

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Allgemein dient ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) zur geordneten und zielgerichteten Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers. Im kommunalen Bereich bedeutet dies insbesondere die Betrachtung der Verkehrsarten:

- Fußgänger
- Radfahrer, teilweise auch übergeordnete Baulastträger (Kreis, Land, Bund)
- ÖPNV, insbes. für die Haltestellen
- motorisierter Individualverkehr (Kfz), teilweise auch übergeordnete Baulastträger (Kreis, Land, Bund)
- ruhender Kfz-Verkehr

Da die genannten Verkehrsarten im Allgemeinen über ein komplexes Beziehungsgeflecht voneinander abhängig sind, ist generell eine Gesamtbetrachtung erforderlich.

Übliche Bestandteile eines VEP sind:

1. Bestandsaufnahme der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsnachfrage sowie der verkehrserzeugenden Strukturen
2. Bewertung der vorhandenen Situation
3. Prognose der zukünftigen Verkehrsnachfrage
4. Entwicklung, Untersuchung und Bewertung von Maßnahmen zur Veränderung der Verkehrsnachfrage und der Verkehrsinfrastruktur
5. Empfehlung zur Veränderung / Ergänzung der Verkehrsnachfrage und der Verkehrsinfrastruktur

Der Umfang und die Tiefenschärfe der Untersuchungen ist den jeweiligen spezifischen Bedingungen entsprechend auszuwählen.

Die amtliche Einwohnerzahl der Stadt Warendorf beträgt derzeit rund 38.000 Einwohner. Als Mittelzentrum und Kreisstadt ist sie ein wichtiger Arbeits-, Dienstleistungs-, Verwaltungs-, Einkaufs- und auch Bildungsstandort, gleichzeitig aber auch ein attraktives touristisches Ziel. Zur Erfüllung der sich daraus ergebenden vielfältigen Aufgaben, müssen die jeweiligen Ziele in Warendorf gut erreichbar sein. Somit ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur auch für die umliegenden Kommunen von Interesse.

Der letzte Verkehrsentwicklungsplan (VEP) stammt aus dem Jahr 1991 und kann damit bei aktuellen Fragestellungen mit verkehrlichem Bezug kaum noch als Grundlage dienen. Zudem sind zentrale Projekte des letzten VEP realisiert. Insofern soll mit dem VEP 2012, auch vor dem Hintergrund dieser Veränderungen, eine neue Basis erarbeitet und zugleich die konzeptionelle Ausrichtung der Verkehrsplanung weiterentwickelt werden.

Dabei sind die Anforderungen an die Erreichbarkeit für Bewohner, Beschäftigte und Besucher zu bestimmen und vor dem Hintergrund verschiedener Ziele zu bewerten.

Für den VEP Warendorf 2012 sind folgende Fragestellungen bzw. Themenkomplexe von besonderer Bedeutung:

1. Wie wirken sich die geplanten Straßennetzergänzungen (B 64n, L 547n, 3. BA Nördliche Stadtstraße) auf das städtische Straßennetz aus? Welche Entlastungswirkungen können erwartet werden? Welche Potenziale ergeben sich daraus? Wie sieht eine optimale Anbindung für Warendorf aus?
2. Wie kann der Verkehr umfeldverträglich auf dem Netz der klassifizierten Straßen und der verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen abgewickelt werden? Hierzu ist eine Straßennetzhierarchie zu definieren, die die Hauptverkehrsstraßen sowie das nachgeordnete Netz (Tempo-30-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche) festlegt.
3. Ist das Stellplatzangebot in der Warendorfer Altstadt ausreichend dimensioniert und gut erreichbar? Welche Potenziale zur Optimierung sind hier vorhanden? Hier ist auch zu untersuchen, ob ein Parkleitsystem zu einer Optimierung beitragen kann und welche Kosten damit verbunden wären.
4. Entspricht das ÖPNV-Angebot den heutigen Ansprüchen? Welche Verbesserungen können hier zu einer Förderung beitragen (Optimierung der Fahrzeiten, Verknüpfung der Verkehrsarten, Gestaltung der Haltestellen)
5. Ist das vorhandene Radwegenetz lückenlos und sicher befahrbar? Entsprechen die Radverkehrsanlagen den heutigen Standards hinsichtlich Sicherheit und Komfort? In diesem Zusammenhang ist auch zu erörtern, ob eine Aufnahme der Stadt Warendorf in die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte“ hinsichtlich Kosten-Nutzen-Verhältnis zu empfehlen ist.
6. Entspricht das vorhandene Fußwegenetz den heutigen Ansprüchen an Sicherheit und Komfort? Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ist hier insbesondere das Thema „Barrierefreiheit“ zu nennen.

Neben diesen übergeordneten Fragestellungen werden auch Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den einzelnen Stadtteilen untersucht.

1.2 Leitziele der Stadt Warendorf

Im Folgenden sollen zunächst die grundsätzlichen verkehrsplanerischen bzw. verkehrspolitischen Ziele erörtert werden, die diesem Verkehrsentwicklungsplan zu Grunde gelegt werden. Der vorliegende VEP soll als Grundlage zukünftiger Planungen in der Stadt Warendorf dienen. Vor diesem Hintergrund ist es unabdingbar, diese Untersuchung in übergeordnete Planungsleitlinien einzubetten.

Allen voran stehen die Bemühungen einer nachhaltigen Entwicklung. Die Kommunen tragen nicht nur Verantwortung für ihre jeweilige lokale Umweltsituation, sondern zunehmend auch für die globalen ökologischen Probleme. Die Konsequenzen eines Wirtschafts- und Wohlstandswachstums - beispielsweise der steigende Freiflächenkonsum für Siedlungszwecke und die wachsenden Mobilitätsansprüche - finden in den Städten und Gemeinden ihren räumlichen Ausdruck.

Die globale Aufgabe der nachhaltigen Entwicklung, die in der Agenda 21 niedergelegt ist, muss zu Konsequenzen für die Siedlungspolitik auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene führen.

Durch das zunehmende Auseinanderfallen der einst enger verflochtenen Standorte für Wohnen und Arbeiten, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen - nicht zuletzt infolge des in der Nachkriegszeit vorherrschenden städtebaulichen Leitbildes der Funktionstrennung - entstehen vor allem an den Stadträndern und im suburbanen Raum separierte "monofunktionale Nutzungseinheiten": Wohngebiete hier, neue Standorte und Flächen für Güterproduktion, Handel, Dienstleistungen und Freizeitaktivitäten dort.

Der Anstieg und die räumliche Ausweitung des Individualverkehrs mit dem Pkw und des Wirtschaftsverkehrs mit dem Lkw führen zu einem Anstieg der verkehrsbedingten Emissionen und der Lärmbelastungen und damit zum Verbrauch nicht erneuerbarer Energiequellen, zu einer intensiven Flächenbeanspruchung und zur Zerschneidung von Naturräumen.

Das Prinzip einer nachhaltigen Entwicklung setzt sich zum Ziel "die Bedürfnisse der Gegenwart zu befriedigen, ohne zu riskieren, dass zukünftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können" (Brundtland-Bericht).

Neben der Flächenpolitik kommt vor allem der Steuerung der städtischen Mobilität Priorität zu, will man die nachhaltige Stadtentwicklung von der Theorie zur Praxis werden lassen. Eine auf Begrenzung des Mobilitätswachstums und der Folgen für Mensch und Umwelt ausgerichtete stadtverträgliche Verkehrspolitik muss verschiedene Maßnahmen einsetzen und koordinieren. Erst das Zusammenwirken von Maßnahmen zur Änderung des Infrastrukturangebotes, entsprechender Ordnungspolitik und marktorientierter Instrumente zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens kann die erwünschten Wirkungen zur Verkehrsentlastung bringen.

Gefordert sind abgestimmte Vorgehensweisen, die an den Ursachen der Verkehrsentstehung ansetzen und sowohl die Attraktivitätssteigerung des nicht-motorisierten und des öffentlichen Verkehrs als auch Einschränkungen des Kfz-Verkehrs bewirken. Im Idealfall findet

diese Abstimmung im Rahmen eines integrierten Raumentwicklungs- und Verkehrskonzeptes statt, das Stadt und Umland umfasst.

Alle Maßnahmen zur Schaffung einer nachhaltigen Mobilität für Menschen und Güter sind dahingehend zu überprüfen, ob ein funktionsfähiges Verkehrssystem erhalten bleibt. Dies ist die unverzichtbare Voraussetzung für eine arbeitsteilige Wirtschaft, die regionale Verteilung von Arbeitsplätzen und Warenangeboten und damit des Wohlstandes einer Gesellschaft.

1.3 Planungsgrundsätze des VEP Warendorf 2012

Die generellen Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung sind aus den erläuterten allgemeinen verkehrspolitischen Zielen abgeleitet und lassen sich in drei große Zielfelder zusammenfassen.

1. **Verkehrsvermeidung**
2. **Umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung**
3. **Erhöhung der Mobilitätschancen**

Mobilität in Form von Ortsveränderungen von Personen und Gütern ist fester Bestandteil unserer Gesellschaft. Das Ziel „**Verkehrsvermeidung**“ kann daher nicht darin bestehen, die Mobilitätschancen Einzelner oder von Gruppen zu beschneiden, sondern muss darauf ausgerichtet sein, die Zwänge zur Mobilität und zur Benutzung umfeldunverträglicher Verkehrsmittel abzubauen.

Für den verbleibenden Verkehr gilt dann das Ziel, eine **umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung** zu erreichen, um die aus dem Verkehr resultierenden Belastungen in ihren unterschiedlichen Formen zu minimieren.

Konträr zu den beiden vorgenannten Zielen steht zunächst das Ziel der **Erhöhung der Mobilitätschancen** für alle. Jede Verkehrsteilnahme bedeutet eine Belastung des Umfeldes (selbst der Fußgänger belastet die Umwelt durch den erforderlichen Flächenverbrauch für den Gehweg). Dieser Zielkonflikt kann nicht beseitigt, sondern nur im Rahmen der ersten beiden Zielfelder minimiert werden.

Die Konkretisierung der Zielfelder wird im Rahmen von Ziel- bzw. Handlungsfeldern im nachfolgenden Zielkatalog vorgenommen.

1.3.1 Verkehrsvermeidung

Folgende Grundsätze können als Stützen einer verkehrsvermeidenden Politik angesehen werden.

- Integration von Verkehrsplanung und Bauleitplanung

Eine verstärkte Berücksichtigung der verkehrlichen Auswirkungen in der Bauleitplanung und umgekehrt ist die Voraussetzung dieses Integrationsprozesses. Städteplanerische Maßnahmen sind auf ihre verkehrlichen Auswirkungen hin zu beurteilen. Umgekehrt werden verkehrliche Maßnahmen auch auf ihre Verträglichkeit mit den städtebaulichen Gegebenheiten und Absichten bewertet.

- Bestandsorientierte Stadtplanung

Hier ist insbesondere eine Entwicklung anzustreben, die vorhandene umfeldverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr) ausnutzt bzw. deren Wirtschaftlichkeit durch Erhöhung des Nachfragepotenzials (mehr Einwohner/ Arbeitsplätze im Einzugsbereich der Haltestellen des ÖPNV) verbessert.

- Verkehrsvermeidende Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen

Der „Zwang zur Mobilität“ mit umfeldunverträglichen Verkehrsmitteln kann (langfristig) durch verstärkte städteplanerische Einwirkungen im Sinne von Siedlungsverdichtung, Erhalt bestehender störungsfreier Mischquartiere bzw. Schaffung neuer funktional gut durchmischter Quartiere reduziert werden. Die räumlich günstige Zuordnung verschiedener Nutzungen („städtebauliche Konzeption der kurzen Wege“) ermöglicht den Verzicht auf motorisierte Verkehrsmittel. Statt mit umweltschädlichen Kraftfahrzeugen, kann die Verknüpfung der Nutzungen mit dem Fahrrad oder zu Fuß umwelt- und umfeldverträglich abgewickelt werden.

Dazu ist eine Trendwende notwendig, weg von der Konzentration gleichartiger Nutzungen (Einkauf/ Dienstleistungen im Stadtzentrum, Wohnen im Grünen, Ausbildung im Schulviertel, Arbeiten im Industriegebiet und Freizeit im „Freizeitpark“), wieder hin zur Durchmischung der Funktionen („Tante-Emma-Laden“, „Leben“ im Stadtzentrum, Dorfschule, umfeldverträgliches Gewerbe und Sportstätten auch in Wohngebieten).

Die Novelle des Bau- und Raumordnungsgesetzes von 1998 hat eine gesetzliche Grundlage zur Förderung nachhaltiger Raum- und Siedlungsentwicklungen geschaffen. Gem. §2 Abs. 2 Nr. 12 ROG soll die Siedlungsentwicklung durch Zuordnung und Mischung der unterschiedlichen Raumnutzungen so gestaltet werden, dass zusätzlicher Verkehr vermieden wird.

- Individuelle Verkehrsvermeidung

Neben der hinsichtlich Umfang und Art unvermeidbaren Mobilität, gibt es ein erhebliches Potenzial zur Verkehrsvermeidung, in dem z.B. umfeldverträgliche Verkehrsmittel statt PKW gewählt werden oder Fahrtzwecke kombiniert werden (z.B. Arbeiten und Einkauf oder Freizeit und Einkauf). Diese Potenziale können durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung geweckt werden.

1.3.2 Umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung

Im Gegensatz zu den im Zielfeld „Verkehrsvermeidung“ erforderlichen Maßnahmen, die nur mittelbar den Verkehr durch städtebauliche Maßnahmen und Bewusstseinsbildung beeinflussen, werden zur Erreichung einer umweltverträglichen Verkehrsabwicklung direkte Eingriffe in das Verkehrssystem erforderlich.

Das Zielfeld lässt sich in drei Handlungsfelder untergliedern.

- Veränderung der Verkehrsmittelwahl,
- Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs und
- Verbesserung der Straßenraumgestalt/ des Stadtbildes

- Veränderung der Verkehrsmittelwahl

Die wirksamsten Erfolge für eine umweltverträgliche Verkehrsabwicklung sind sicherlich im Handlungsfeld „Veränderung der Verkehrsmittelwahl“ zu erhoffen, wobei gerade hier Anspruch und Wirklichkeit aus den verschiedensten Gründen häufig weit auseinandergehen. Ohne ein entsprechendes Problembewusstsein und veränderte Einstellungen wird auch das beste Angebot zur Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel nicht akzeptiert werden.

Als erste Maßnahme kann zunächst die **Förderung des Fußgänger- und Radfahrverkehrs** genannt werden. Das bedeutet eine verstärkte Berücksichtigung der Belange der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer, die die höchste Umweltverträglichkeit aufweisen. Dazu gehören z.B. ein zusammenhängendes Fuß- und Radwegenetz, die Anlage sicherer, attraktiver und umwegfreier Fuß- und Radwege, ein barrierefreier Ausbau der Fußwege insbesondere in Kreuzungsbereichen, eine Reduzierung der Trennwirkung durch Querungshilfen auf Hauptverkehrsstraßen, die Zulassung des Radverkehrs entgegen der Fahrtrichtung in Einbahnstraßen, das Angebot von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Zielen in ausreichender Quantität und Qualität.

Ein weiteres Maßnahmenbündel ist in der **Förderung des ÖPNV** zu sehen. Mögliche Einzelmaßnahmen sind ein ausreichendes Angebot an Haltestellen, komfortable Ausstattung der Haltestellen, Verknüpfung der Verkehrsmittel im Umweltverbund.

- Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs

Der individuelle, motorisierte Kfz-Verkehr wird aufgrund der vorhandenen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Strukturen auch in der absehbaren Zukunft der wichtigste Erbringer von Verkehrsleistungen sein. Ein grundlegender Ersatz durch alternative Verkehrsmittel ist nicht zu erwarten. Außerhalb der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung, die sich verstärkt auf die Verkehrsinfrastruktur konzentriert, sind daher Maßnahmen am Kraftfahrzeug selbst erforderlich, um eine umweltverträgliche Verkehrsabwicklung auch mit dem Kfz zu ermöglichen.

Zu den im VEP zu leistenden Maßnahmen zählt eine **(Neu-)Ordnung des Straßennetzes**. Als Kriterium dieser Ordnung sind vor allem die tolerierbaren Verkehrsbelastungen heranzu-

ziehen. Dabei gilt der Grundsatz einer verbesserten Ausnutzung bzw. Optimierung der vorhandenen Infrastruktur vor dem Straßenneubau. Es ist ein ausreichend leistungsfähiges Straßennetz vorzuhalten, wobei auf einen ausgewogenen Kompromiss zwischen der Verkehrsfunktion der Straße und den Umfeldanforderungen zu achten ist. Die Grundkonzeption wird dabei die Bündelung des Verkehrs auf wenige leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen mit weniger sensiblem Umfeld sein. Dies ermöglicht eine flächenhafte Entlastung ganzer Quartiere. Daneben hat sich die flächenhafte Verkehrsberuhigung in der Vergangenheit als probates Mittel zur verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs erwiesen.

Ein weiterer Aspekt zur verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs besteht in der **Erhöhung der Verkehrssicherheit**. Insbesondere Konflikte zwischen motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern sind durch eine verbesserte Straßenraumgestaltung, Verkehrslenkung, -überwachung und -aufklärung zu reduzieren.

- Verbesserung der Straßenraumgestalt/ des Stadtbildes

Weitere Maßnahmen mit dem Ziel einer umfeldverträglichen Verkehrsabwicklung lassen sich unter dem Begriff „Verbesserung der Straßenraumgestalt/ des Stadtbildes“ zusammenfassen.

Eine verstärkte Berücksichtigung des Straßenumfeldes beim Neubau, Umbau oder Rückbau von Straßen und Plätzen mit dem Ziel überdimensionierte und/oder überflüssige Verkehrsanlagen zu vermeiden, ist als erstes Maßnahmenpaket zu nennen. Hierzu zählen Einzelmaßnahmen wie ein flächensparender Straßenbau mit reduzierten Querschnitten, ein Angebot ausreichender und ansprechend gestalteter Flächen im Straßenraum für Aufenthalt und Kommunikation und eine Reduzierung der Flächenversiegelung und Einfügung zusätzlicher Begrünung zur positiven Beeinflussung des innerstädtischen Kleinklimas.

Ansätze zur Verbesserung des Stadtbildes sind bei einer Anpassung des Straßenraumes an das städtebauliche Umfeld, einer Unterstreichung städtebaulicher Randbedingungen durch angepasste Gestaltung der Anlagen für den ruhenden Verkehr und Mehrfachnutzbarkeit für ebenerdige Flächen des ruhenden Verkehrs zu sehen.

1.3.3 Erhöhung der Mobilitätschancen

Als dritte generelle Zielsetzung liegt diesem Verkehrsentwicklungsplan die Erhöhung der Mobilitätschancen zugrunde. Hierunter ist sowohl die Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel als auch für den Wirtschaftsverkehr gemeint.

- Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel

Jedes Verkehrsmittel weist innerhalb bestimmter Distanzen gegenüber anderen Verkehrsmitteln eindeutige Reisezeitvorteile auf. Insofern ist eine absolut gleichwertige Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel weder möglich noch erforderlich.

Die Vorteile des PKW hinsichtlich räumlicher und zeitlicher Verfügbarkeit sowie die relative Unabhängigkeit von den zu überwindenden Entfernungen, haben den Erfolg dieses Ver-

kehrsmittels ausgemacht und sind ohne umwälzende gesellschafts-, wirtschafts- und verkehrspolitische Entscheidungen nicht rückgängig zu machen. Zu Fuß gehen oder die Benutzung des Fahrrades sind entfernungs- und zu einem nicht unerheblichen Teil auch witterungsabhängig. Auch eine weitere Flexibilisierung des ÖPNV (durch Rufbus oder Anruf-Sammel-Taxi) wird nach heutigem Kenntnisstand nie das Niveau des PKW-Individualverkehrs erreichen.

Dennoch sind insbesondere für die Personengruppen, die über keinen PKW verfügen können (Kinder, Jugendliche, Personen ohne eigenen PKW, Senioren) die Mobilitätschancen durch Förderung des Fuß- und Fahrradverkehrs und des ÖPNV zu verbessern. In Einzelfällen sind auch Restriktionen im Individualverkehr zugunsten der anderen Verkehrsmittel erforderlich. Dabei gehen die Überlegungen bis hin zur Sperrung einzelner Straßen.

-Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr

Der Lade- und Lieferverkehr ist im Wesentlichen auf den Straßengüterverkehr angewiesen. Dies gilt sowohl für den großräumigen Verkehr (wo der Schienenverkehr und sonstige Verkehrsmittel nur geringe Anteile haben) als auch in verstärktem Maße für den Kurzstreckenverkehr. Für den Innenstadtbereich mit überwiegend Handel und Dienstleistung ist die Erreichbarkeit an sich und das Angebot von Lade- und Lieferzonen das wesentliche Problem. Hier sind Lösungen zu finden, die einerseits wirtschaftlich sind und andererseits das Umfeld nicht belasten.

Für Gewerbetreibende in Stadtrandlage ist in erster Linie die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz wichtig.

1.4 Bestehende Leitbilder in der Stadt Warendorf

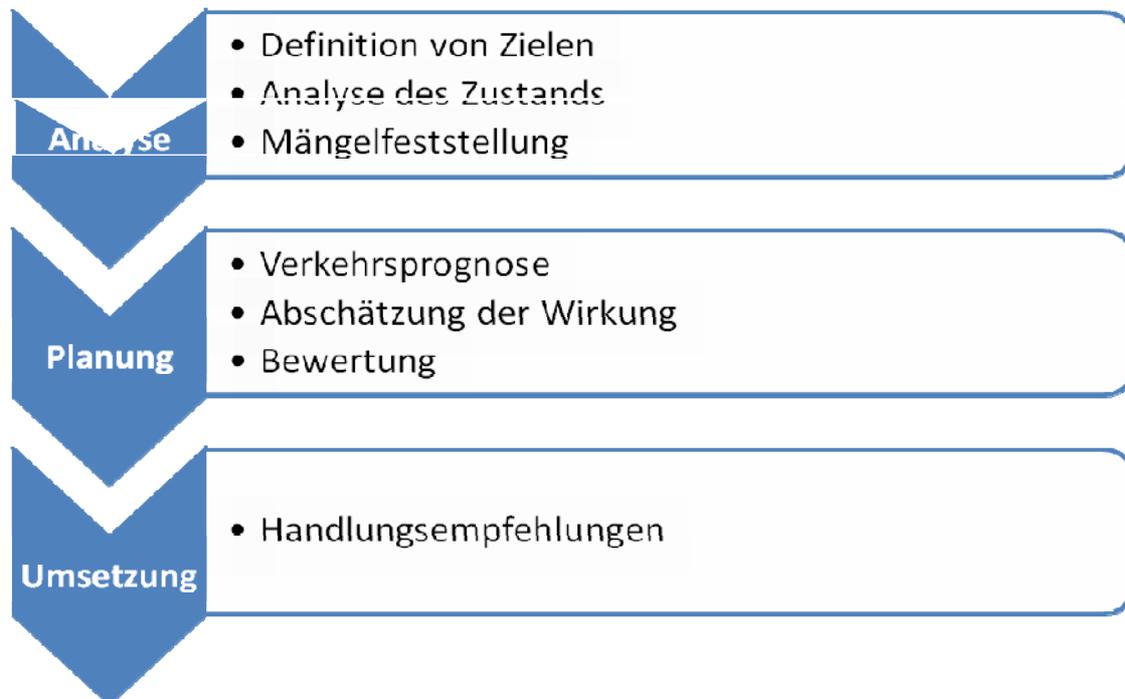
Als grundlegende Ziele dieses VEP wurden vom Planungsausschuss im Jahr 2008 folgende grundlegende Ziele beschlossen:

- Die Förderung der Attraktivität und Erreichbarkeit im Bezug auf alle Verkehrsarten
- Die Prüfung von Einrichtungen und Standards zur Herbeiführung einer maximalen Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Ausreichende Dimensionierung der Verkehrsnetze. Dabei ist die Ausstattung der einzelnen Anlagen unter Berücksichtigung der jeweiligen Netzfunktion zu beachten und so die entsprechende Leistungsfähigkeit sicherzustellen.
- Die stadt- und umweltverträgliche Verkehrsabwicklung.

Als Zielhorizont für die Prognosen und Umsetzung möglicher Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans wird das Jahr 2025 gewählt. Das entspricht der üblichen Bandbreite von 10 bis 20 Jahren.

1.5 Methodik

Die Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes orientiert sich nach folgendem Ablaufchema.



Mit den drei großen Bearbeitungsschritten Analyse – Planung – Umsetzung wird der Verkehrsentwicklungsplan stufenweise unter Einbeziehung der politischen Gremien der Stadt erarbeitet.

1.6 Räumliche Abgrenzung

Als Untersuchungsraum wird grundsätzlich das gesamte Stadtgebiet mit allen Ortsteilen angesehen. Teilweise werden die Betrachtungen auch darüber hinaus gehen, wenn es um Verknüpfungen der Verkehrsabläufe geht.

Je nach Problemlage ist die Tiefenschärfe der Betrachtungen in den einzelnen Ortsteilen unterschiedlich ausgeprägt.

1.7 Inhaltliche Abgrenzung

Inhaltlich sind alle Verkehrsarten Gegenstand des Verkehrsentwicklungsplanes. Auch hier werden je nach Problemlage unterschiedliche Schwerpunkte gebildet.