

Mitteilung

öffentlicher Teil

| Gremium | Datum |
|-------------------|------------|
| Verkehrsausschuss | 31.08.2021 |

Verkehrsunfallentwicklung, Unfallhäufungsstellen und tödliche Verkehrsunfälle des Jahres 2020 in Köln

In den als Anlagen 1 und 2 beigefügten Listen sind alle Unfallhäufungsstellen nach der Einjahres- und Dreijahresbetrachtung des Jahres 2020 im Kölner Stadtgebiet aufgeführt. Die detaillierte Aufstellung der tödlichen Verkehrsunfälle ergibt sich aus der Aufstellung der Anlage 3. Beigefügt wurden als Anlage 4 der Gesamtunfallbericht 2020 der Polizei und als Anlage 5 Darstellungen zu Verkehrssicherheitsprogrammen der Stadt Köln.

1. Allgemeines zur Arbeit der Unfallkommission

Zuständig für die erste Auswertung von Verkehrsunfällen ist das Polizeipräsidium Köln. Dort werden alle Unfälle nach den Kriterien Unfallkategorie (Schwere des Unfalles) und Unfalltyp (Konfliktsituation, aus welcher der Unfall entstanden ist) festgehalten. Laut Erlass des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr vom 25. Juni 2017 liegt eine Unfallhäufungsstelle innerhalb der **Einjahresbetrachtung** grundsätzlich dann vor, wenn sich auf einem Knoten oder einer Strecke drei Unfälle der Kategorie 1–4 des gleichen Typs ereignen. Sofern dieses Kriterium erreicht ist, wird der Knoten bzw. die Strecke durch die Polizei als Unfallhäufungsstelle gemeldet. Aufgrund der Verkehrsbelastung eines Knotens kann sich die Anzahl der Unfälle, die zu einer Identifikation als Unfallhäufungsstelle führt, erhöhen.

Die Unfallkategorien sind wie folgt aufgeteilt:

Kategorie 1: Verkehrsunfall mit Getöteten (Unfallbeteiligte/r verstirbt innerhalb von dreißig Tagen nach dem Unfall).

Kategorie 2: Verkehrsunfall mit Schwerverletzten (Unfallbeteiligte/r wird stationär in ein Krankenhaus aufgenommen).

Kategorie 3: Verkehrsunfall mit Leichtverletzten.

Kategorie 4: Schwerwiegender Verkehrsunfall mit Sachschaden (Ein beteiligtes Fahrzeug ist nicht mehr fahrbereit).

Neben diesen Einjahresbetrachtungen meldet die Polizei seit dem 01.01.2018 grundsätzlich Unfälle nach der **Dreijahresbetrachtung**. Bei dieser Betrachtung sind die Richtwerte für die Meldung als Unfallhäufung sehr niedrig angesetzt. Treten beispielsweise in einem Knoten innerhalb von drei Jahren fünf Unfälle auf, bei denen Radfahrende oder zu Fuß Gehende leicht verletzt wurden, führt diese Zahl – unabhängig von den Ursachen oder von der Verkehrsbelastung – zur Meldung. Eine Meldung innerhalb der Dreijahresbetrachtung erfolgt ebenfalls, wenn innerhalb dieses Zeitraums in einem Knoten drei Verkehrsteilnehmende schwer verletzt oder getötet wurden. Aufgrund dieser geringen Schwellenwerte entscheidet die Unfallkommission darüber, welche Dreijahresbetrachtungen ausführlich diskutiert werden, da es beispielsweise überflüssig wäre, Kreuzungen zu besprechen, in denen sich in drei Jahren fünf Unfälle aus vollkommen unterschiedlichen Gründen ereignet haben.

Nach der Meldung erfolgt die Diskussion in der Unfallkommission, an der Vertreter*innen des Amtes für Straßen und Verkehrsentwicklung, des Amtes für Verkehrsmanagement und der Verkehrsüberwa-

chung der Stadt Köln, der Polizei, des Landesbetriebs Straßen.NRW, der Bezirksregierung Köln und der KVB AG beteiligt sind. Das Gremium entwickelt hier Vorschläge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an den Kreuzungen, die in den Fachämtern geprüft und möglichst zeitnah umgesetzt werden.

2. Gesamtunfallgeschehen

Im Vergleich zum Jahr 2019 in dem sich 41.440 Verkehrsunfälle ereigneten, sank die Unfallgesamtzahl in 2020 um 18,6 % auf 33.745 polizeilich erfasste Verkehrsunfälle (Anlage 4, Seite 3). Bei diesen Verkehrsunfällen wurden 640 Personen schwer verletzt. 13 Menschen starben 2020 auf den Kölner Straßen. (Anlage 4, Seite 5).

Im Gesamtunfallbild sind die Verkehrsunfälle laut Bewertung der Polizei insbesondere auf mangelnden Abstand, Missachtungen der Vorfahrt oder des Vorrangs, Verstöße gegen das Rotsignal, Geschwindigkeitsüberschreitungen oder auf Fehler beim Abbiegen zurückzuführen (Anlage 4, Seite 23 bis 27). Als eine weitere ernst zu nehmende Unfallbegünstigung wurde die Problematik des Alkohol- oder Drogenmissbrauchs im Straßenverkehr genannt. Die Unfallursache „Alkohol“ führte im Jahr 2020 insgesamt zu 205 Verunglückten, von denen 56 Menschen schwer verletzt und drei getötet wurden. Im Vergleich zum Jahr 2019 lag zwar ein Rückgang von 8,5 % vor, doch müsste dieser – dem Unfalltrend folgend – grundsätzlich wesentlich höher ausfallen. Ein Anstieg von 12,1 % war bei der Unfallursache „Andere berauschende Mittel“ festzustellen. (Anlage 4, Seiten 21 und 22).

Unfälle, die auf diesen Ursachen beruhen lassen sich nicht mit verkehrstechnischen Maßnahmen bekämpfen. Hier können allenfalls Präventivmaßnahmen wie Aufklärungsarbeit und Verkehrssicherheitskampagnen helfen, bevor zuletzt die Überwachung der Polizei greift.

Im Vergleich zum Vorjahr ließen sich bei allen aufgeführten Unfallursachen rückläufige Zahlen erkennen. Erheblich waren diese im Bereich der „Verstöße gegen das Rotlicht“ (- 30,4 %) und „Abstand“ (- 27,6%). Die Unfallursachen „Abbiegen“, „Vorfahrt, Vorrang“ und „Geschwindigkeit“ erfuhren geringe Rückgänge. Bei der Ursache „Geschwindigkeit“ konnte der seit 2016 rückläufige Trend fortgesetzt werden.

Der Rückgang des Gesamtunfallgeschehens dürfte sich insbesondere durch die geringere Verkehrsdichte erklären, die Köln wegen der diversen Infektionsschutzmaßnahmen rund um Covid-19 besonders traf. In 2020 trat eine deutliche Reduzierung des motorisierten Verkehrs und der Fußgängerströme ein. Die Verkehrsgruppe der Radfahrenden – und auch der Pedelec-Fahrenden - erfuhr nicht zuletzt auch wegen der Covid-19 Folgen dagegen einen Zuwachs.

3. Tödliche Verkehrsunfälle in 2020

Im Vergleich der Jahre 2019 und 2020 sank die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle um rund 46 % von 24 auf 13 Personen (Anlage 4, Seite 5). Alle tödlichen Verkehrsunfälle wurden in den Sitzungen der Unfallkommission besprochen. Gemeinsame Ursachen im Verkehrsraum oder Verdichtungen, die auf eine bestimmte Ursache zurückzuführen waren, waren nicht zu erkennen. Die aufgetretenen Unfälle beruhten auf vielen unterschiedlichen Faktoren und waren nach der Einschätzung der Unfallkommission in verschiedenen Fällen auf menschliches Fehlverhalten der einzelnen Beteiligten und auf unglückliche Verkettungen zurückzuführen (siehe dazu Anlage 3). Bei schwer verletzten Unfallbeteiligten trat im Vergleich der Jahre 2019/2020 ebenfalls ein Rückgang von rund 11 % auf, mussten in 2019 doch noch 719 Personen und in 2020 640 Personen stationär in ein Krankenhaus aufgenommen werden.

Bei den Unfällen mit Getöteten waren in 2020 insbesondere die Gruppe der Radfahrenden und zu Fuß Gehenden – der sogenannten „schwachen“ Verkehrsteilnehmenden – betroffen. Unter ihrer Beteiligung ereigneten sich zehn der 13 Unfälle mit Getöteten.

3.1 Tödliche Unfälle unter Beteiligung von Radfahrenden

Im Vergleich der fünf Unfälle mit der Beteiligung von Radfahrenden ließ sich keine einheitliche Ursache feststellen: In einem Fall wurde eine Radfahrerin von einem nach rechts abbiegenden Lkw-Fahrer erfasst. Möglicherweise stand dieser Unfall im Zusammenhang mit dem „Toten Winkel“. Bei einem weiteren tödlichen Verkehrsunfall stieß eine Radfahrerin, die unvermittelt nach links abbiegen wollte, mit einer überholenden Radfahrerin zusammen und erlitt bei dem Sturz schwere Verletzungen, denen

sie später erlag. Bei zwei weiteren tragischen Unfällen verloren Radfahrende offensichtlich die Kontrolle über ihr Fahrzeug und erlitten beim Sturz oder bei einer Kollision tödliche Verletzungen. Bei einem weiteren Verkehrsunfall missachtete ein Radfahrer, der aus der Grünfläche ausfuhr, die Verkehrsregeln und kollidierte mit einem Pkw-Fahrer.

3.2 Tödliche Unfälle unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden

Auch im Vergleich der Unfälle mit tödlich verunglückten zu Fuß Gehenden waren nur bei zwei Unfällen Gemeinsamkeiten festzustellen: Zwei zu Fuß Gehende stolperten nach Verlassen der Straßenbahn und stürzten zwischen die Waggonen der wieder anfahrenen Bahn. Diese Unfälle wären mit angemessenen verkehrstechnischen Maßnahmen nicht zu verhindern gewesen. Diese Aussage galt auch für den Unfall, bei dem ein junger Mann im Gleisbett liegend von der Straßenbahn erfasst wurde. Bei zwei weiteren Unfällen wurden zu Fuß Gehende von Lkw-Fahrern überrollt. In einem Fall hatte eine Seniorin unmittelbar vor dem Lkw die Fahrbahn überquert und war von dem anfahrenen Fahrzeug überrollt worden. Bei dem zweiten Unfall wurde ein vierjähriger Junge, der seinem Vater vorweg gelaufen war, von einem Lkw-Fahrer erfasst, der zu einem Supermarktparkplatz einbog und den Jungen nicht gesehen hatte.

4. Unfallgeschehen bei Radfahrenden

4.1 Entwicklung

Bei der Betrachtung der verschiedenen Verkehrsgruppen soll aufgrund der hohen Unfallbeteiligung lediglich auf die Gruppe der Radfahrenden eingegangen werden. Im Jahr 2020 verunglückten 1.999 Radfahrende, wovon sich 288 schwer verletzt und fünf Radfahrende getötet wurden (Anlage 4, Seite 13).

Von diesem Personenkreis wurden 124 Unfälle mit E-Bikes verzeichnet, bei denen sich 26 Pedelec-Fahrende schwer verletzt und einer getötet wurden. (Anlage 4, Seite 14). Somit stieg die Unfallbeteiligung der Radfahrenden im Allgemeinen um 0,7 %, die der Pedelec-Fahrenden aber um 49,4 % an. Die besondere und zusätzliche Problematik bei Pedelec-Fahrenden kann zusätzlich darin gesehen werden, dass die Fahrzeuge bei oberflächlicher Betrachtung wie Fahrräder wirken, aber mit einer wesentlich höheren Geschwindigkeit gefahren werden. Damit kommt es möglicherweise zu Fehleinschätzungen anderer Verkehrsteilnehmenden, die dann zu Unfällen führen können. Auf der anderen Seite ist aber genauso fraglich, ob Pedelec-Fahrende tatsächlich erst dann am Straßenverkehr teilnehmen, wenn sie mit ihrem Fahrzeug vertraut sind.

Waren andere Unfallbeteiligte involviert, beruhten die Unfälle, die auf Fehlverhalten gegenüber Radfahrenden zurückzuführen waren, auf Fehlern beim Abbiegen (z. B. „toter Winkel“ oder fehlender Schulterblick), auf Missachtungen der Vorfahrt oder auf Fehlern beim Ein- und Aussteigen (z. B. unvermitteltes Aufreißen der Autotüren). Radfahrende selbst verursachten Unfälle durch nicht näher gekennzeichnete unterschiedliche Fehler, durch Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit oder durch alkoholisiertes Fahren (Anlage 4, Seite 15). Eine hohe Anzahl der Zweiradunfälle war auch auf Alleinunfälle – also Stürze, bei denen kein anderer Verkehrsteilnehmender am Unfall beteiligt war – zurückzuführen (Anlage 4, Seite 16).

4.2 Unfallbekämpfung bei der Gruppe der Radfahrenden

Im Hinblick auf die Ursachen „Missachtung der Vorfahrt und Fehler beim Abbiegen“ gegenüber den Radfahrenden optimiert die Stadt Köln seit Jahren den Verkehrsraum, um so die Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer zu erhöhen. So wurden Schutzstreifen und vorgezogene Aufstellbereiche an Ampeln angelegt, um so die Radfahrenden verstärkt in den Sichtbereich der Pkw-Fahrerinnen und Pkw-Fahrer zu führen. Tempo 30-Zonen, die Einrichtung von Kreisverkehren und von Fahrradstraßen trugen zusätzlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende bei. Die Stadt Köln führte im Jahr 2021 ebenfalls eine stadtweite Plakatkampagne zur Vermeidung der „Doo-ring-Unfälle“ durch. Problematisch ist bei den aufgetretenen Unfällen, dass viele Fehler aller Verkehrsbeteiligten grundsätzlich auf Verstößen gegen Regeln beruhten, die allgemein bekannt sind. Festzustellen ist aber, dass Regelverstöße bewusst oder fahrlässig begangen und die dadurch ausgelösten Gefahrensituationen unterschätzt werden. Es ist somit schwierig und langwierig, ein Umdenken oder eine Verhaltensänderung durch Verkehrssicherheitskampagnen zu erreichen.

In 2020 wurden bau- oder verkehrstechnische Maßnahmen in den Unfallhäufungsstellen sowie die Einrichtung von Schutz- und Radfahrstreifen im Stadtgebiet und verstärkte Kontrollen des Fahrradverkehrs durchgeführt. Zusätzlich wurden neben diesen restriktiven Maßnahmen auch die Aspekte der Verkehrserziehung berücksichtigt. Die Stadt Köln rief auch im Jahr 2020 wieder dazu auf, sich an dem Quiz „Sicheres Fahrradfahren“ zu beteiligen. Bei diversen Fragen hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer Gelegenheit, ihr Wissen über die Regeln im Radverkehr zu erproben und unter Beweis zu stellen (Anlage 5, Seite 2). An diesem Wettbewerb nahmen insgesamt rund 3.700 Einzelpersonen und 14 Schulklassen aus fünf Schulen teil. Für die beteiligten Schulen wurden neben den eigentlichen Preisen Sondergewinne für die Klassenkasse ausgelobt. Einen festen Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit bilden mittlerweile die kostenlosen Fahrradchecks, die grundsätzlich an zwei Sonntagen im September 2020 erfolgen, aber in 2020 aus personaltechnischen Gründen auf einen Sonntag reduziert werden mussten. (Anlage 5, Seite 4). Die Kölnerinnen und Kölner hatten an diesem Tag die Gelegenheit, ihre Fahrräder durch Fahrradmonteure kostenlos überprüfen zu lassen. Im Anschluss konnten festgestellte Schäden in der beteiligten Werkstatt verbilligt beseitigt werden. Das Angebot zur Überprüfung erfreute sich am Aktions-Sonntag einer großen Beteiligung der Radfahrenden und so konnten bis zu 100 Personen über die Verkehrssicherheit ihrer Fahrzeuge informiert werden.

5. Unfallbeteiligung verschiedener Altersgruppen

5.1 Seniorenunfallbeteiligung

Im Vergleich der Jahre 2019 und 2020 brachte das Jahr 2020 einen erfreulichen Rückgang der Gesamtunfallbeteiligung der Seniorinnen und Senioren am Unfallgeschehen. Waren in 2019 noch 634 Personen, die über 65 Jahre alt waren, verunglückt, belief sich die Gesamtzahl in 2020 auf 502 Verunglückte und ging damit um 20,8 % zurück. Dennoch blieb die Anzahl der Schwerverletzten ungefähr gleich, reduzierte sie sich doch nur von 125 (2019) auf 116 (2020) Personen. Im Jahr 2020 verloren fünf Menschen über 65 Jahren ihr Leben im Straßenverkehr, damit war bei aller Tragik auch hier ein Rückgang von rund 44 % zu verzeichnen. Möglicherweise stand die geringe Gesamtunfallbeteiligung mit den Vorsichtsmaßnahmen der Seniorinnen und Senioren wegen Covid-19 im Zusammenhang, wogegen sich die hohe Zahl der Schwerverletzten durch die höhere Gebrechlichkeit erklären ließ.

Um dem Unfallgeschehen dieser Altersgruppe entgegenzuwirken und damit Verkehrssicherheitsaktionen für diese Altersgruppe entwickelt werden können, nimmt eine Seniorenvertreterin grundsätzlich regelmäßig an den Sitzungen des Arbeitskreises „Sicherheit im Straßenverkehr“ teil. In diesem Jahr konnten aber so gut wie keine Verkehrssicherheitsaktionen durchgeführt werden, so dass auch die Sitzungen des Arbeitskreises unterblieben, hätten sie doch keinen Sinn gemacht. Generell stellt sich die Etablierung möglicher Kampagnen als problematisch dar, da Menschen dieser Altersgruppe aus diversen unterschiedlichen Gründen im Straßenverkehr verunglücken und ihre Erreichbarkeit für die Durchführung von Aktionen – anders als bei Schulkindern – wesentlich geringer ist. Die Stadt Köln führte auch im Jahr 2020 die Verkehrssicherheitsaktion „Ein zweiter Frühling beim Fahrradfahren“ fort. Seniorinnen und Senioren, die sich auf dem Fahrrad nicht mehr sicher fühlten, hatten dabei die Gelegenheit, ihre Fähigkeiten innerhalb eines einwöchigen kostenlosen Kurses aufzufrischen. Die für Mai und Juni geplanten Kurse mussten aber im Frühjahr wegen des Infektionsschutzes abgesagt werden. Immerhin fanden im September und Oktober zwei Kurse statt. Sie wurden von einer diplomierten Fahrradlehrerin angeleitet und boten Plätze für insgesamt 20 Seniorinnen und Senioren (Anlage 5, Seite 3). Aus Gründen des Infektionsschutzes musste in 2020 auch der „Rollatorentag“, den die Verkehrsverbände KVB AG und VRS GmbH normalerweise im September 2019 auf dem Neumarkt durchführen, abgesagt werden.

5.2 Kinderunfallbeteiligung:

Grundsätzlich war im Hinblick auf die Kinderunfallbeteiligung ein erfreulicher Rückgang von 8,6 % zu beobachten (Anlage 4, Seite 8). Diese Entwicklung wurde aber durch den tragischen Tod eines vierjährigen Kindes überschattet, der auf dem Höniger Weg seinem Vater vorauslief und von einem einbiegenden Lkw-Fahrer erfasst wurde. Kinder verunglückten mehrheitlich als zu Fuß Gehende und als Radfahrende aber auch nach wie vor als Mitfahrende im Auto Erwachsener. 2020 wurden 31 Kinder im Straßenverkehr schwer verletzt. Im Vergleich zum Vorjahr sank ihre Beteiligung dabei um rund 28 %.

5.2.1 Maßnahmen gegen Kinderunfälle

Die Stadt Köln unternimmt bei der Ausgestaltung der Verkehrswege als auch bei der Verkehrserziehung erhebliche Anstrengungen, damit Unfälle unter Beteiligung von Kindern vermieden werden können. Ein wichtiger Schwerpunkt dieser Arbeit liegt dabei in der Kooperation mit den Schulen. So führt das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung in jedem Jahr Verkehrssicherheitsaktionen zur Einschulung durch, bei dem die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu besonderer Rücksicht auf die Schulkinder aufgerufen werden. Ein Bestandteil dieser Kampagne ist der Plakataufwurf „Wir sind wieder unterwegs“ (Anlage 5, Seite 3 Plakatmotiv). An neun Grundschulen an verkehrsreichen Straßen im Grundschul Umfeld werden Geschwindigkeitsmessanlagen installiert, die Autofahrende auf Geschwindigkeitsüberschreitungen hinweisen, ohne dieses Verhalten direkt zu sanktionieren. Anlässlich der Einschulung der Schulneulinge („I-Dötzchen“) führte das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung ebenfalls die „Elternbefragung“ durch. Die Eltern der eingeschulten Kinder haben dabei normalerweise die Möglichkeit, im unmittelbaren Interview Verbesserungsvorschläge zum Schulweg abzugeben, in 2020 wurden die Befragungsbögen aus Gründen des Infektionsschutzes unmittelbar an die Schulen übergeben, die sie den Eltern am ersten Elternabend aushändigten und anschließend an die Stadt Köln übersandten. Anschließend wurden die Stellen, die die Eltern als

problematisch empfanden, von Vertreter *innen des Amtes für Straßen und Verkehrsentwicklung geprüft. Dabei wurden bereits verschiedene Optimierungsmöglichkeiten festgestellt und zeitnah umgesetzt. Das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung ist auch ständiges Mitglied des Arbeitskreises „Verkehrserziehung“ (AVEK) der Schulen und beteiligt sich hier auch aktiv und engagiert an den jeweiligen Projekten.

5.2.3 Verkehrserziehung – Aktion „Toter Winkel“

Ein besonderes Augenmerk sollte sich im Jahr 2020 wieder auf die Verkehrssicherheitsarbeit zur Vermeidung von Unfällen im Zusammenhang mit dem „Toten Winkel“ richten. Oftmals sind sich Radfahrende und zu Fuß Gehende der Gefahr nicht bewusst, die ihnen droht, wenn neben ihnen fahrende Fahrzeuge nach rechts einbiegen und diese schwachen Verkehrsteilnehmenden im „Toten Winkel“ nicht wahrnehmen. So ereignen sich immer wieder tragische Unfälle in diesem Zusammenhang. Um die Radfahrenden und zu Fuß Gehenden ausdrücklich auf diese drohende Gefahr aufmerksam zu machen, wurde gemeinsam mit dem ADAC Nordrhein und der Polizei eine Verkehrssicherheitsaktion entwickelt, bei der Schulkinder für die speziellen Gefahren im „Toten Winkel“ sensibilisiert werden. Nach einer kurzen theoretischen Einführung wird den Kindern mittels einer ausgelegten Plane und eines Lkw die Größe und Lage dieses nicht einsehbaren Bereiches demonstriert. Jedes Kind kann sich anschließend vom Fahrersitz aus von der Größe des Winkels überzeugen. Neben dieser Demonstration erhalten die Schülerinnen und Schüler wichtige Tipps, wie sie Gefahren im Zusammenhang mit diesem optischen Phänomen vermeiden können.

Im Jahr 2020 wurden Termine mit 294 Schulklassen abgestimmt und damit eine neue Höchstbeteiligung erreicht. Aber es kam ganz anders als gedacht: Wegen des bundesweiten Lockdowns mussten alle Termine nach der Auftaktveranstaltung am 04.03.2020 (Anlage 5, Seite 1) abgesagt werden und so wurden nur 20 Schulen besucht. Immerhin konnten noch einige Schulen und diverse Bürger*innen über die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit bzw. über die Berichterstattung über den Toten Winkel informiert werden.

Anlagen:

- Anlage 1 – Unfallhäufungsstellen 2020 in Köln (Einjahresbetrachtung)
- Anlage 2 – Unfallhäufungsstellen 2020 in Köln (Dreijahresbetrachtung)
- Anlage 3 – Tödliche Verkehrsunfälle 2020 in Köln
- Anlage 4 – Verkehrsunfallbericht 2020 der Polizei
- Anlage 5 – Verkehrssicherheitsaktionen 2020

Gez. Greitemann i.V. für Dez. III