bzw. mit nur geringem Kfz-Verkehr
- Beim Mischverkehr sollte die tägliche Verkehrsbelastung nicht mehr als 2.500 Kfz pro Tag (DTV) betragen
- Zusätzlich sind Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (z. B. Tempo 70 Höchstgeschwindigkeit) notwendig
- Landschaftliches Erlebnis, Sehenswürdigkeiten, attraktive Haltepunkte, Ausflugslokale und Alltagsziele (z.B. Schulen, große Arbeitsstätten, Bahnhöfe, Einkaufszentren einkalkulieren und einbinden
- Schmalere Radwanderwege sollten nur in Ausnahmefällen oder auf kurzen Abschnitten (z. B. auf Brücken oder Stegen) genutzt werden (sonst mindestens 2,00 m)
- Die Radrouten sollten familienfreundlich sein, Mindestbreite von 2,5 m, (z. B. Fahrrad mit Kinderanhänger)

Quelle: FGSV 1995, S. 18; Oberste Baubehörde im Bayrischen Staatsministerium im Innern, S. 22 – 26

4. Handlungsempfehlungen

Kriterien für die Überprüfung der Radverkehrsverbindungen:

- Land- und forstwirtschaftliche Wege sollten ganzjährig befahrbar und befestigt sein
- Führung an klassifizierten Straßen: sichere Anbindung an separate land- und forstwirtschaftliche Wege (z. B. beim Wechsel der Straßenseite)
- Möglichst keine Steigungsstrecken über 6%
- Sichere Führung und Querungen innerhalb der Ortsdurchfahrten, Queren an Lichtsignalanlagen bzw. Zebrastreifen
- Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel
- Verbindungen auch nachts befahrbar
- Schnelle und dichte Verbindungen zwischen Grund- und Mittelzentren (möglichst) auf straßenbegleitenden Radwegen



Quelle: FGSV 1995, S. 18; Oberste Baubehörde im Bayrischen Staatsministerium im Innern, S. 22 – 26

4. Handlungsempfehlungen

Anforderungen an Radverkehrsanlagen (Qualitätsstandards)

Schutzstreifen	Radfahrstreifen	Einrichtungsrادweg	Gem. Geh- und Radweg
• Regelmaß = 1,50 m • Fahrbahnbreite $\geq 4,50$ m Mindestbreite $\geq 1,25$ m (Fahrbahnbreite gesamt $\geq 7,00$ m bei beidseitigen Schutzstreifen)	• Regelmaß = 1,85 m (Fahrbahnbreite $\geq 5,50$m)	• Regelmaß = 2,00 m • bei geringer Radverkehrsstärke $\geq 1,60$m Zweirichtungsrادweg <u>beidseitig</u> • Regelmaß = 2,50 m • bei geringer Radverkehrsstärke $\geq 2,00$m <u>einseitig</u> • Regelmaß = 3,00 m • bei geringer Radverkehrsstärke $\geq 2,50$m	<u>Innerorts nur im Ausnahmefall:</u> • Mindestmaß $\geq 2,50$ m (Breite abhängig von Fuß- und Radverkehrsstärke) <u>Außerorts Regelfall:</u> • Regelmaß = 2,50 m • Mindestmaß $\geq 2,00$ m
			

(Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Köln)

4. Handlungsempfehlungen

Streckenbezogene Mängel: Bewertung der Nutzbarkeit nach Prioritäten

Streckenbezogene Mängel	Stark eingeschränkte Nutzbarkeit (Priorität 1)	Eingeschränkte Nutzbarkeit (Priorität 2)
Radverkehrsführung	Seitentrennstreifen zwischen Radweg und Straße < 0,75 m	Bei Führung über land- und forstwirtschaftliche Wege; Ausschluss von allgemeinem Kfz-Verkehr
Belagsmängel	Unbefestigte unebene Decke (. Z. B. Sand); unebenes Kopfsteinpflaster oder Schotter; Schlaglöcher	Mäßig wellig oder nur vereinzelt deutlichere Unebenheiten (Schlaglöcher, Baumaufwölbungen); gutes Kopfsteinpflaster; mäßiges Betonsteinpflaster
Fehlende Radverkehrsanlage	Außerorts > 2.500 Kfz/Tag Innerorts > 10.000 Kfz/Tag 5.000 – 10.000 Kfz/Tag (Einzelfallprüfung)	Außerorts: < 2.500 Kfz/Tag und Vmax > 70 km/h
Zu schmale Radverkehrsanlage	Gemeinsamer Geh-/Radweg innerorts: < 2,50 m Gemeinsamer Geh-/Radweg außerorts: < 2,00 m Radweg: < 1,50 m Beidseitiger Zweirichtungsradweg: < 2,50 m Einseitiger Zweirichtungsradweg: < 3,00 m Schutzstreifen < 1,25 m Radfahrstreifen < 1,50 m	Zweirichtungsverkehr außerorts: < 2,00 m

4. Handlungsempfehlungen

Punktuelle Mängel: Bewertung der Nutzbarkeit nach Prioritäten

Punktuelle Mängel	Stark eingeschränkte Nutzbarkeit (Priorität 1)	Eingeschränkte Nutzbarkeit (Priorität 2)
Führung des Radverkehrs	Führung am Knotenpunkt oder im Streckenverlauf mit hohen Sicherheitsrisiken versehen; Einengung in kurzem Abschnitt auf unter 1 m; fehlende Beschilderung	Sehr unattraktive bzw. unklare Führung im Knotenpunkt oder im Streckenverlauf; sehr ungünstiges Radwegende oder anderer Wechsel der Führungsart Einengung in kurzem Abschnitt (bis 50 m) auf 1,00 bis 1,50 m
Querungen	Ungesicherte Querung in sehr hoch belasteter Straße (4-streifig oder über 10.000 Kfz/Tag außerorts bzw. über 20.000 Kfz/Tag innerorts); Fehlende Beschilderung; Mittelinseln mit Aufstellfläche für Fahrräder < 2,50 m Länge bzw. 4,0 m Breite	Ungesicherte Querung in hoch belasteter Straße (zweistreifig) ca. 5.000-10.000 Kfz/Tag außerorts; 10.000 – 20.000 Kfz/Tag innerorts
Barrieren	Treppen/Stufen; Durchfahrbreite an Umlaufsperr < 1,50 m; Pfosten/Poller ohne Reflektor	Unzureichend abgesenkte Bordsteine; Nutzbarkeit durch zugeparkte Radverkehrsanlage erheblich eingeschränkt; Pfosten/Poller im Radweg

4. Handlungsempfehlungen

Erfassung der unterschiedlichen Mängel / Forderungen

81 erfasste Mängel im Radwegenetz (siehe zugeschickte Tabelle)

Gefahrenpunkte (C)		• Fehlende Querungshilfen • Fehlende Reflektoren • Treppen, Poller, nicht abgesenkte Bordsteine
Mängel bei vorhandenen Wegen (B)		• Mängel in der Verkehrsführung • Breite des Radweges • Mängel im Wegebelaag (Weg ist nicht ganzjährig befahrbar, Deckenerneuerung ist notwendig) • Fehlende Beleuchtung
Geforderte Radwege-Verbindungen (A)		• Fehlende Wegeverbindung • Geplanter Radweg • Fehlende Radverkehrsanlagen (zu hohes Kfz-Aufkommen) • Geforderter Schutzstreifen

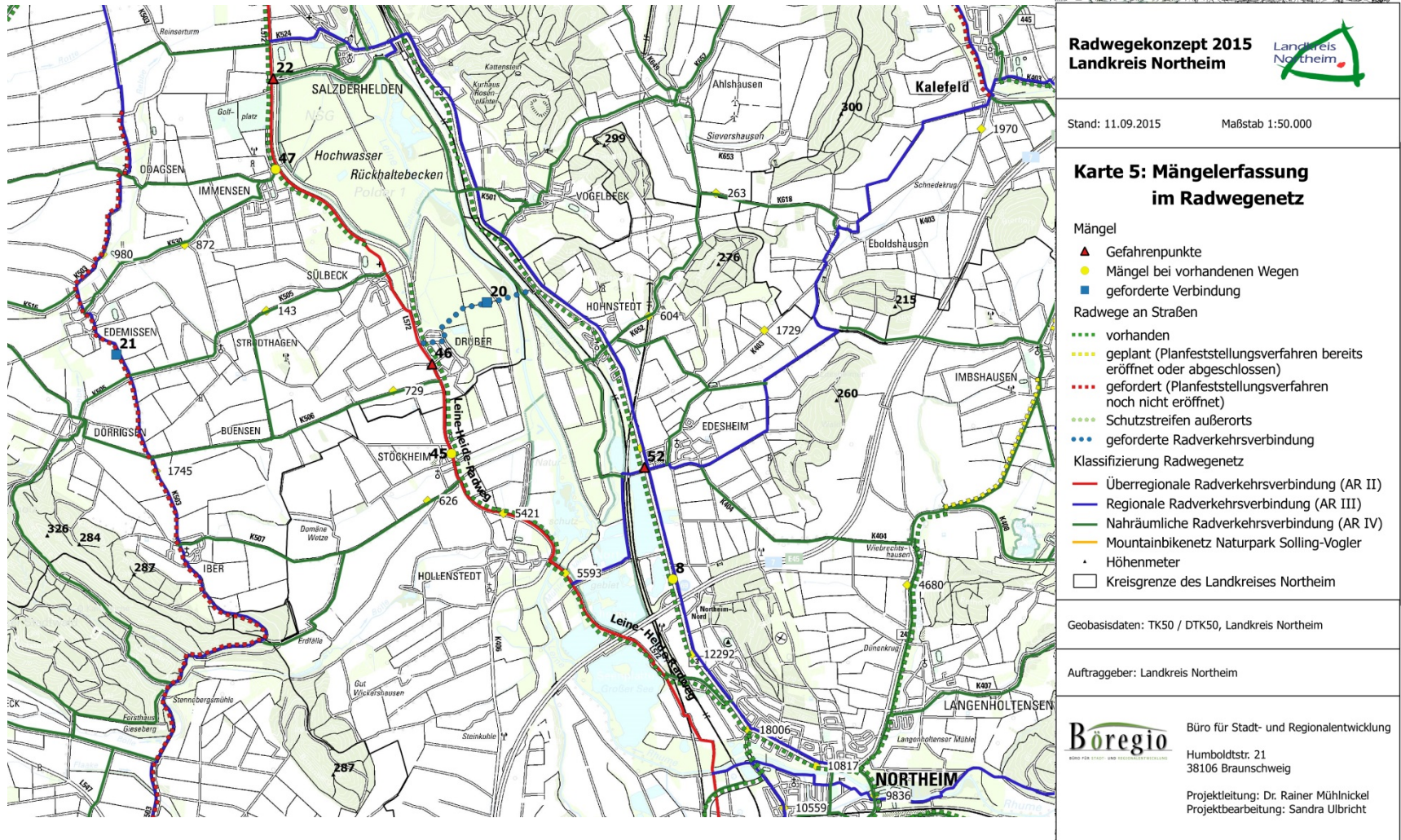
4. Handlungsempfehlungen

Erfassung der unterschiedlichen Mängel / Forderungen

Tabelle: Mängel im Radwegenetz 2015 (Stand 10.09.2015)

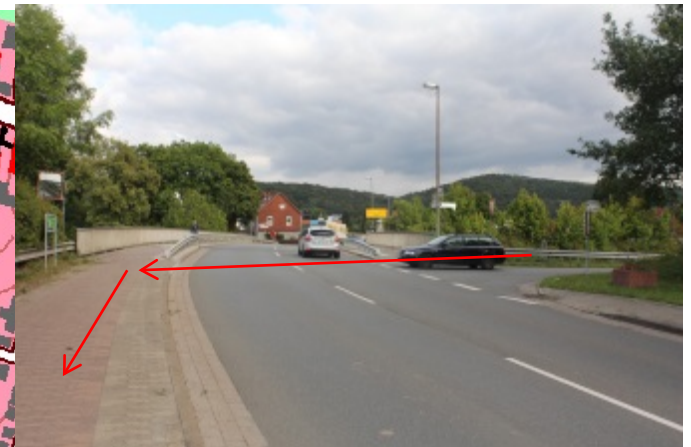
Nr. der Liste	Nr. des Mängels in der Karte	Gemeinde	Örtlichkeit	Beschreibung	Kategorie*	Mitgeteilt von	Foto	Bemerkung Böregio
1	1	Einbeck	B 64 / K 659 bei Brunsen	Fehlende Querungshilfe über die B 64 bei Brunsen (Verbindung nach Voldagsen und daran anschließende Ortschaften wie Hallensen, Wenzen) / K 659 ist attraktive Radwegeverbindung (auch Anschluss an Radrundweg „Brücken und Grenzen“)	C	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		sinnvoll
2	2	Einbeck	B 64 bei Brunsen	Fehlende Querungshilfe über die B 64 bei Brunsen (Verbindung zum Radweg an der B 6 in Richtung Kuventhal/Einbeck)	C	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		sinnvoll
3	3	Einbeck	B 6, südlich von Brunsen	Fehlende Querungshilfe über die B 6 (Zweirichtungsradweg verläuft südlich der B 6)	C	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		Sinnvoll. Kombiniertes Zweirichtungsradweg, ca. 1,80 m breit.
4	4	Einbeck	B 3, Große Mühle	Fehlende Querungshilfe vom östlich der B 6 verlaufenden Radweg über die B 6 (Verbindung nach Kuventhal, Andershausen, Einbeck* etc.) * auf der attraktiven Wegeverbindung entlang des Flusses „Krummes Wasser“	C	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		Sinnvoll, DTV-Wert 7.732 Kfz/Tag. Nötig um die Verbindung nach Andershausen herzustellen.
5	5	Einbeck	Kreuzung L 590 / B 3 nahe Stroitz	Fehlende Querungshilfe über die B 6 (Zweirichtungsradweg verläuft östlich der B 6) / L 590 ist attraktive Radwegeverbindung	C	Stadt Einbeck, Fr. Wandrey, 2015		Sinnvoll bei hohem Fahrradaufkommen. Anzahl an Fahrradfahrern ermitteln. DTV-Wert mit 5.699 Kfz/Tag

4. Handlungsempfehlungen



4. Handlungsempfehlungen

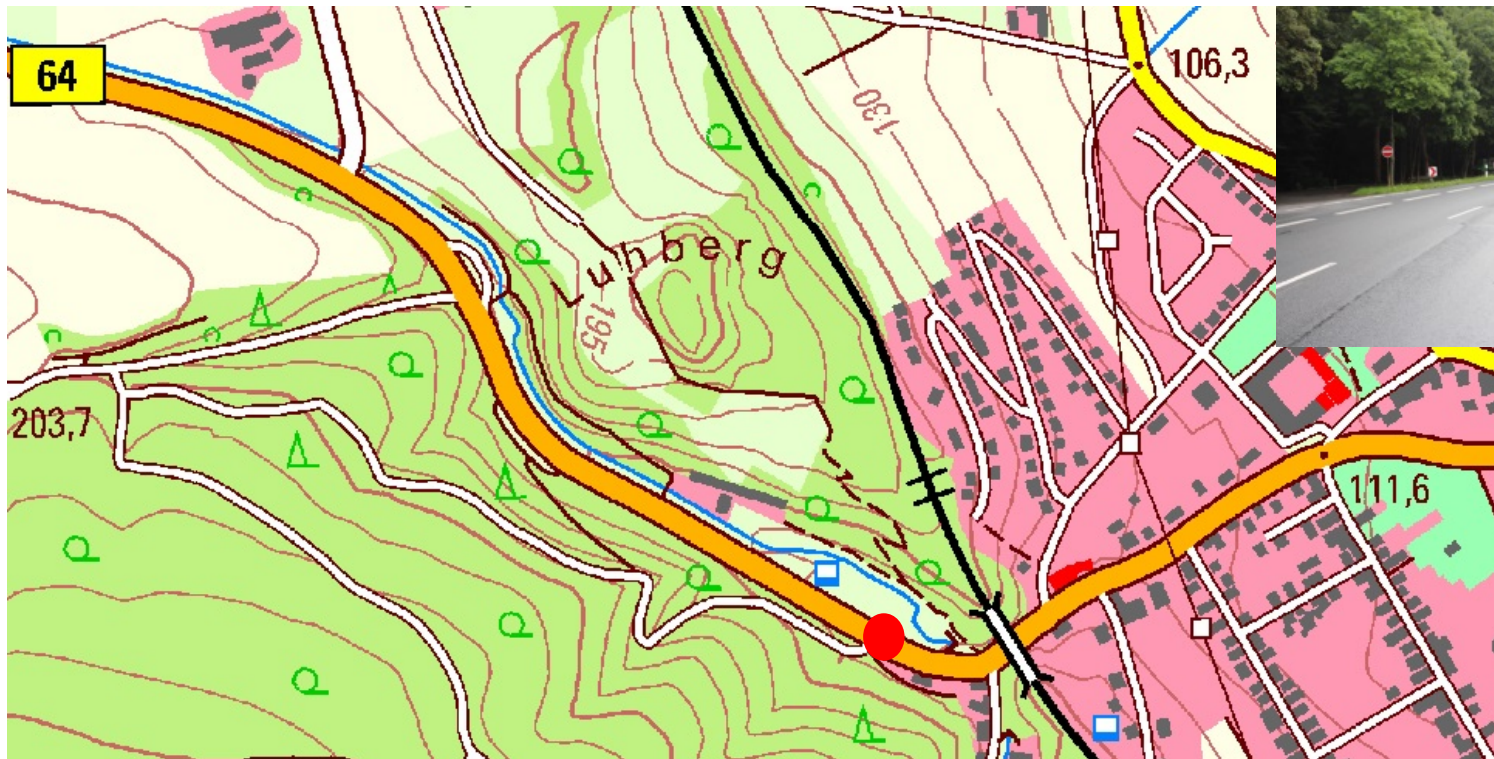
Beispiel 1: Mängel Nr. 59. Gefährliche und schwierig einsehbare Querung auf dem Leine-Heide-Radweg (Nörten-Hardenberg). Querungshilfe notwendig.



**DTV-Wert über 15.000
Kfz/Tag!**

4. Handlungsempfehlungen

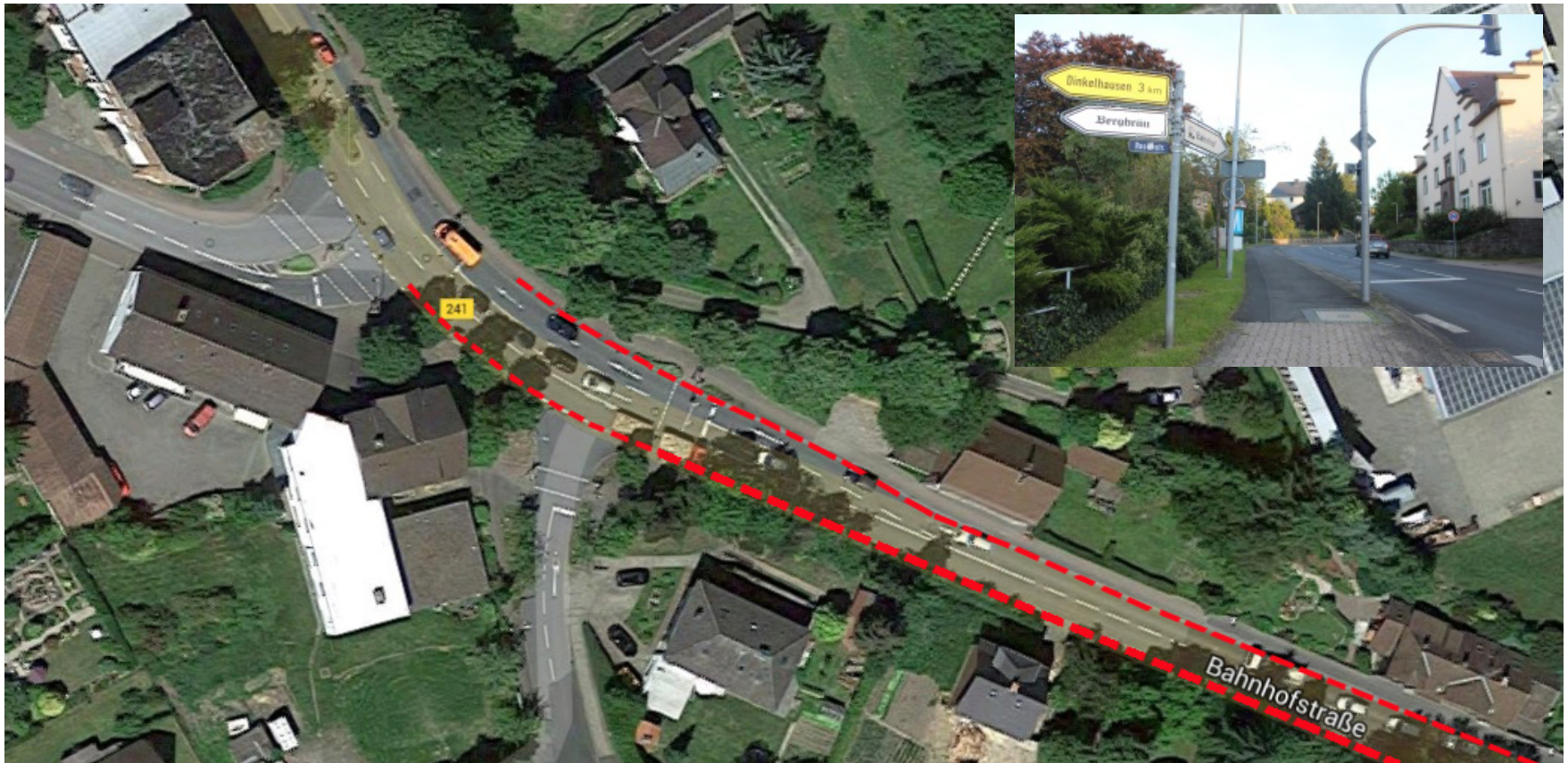
Beispiel 2: Mängel Nr. 41. Gefahrenpunkt an der B64 in Richtung Ortseingang Greene. Mehrzweckstreifen endet plötzlich und ohne jeden Hinweis. Verlängerung des Mehrzweckstreifen in die Ortschaft.



**DTV-Wert
6.552 Kfz/Tag**

4. Handlungsempfehlungen

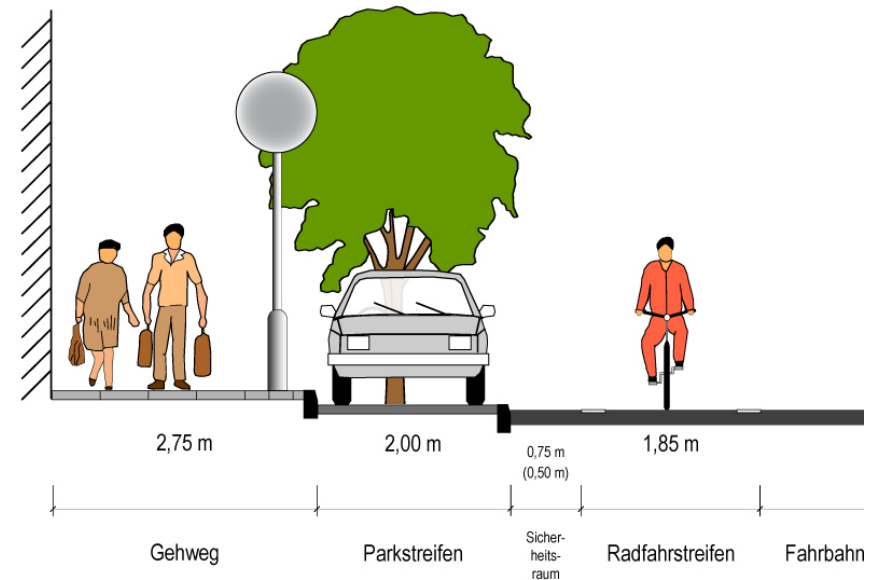
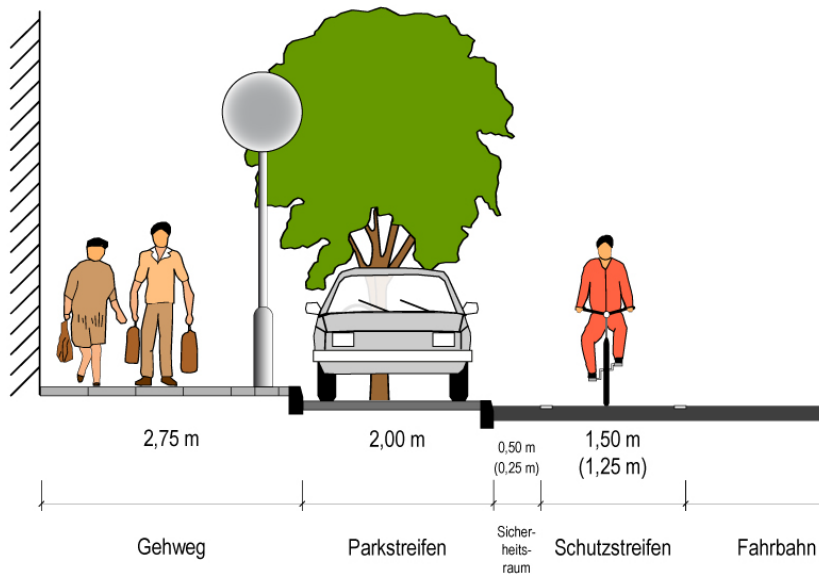
Beispiel 3: Mängel Nr. 56. Geforderter Schutzstreifen von der Bella Clava bis zum Bahnhof in Uslar entlang der B241. **DTV-Wert 8.346 Kfz/Tag**



4. Handlungsempfehlung

...Radfahrstreifen und Schutzstreifen

- Gut geeignet für wachsenden und schnelleren Radverkehr in den Städten

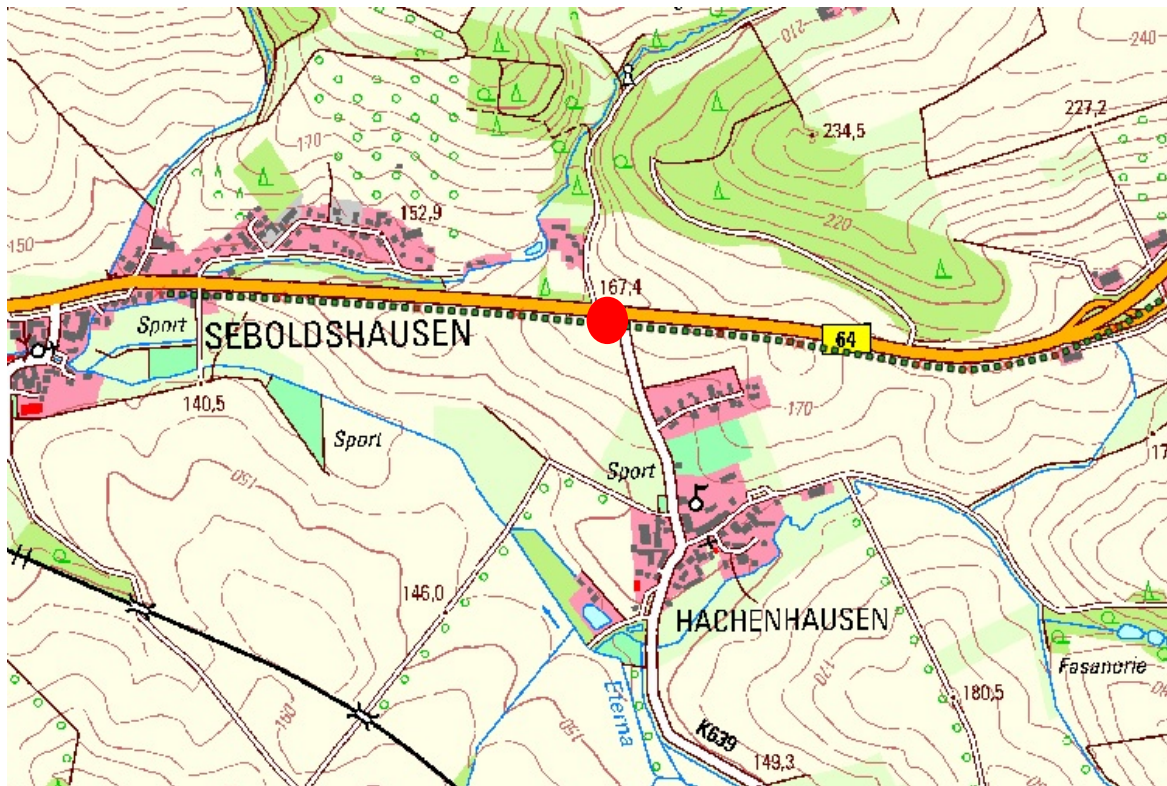


(Quelle: Zugriff am 09.05.2014, www.verkehrswende-darmstadt.de)

4. Handlungsempfehlungen

Beispiel 4: Mängel Nr. 43/44. Gefahrenpunkt durch eine fehlende Querungshilfe, widersprüchliche Beschilderung und zu geringe Radwegebreite in Richtung Bad Gandersheim.

**DTV-Wert
7038
Kfz/Tag**



4. Handlungsempfehlungen

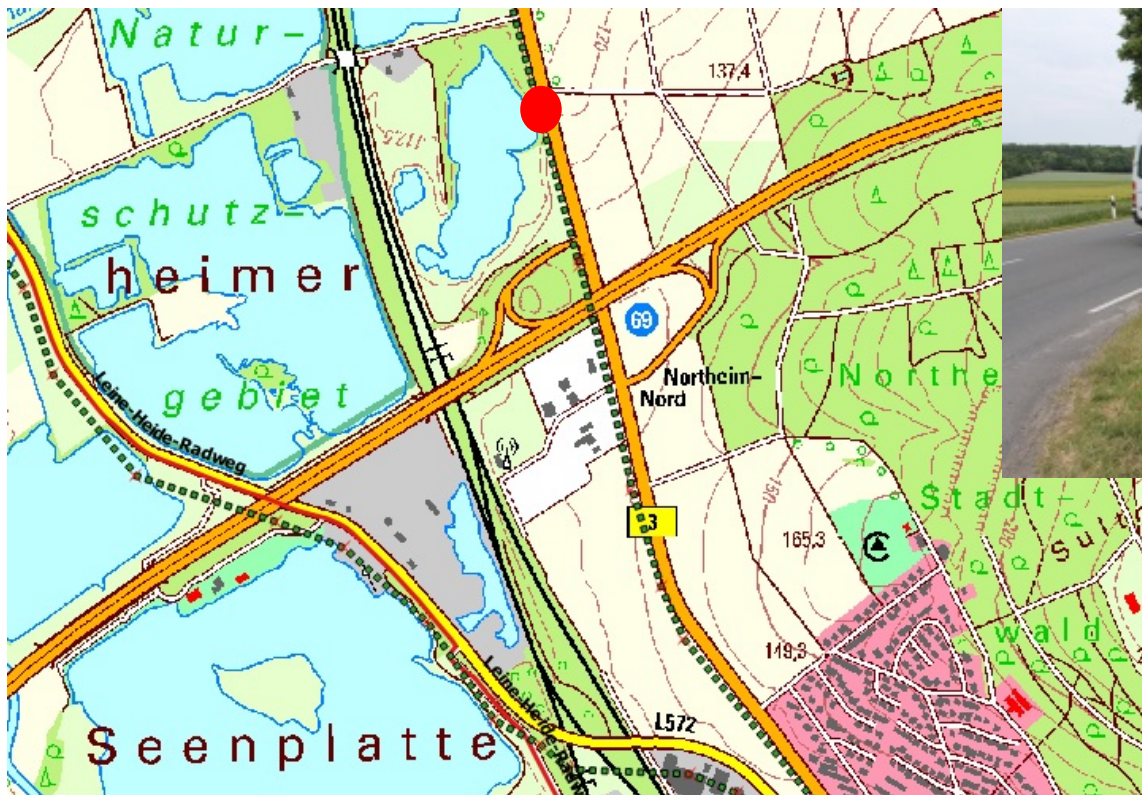
Beispiel 5: Mängel Nr. 77 in Katlenburg-Lindau. Geforderter Radweg von Strohkrug entlang der B247 in Richtung Lindau.



DTV-Wert 5.196 Kfz/Tag

4. Handlungsempfehlungen

Beispiel 6: Mängel Nr. 8. Der Zweirichtungsradweg entlang der B3 ist nur 1,80 m breit. Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h wird von Salzderhelden in Richtung Northeim aufgehoben.



**DTV-Wert
9.450 Kfz/Tag**

4. Handlungsempfehlungen

Beispiel 7: Mängel Nr. 61. Verlegung des Europaradweges R1/D-Route 3 an die L546 mit straßenbegleitendem Radweg. Steigung über 6 %.



4. Handlungsempfehlungen

Keine flächendeckende Wegweisung im Landkreis Northeim



5. Fazit

- Überprüfung des Radwegegesamtkonzept 1999 abgeschlossen
- Handlungsempfehlungen für die überregionalen und regionalen Radverkehrsverbindungen zeitnah umsetzen
- Mängel der Priorität 1 sollten zügig behoben werden
- Radwegekonzept dient dem zielgerichteten Verwaltungshandeln
- Spart Kosten (Personal und Finanzen)
- Radwegekonzept sollte politisch beschlossen werden
- Grundlage für die Wegweisung und die Planung von Fahrradabstellanlagen

5. Fazit



Da geht's zum
Fahrradparadies
Landkreis Northeim!

Böregio

Büro für Stadt- und
Regionalentwicklung

Humboldtstr. 21

38106 Braunschweig

Kontakt:

Dr. Ing. Dipl.-Hdl.
Rainer Mühlnickel

Telefon 0531 - 2371455

Telefax 0531 -2371799

E-Mail: info@boeregio.de

Internet: www.boeregio.de

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit !**