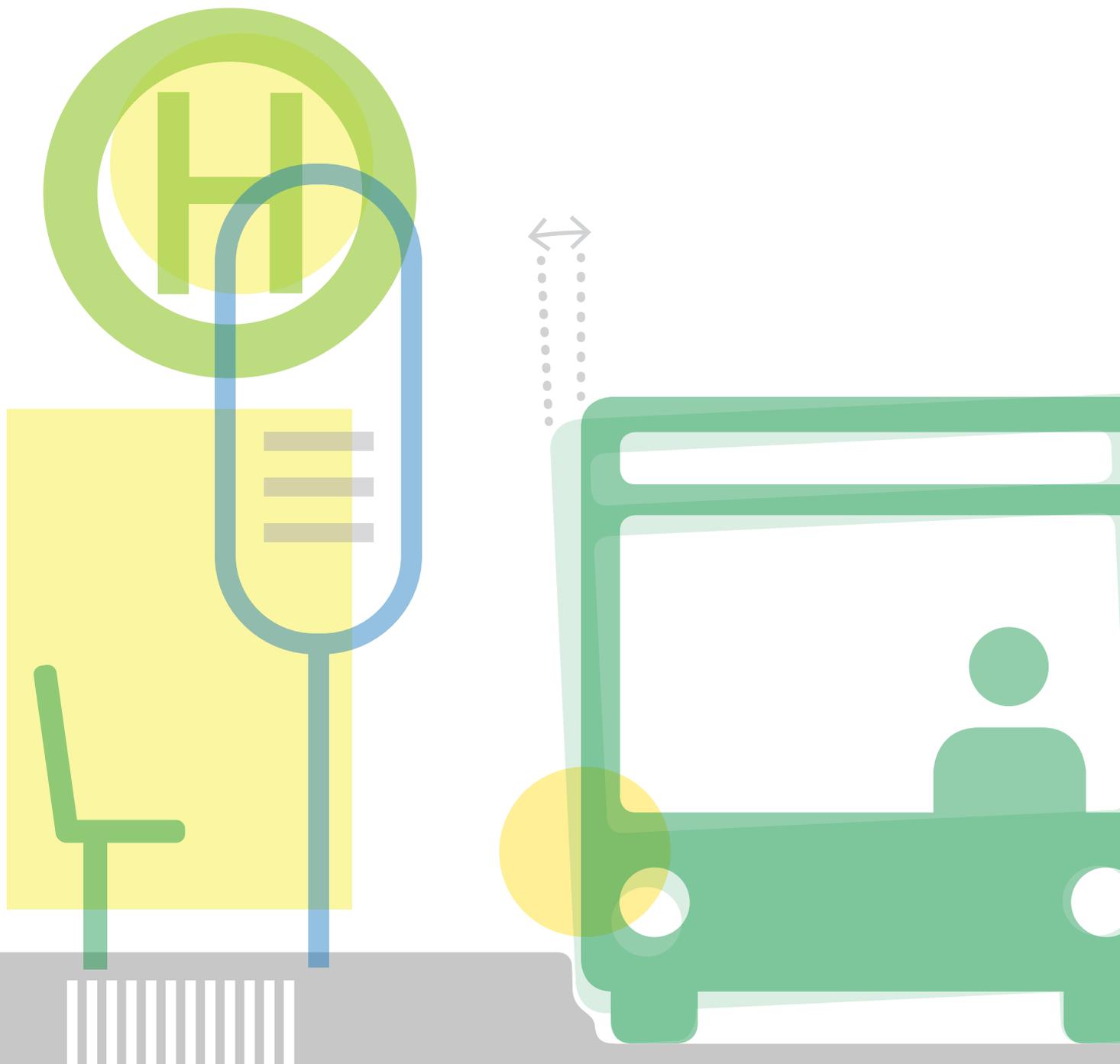




Verkehrsinfrastrukturförderung

Informationsblatt für Bushaltestellen

Regelungen für Förderanträge



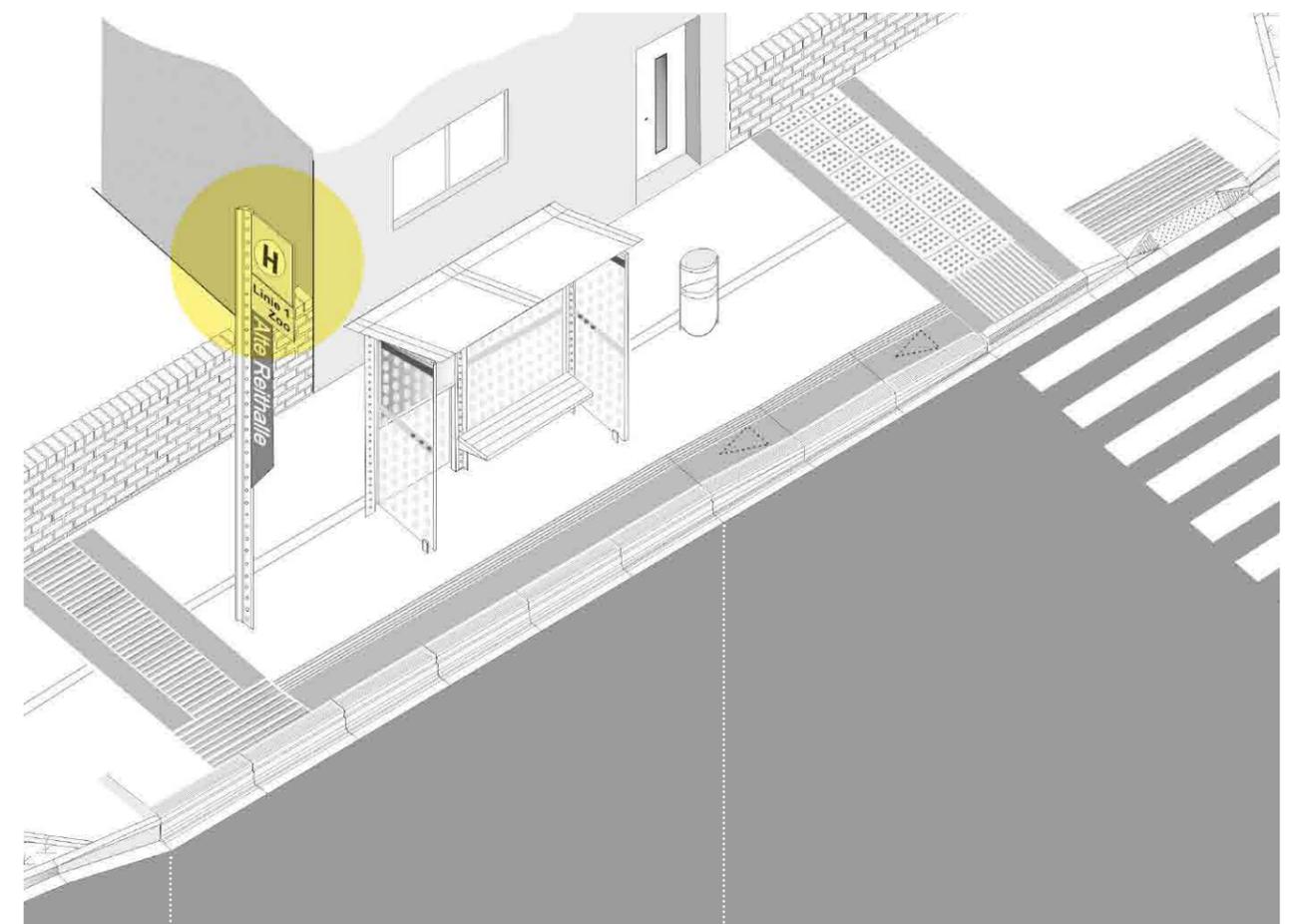
Inhaltsverzeichnis

Die Förderung von Haltestellen in Hessen	3
Fördertatbestände	4
Beratung	5
Ablauf eines Förderantrages	6
Kostenträger bei Bushaltestellen und Busbuchten außerorts	6
Planung und Gestaltung von Haltestellenanlagen	6
Barrierefreie Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten	7
Tiefe der Wartefläche in Abhängigkeit von der Bordhöhe	8
Länge der Haltestelle	10
Zur Gestaltung der Bodenindikatoren im Wartebereich	10
Vorgaben der Verkehrsverbünde und Aufgabenträger	11
Barrierefreie Zuwegung zu Bushaltestellen	11
Weitere Informationen	11
Kontakt	12

Die Förderung von Haltestellen in Hessen

Die Förderung von Haltestellen in Hessen erfolgt seit dem 01.01.2019 auf Grundlage des Mobilitätsförderungsgesetzes. Die Förderregeln sind ganz wesentlich durch die gesetzliche Vorgabe der „vollständigen Barrierefreiheit“ des Personenbeförderungsgesetzes (§ 8 PBefG) geprägt.

Als Planungshilfe zur Herstellung einer barrierefreien Haltestelle wird die unten abgebildete Musterzeichnung mit einer differenzierten Bordhöhe empfohlen. Durch eine gestufte Bordhöhe im Einfahrtsbereich können die Busfahrer/innen so nah wie möglich an den Bord heranfahren, ohne dass Schäden am Fahrzeug entstehen. Im Bereich der ersten beiden Türen sollen dagegen spurführende, über 20 cm hohe Hochborde den Fahrgästen einen weitgehend niveaugleichen Ein- und Ausstieg erlauben.



Haltestellen-Kap mit differenzierter Bordhöhe (Stand Juni 2019)

Länge ca. 9 m bei einer Bordhöhe ≥ 20 cm
barrierefreier Einstieg erste und zweite Tür

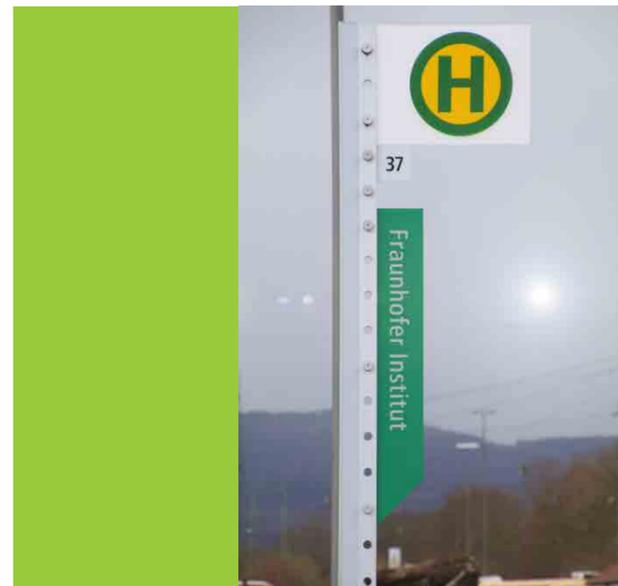
Länge je Fahrzeugtyp bei Bordhöhe ca. 16 cm
im Einfahrtsbereich

Fördertatbestände

Haltestellen tragen mit ihrer Lage, dem Erscheinungsbild, dem Umfang und der Qualität der Ausstattung wesentlich zur Gestaltung des Straßenraumes, des Stadtbildes und zur Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei. Moderne Haltestellen verbessern das Image des ÖPNV und steigern die Attraktivität des Gesamtsystems. Sie sind barrierefrei zu gestalten, um mobilitätsbehinderten Menschen die eigenständige Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Sinne des Leitziels „Mobilität für Alle“ zu ermöglichen.

Deshalb fördert das Land Hessen im Rahmen der Verkehrsinfrastrukturförderung den Neu- und Umbau von Haltestellen sowie die Verbesserung der Haltestellenausstattung. Näheres ist der Richtlinie zum Mobilitätsfördergesetz und den ergänzenden Förderbestimmungen zu entnehmen.

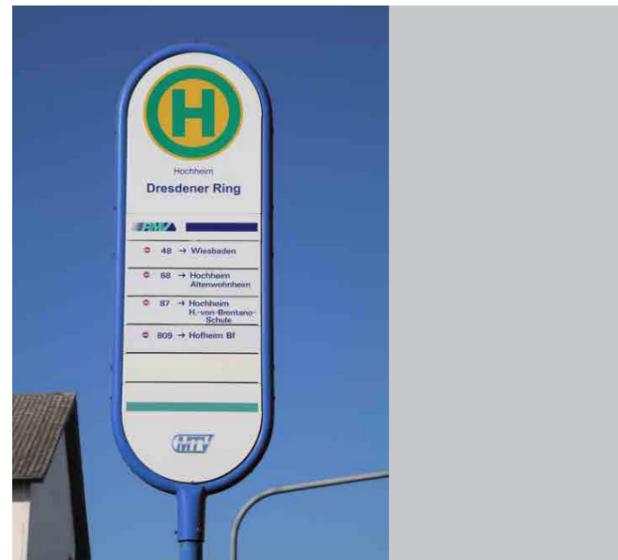
Grundsätzlich können alle mit der Haltestelle in funktionalem Zusammenhang stehende Einrichtungen gefördert werden, wie zum Beispiel Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Fahrradabstellplätze und Informationseinrichtungen.



Fördermittel können *nicht* gewährt werden für Haltestellenmaßnahmen,

- die ausschließlich dem freigestellten Schülerverkehr dienen. Voraussetzung für eine Förderung ist der genehmigte Linienbetrieb gemäß § 42 (PBefG),
- für Wartehallen von Werbeunternehmen, wie z.B. der Firma Stroer-Deutsche Städte-Medien (Stroer-DSM) und
- wenn die zuwendungsfähigen Ausgaben unterhalb der derzeit gültigen Bagatellgrenze von 100.000 EUR pro Antrag liegen. Da einzelne Haltestellenprojekte unter diese Bagatellgrenze fallen, empfiehlt es sich, mehrere Maßnahmen in einem Antrag zusammenzufassen oder mit anderen Trägern einen gemeinsamen, strecken- oder raumbezogenen Antrag zu stellen, sofern diese im gleichen Zeitraum fertiggestellt und abgerechnet werden (Vorlage Verwendungsnachweis).

Erfahrungen bei Sammelanträgen zeigen, dass Qualität und Effizienz der Antragsvorbereitung/-stellung steigen, wenn ein Aufgabenträger für die Kommunen die Antragstellung übernimmt und Planungsleistungen in einer Hand liegen.



RMV-Haltestelle mit Logo LNO
© Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)

Beratung

Hessen Mobil hat die Prüfung und Bewirtschaftung der Verkehrsinfrastrukturförderung auf zwei Kompetenzzentren (KC VIF) konzentriert:

			
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement	Untere Königsstraße 95 34117 Kassel	Volker Anders Leiter des Kompetenzcenters	0561 / 7667 – 500

Kompetenzcenter Verkehrsinfrastrukturförderung Nord

Räumliche Abgrenzung:
Landkreise Waldeck-Frankenberg, Kassel, Werra-Meißner, Hersfeld-Rotenburg, Schwalm-Eder, Marburg-Biedenkopf, Fulda, Vogelsberg und Stadt Kassel

Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement	Groß-Gerauer Weg 4 64295 Darmstadt	Holger Witt Leiter des Kompetenzcenters	06151 / 3306 – 3330
--	---------------------------------------	---	---------------------

Kompetenzcenter Verkehrsinfrastrukturförderung Süd

Räumliche Abgrenzung:
Landkreise Lahn-Dill, Gießen, Limburg-Weilburg, Wetterau, Hochtaunus-, Main-Taunus, Main-Kinzig, Rheingau-Taunus, Groß-Gerau, Darmstadt-Dieburg, Bergstraße, Odenwald, Offenbach sowie die Städte Wiesbaden, Frankfurt, Offenbach, und Darmstadt

Bewilligungsbehörde ist die Zentrale von Hessen Mobil
Wilhelmstraße 10
65185 Wiesbaden

Bei den Verkehrsverbänden stehen Ihnen beratend und unterstützend zur Verfügung:

		
NVV Nordhessischer Verkehrsverbund	Uta Schauf	0561 / 70949-53
RMV Rhein-Main-Verkehrsverbund	Herbert Kranz	06192 / 294-213
VRN Verkehrsverbund Rhein-Neckar	Dennis Ulas	0621 / 10770-341

Ablauf eines Förderantrages

Generell wird schon im Vorfeld der Antragstellung eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit dem zuständigen KC VIF und dem Verkehrsverbund empfohlen, damit die Fördergrundsätze schon bei Konzeption und Entwurf des geplanten Vorhabens einfließen können.

Vor dem eigentlichen Förderantrag ist über das KC VIF eine Programmanmeldung zur Aufnahme des Projektes bis zum 31.03. des dem Bau vorausgehenden Jahres vorzunehmen. Die Programmanmeldung sollte eine Kurzbeschreibung des Vorhabens, Übersichtslagepläne, Entwurfspläne, Angaben zu den Gesamtkosten, Aussagen zum geplanten Beginn des Vorhabens sowie den voraussichtlichen Jahresausgaben enthalten. Ein Rechtsanspruch auf Förderung entsteht durch die Aufnahme in das Planungsprogramm allerdings nicht.

Im nächsten Schritt ist dann ein prüffähiger, vollständiger Antrag beim zuständigen Kompetenzcenter von Hessen Mobil vorzulegen. Der Baubeginn muss spätestens 6 Monate nach Erhalt des Bewilligungsbescheides erfolgen, anderenfalls verfällt der Bescheid. Als Baubeginn zählt hierfür die erste Auftragsvergabe. Die Förderung der Maßnahmen setzt eine VOB/VOL-gerechte Ausschreibung und Vergabe – entsprechend den Förderregeln – voraus.

Weitere Informationen zu den aktuellen Förderregeln und zu Formularen eines Antrages erhalten Sie zum Herunterladen auf unserer Homepage unter mobil.hessen.de (siehe Seite 11).

Kostenträger bei Bushaltestellen und Busbuchten außerorts

Sofern Bund und Land Straßenbaulastträger sind, wird der Bau von Bushaltestellen und Busbuchten aus Bundes- oder Landesmitteln finanziert. Ergänzend können allerdings Fördermittel aus dem Mobilitätsförderungsgesetz des Landes Hessen für die im Gehwegbereich befindlichen Haltestelleneinrichtungen und -anlagen (z.B. Anhebung des Wartebereiches, Bordsteineinbau) gewährt werden. Ist dagegen die Kommune selbst Straßenbaulastträger, wird auch der Neu- oder Umbau der Busbucht förderfähig.

An Bundes-, Landes- und Kreisstraßen außerorts gehören auch der Bordstein und die Wartefläche zur Straßenbaulast, wenn anders die Sicherheit der Wartenden nicht gewährleistet werden kann, weil hinreichender Platz für Wartende, Aus- und Zusteigende zum regelmäßigen Verkehrsbedürfnis gehört. Liegt dieser Sachverhalt vor, ist die Maßnahme nicht förderfähig. Die Haltestellenausstattung ist hingegen Angelegenheit der Kommune bzw. Verkehrsgesellschaft (förderfähig).

Planung und Gestaltung von Haltestellenanlagen

Die Rahmenbedingungen der Förderung sind der Richtlinie zum Mobilitätsförderungsgesetz und den ergänzenden Förderbestimmungen mit Angaben zur Einhaltung der Standards barrierefreier Anlagen zu entnehmen (Homepage unter mobil.hessen.de, siehe Seite 11).

Prinzipiell sollte anstelle isolierter Maßnahmen die Realisierung eines flächenhaften Haltestellenkonzeptes angestrebt werden, das in den lokalen Nahverkehrsplan und/ oder in ein vergleichbares ÖPNV-Konzept eingebunden ist.

Empfehlungen zum Entwurf und zur Gestaltung von Haltestellen sind den einschlägigen Regelwerken und Normen auf aktuellem Stand zu entnehmen, darunter insbesondere folgende Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):

- „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs“ (EAÖ),
- „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt),
- „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL),
- „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA),
- „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS),
- „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA),

den DIN-Normen, insbesondere 32984 Bodenindikatoren und DIN 18040 Planungsgrundlagen – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum in der jeweils aktuellen Version,

sowie dem Leitfaden des VRN:

- „Barrierefreie Bushaltestellen, Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Verkehrsverbund Rhein-Neckar“, Mannheim 2016

Barrierefreie Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten



22 cm Hochbord in Kassel mit Fahrzeug der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft

Beim Bau barrierefreier Verkehrsanlagen sind verschiedene Anforderungen zu beachten. Gemäß den gesetzlichen Leitzielen sollen die Einrichtungen für alle Menschen barrierefrei zugänglich und nutzbar sein. Hierbei sind die Vorgaben zu beachten, die sich aus dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG und HessBGG) sowie dem PBefG ergeben.

Um die Anforderungen der Barrierefreiheit zu erfüllen, sind jedoch nicht nur bauliche Maßnahmen vorzunehmen. Die Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Fahrzeuge durch Hersteller, entsprechende Vorgaben bei Ausschreibungen der Aufgabenträger bis hin zur Disponierung des Fahrzeugeinsatzes durch die Verkehrsbetriebe haben Einfluss auf das Gelingen. Nicht zuletzt muss das Anfahren von Haltestellen mit Hochborden sowie spurführenden Sonderborden erlernt werden. Der Schulung des Fahrpersonals kommt daher eine besondere Rolle zu.

Nur im wechselseitigen Zusammenspiel baulicher und betrieblicher Maßnahmen ist das Ziel einer „vollständigen Barrierefreiheit“ im Sinne einer „Mobilität für Alle“ realisierbar.

Die Anforderungen bedeuten konkret für die Planung von Haltestellen, die Ein- und Ausstiegssituation so zu verbessern, dass die Reststufe zwischen Wartebereich und Trittkante Fahrzeugboden (fast) niveaugleich, mindestens aber unter 5 cm bleibt. Dies erlaubt Rollstuhlfahrer/innen den Einstieg ohne fremde Hilfe vorzunehmen, im Sinne einer selbstbestimmten Lebensführung. Der Abstand zum Fahrzeug (Spaltbreite) soll ebenfalls maximal 5 cm betragen. Planungsziel ist die Herstellung einer ausreichend langen und geradlinigen Anfahrmöglichkeit, verbunden mit einer optimalen Abstimmung baulicher und betrieblicher Belange. Für das möglichst nahe Heranfahren der Busse an Haltestellen wurden spezielle Formsteine entwickelt, so dass Reifenschäden durch Berührung vermieden werden.

Die europäischen Normen zur Konstruktion von Bussen sehen vor, dass die Höhe der ersten Stufe über der Fahrbahn 25 cm an einer Tür, bzw. 27 cm an zwei Türöffnungen nicht überschritten werden darf. Da Rollstuhlfahrer/innen und Fahrgäste mit Gepäck in Bussen aus Platzgründen meist in der zweiten Tür einsteigen, ergibt sich bei der vorgegebenen maximalen Spalthöhe von 5 cm eine notwendige Bordhöhe von 22 cm bis 25 cm über Fahrbahnniveau. Mindestens ist jedoch eine Bordhöhe von 20 cm vorzusehen. Empfohlen wird deshalb der Bau einer differenzierten Haltestelle. Bei dieser Anordnung ist im Anfahrtsbereich eine niedrigere Bordhöhe angeordnet, die ein „Überstreichen“ des Fahrzeuges ohne Schäden ermöglicht. Auf diese Weise kann der barrierefreie Ein- und Ausstieg für die erste und zweite Tür gewährleistet werden.

Konvexe und konkave Haltestellen sind zu vermeiden, da der Spalt zwischen Wartebereich und Bus zu groß wird. Zudem kann es bei konvexen Formen im Bordbereich schon bei einer Höhe von 18 cm zu Schäden am Fahrzeug kommen.

Eine Anhebung der Warteflächen auf ein Niveau von (lediglich) 18 cm sollte nur dort erfolgen, wo infolge bleibender ungünstiger Rahmenbedingungen bei Bau und Betrieb eine Anhebung auf 20 cm noch nicht machbar ist. Der Nachweis der Notwendigkeit ist vom Zuwendungsempfänger zu erbringen.

Bei flexiblen Bedienungsformen mit Kleinbussen ist die Abstimmung zwischen Bau und Betrieb möglichst optimal zu gestalten und die Förderfähigkeit im Einzelfall zu entscheiden.

Bei Neubaumaßnahmen von stark frequentierten Haltestellen, zentralen Einrichtungen und Umsteigeanlagen sollten grundsätzlich Orientierungshilfen für Mobilitätsbehinderte vorgesehen werden:

- Einbau eines taktilen Leitsystems für Sehbehinderte, gegebenenfalls markierte Einstiegsstellen. Die Ausstattung sollte mit optisch kontrastierenden Merkmalen versehen sein.
- Behindertengerechter Ausbau der Wege im Nahbereich, dabei Ausführung mit einer maximalen Neigung von 6 %. Ausreichend Rangierfläche im Wartebereich vor der Einstiegstür für Rollstuhlfahrer/innen.
- Ggf. zusätzliche Informationseinrichtungen. Kantenfrei gestaltete Haltestellenschilder.

Tiefe der Wartefläche in Abhängigkeit von der Bordhöhe

Die Wartefläche sollte eine Breite von mindestens 2,50 m aufweisen (vom Bordstein bis zum Geh- bzw. Radweg). Bei Mischflächen sollten größere Breiten angestrebt werden, um Behinderungen zwischen Fußgängern/innen und Radfahrern/innen zu minimieren.

Zu den Belangen der Barrierefreiheit gehört auch die Berücksichtigung ausreichender Bewegungsräume, auch in Abhängigkeit von der Frequentierung. Vor Einbauten und Fahrzeugrampen ist eine Rangierfläche von mindestens 1,50 m x 1,50 m erforderlich.

In engen Ortsdurchfahrten reicht der Straßenquerschnitt oft nicht aus, um – wie in der Musterzeichnung auf Seite 3 dargestellt – einen eigenen Wartebereich zusätzlich zum Gehweg anzulegen. Nicht selten sind sogar die Gehwege schmäler als 2,50 m. Sofern sich bei einem Ausbau keine Standortverlegung anbietet, sind für Haltestellenwarteflächen mit Gehwegfunktion folgende Randbedingungen zu beachten:

Wartefläche unter 1,50 m

Keine ausreichende Breite. Die Anforderungen der Fußgänger und ÖPNV-Fahrgäste sind nicht erfüllt.

❌ Die Haltestelle ist nicht förderfähig.

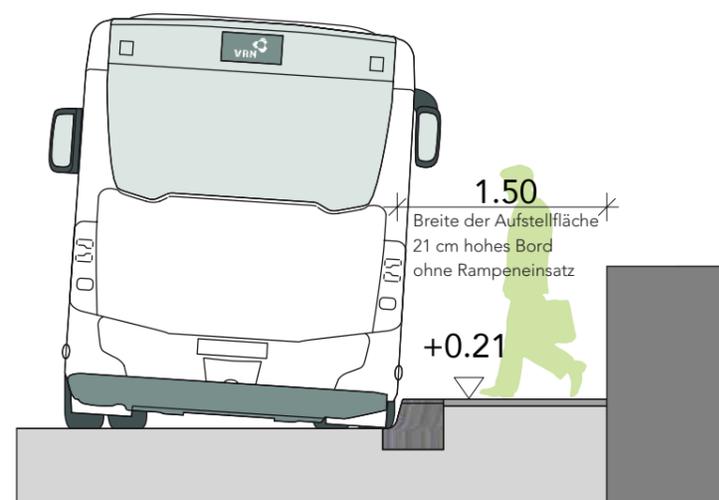
➔ Einen anderen Standort finden



Wartefläche 1,50 m bis < 2,50 m

Die Minderbreite verhindert den hilfsweisen Einsatz der Klapprampe, weil für Rollstühle dann keine ausreichende Fläche zum Rangieren mehr zu Verfügung steht.

✅ Um die Minimalanforderungen für die Barrierefreiheit bei diesen Gegebenheiten herstellen zu können, sind Bordhöhen von 22 cm in Höhe der ersten und zweiten Bustür notwendig (in Ausnahmen 21 cm).



© Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), s. „Barrierefreie Bushaltestellen...“ a.a.O.

Wartefläche ab 2,50 m

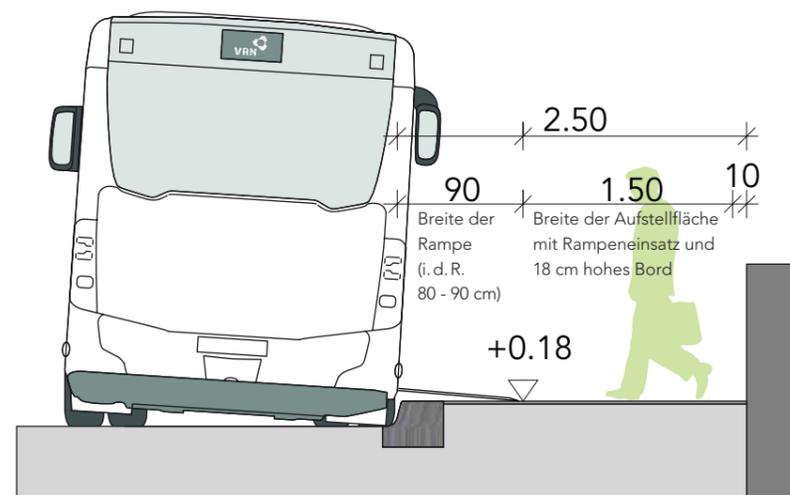
Hier kann die Regellösung entsprechend dem Haltestellen-Kap mit differenzierter Bordhöhe angewendet werden. Der Rangierraum ist für Rollstuhlfahrer/innen ausreichend, sofern keine Einschränkungen durch den Fahrgastunterstand u.a. bestehen.

Bordhöhen ≥ 20 cm:

✅ In der Regel ist der Einsatz technischer Hilfsmittel zur Überbrückung des Spaltes nicht notwendig.

Bordhöhen 18 bis 20 cm:

✅ Der Einsatz der Klapprampe wird bei Bedarf notwendig und führt zu Zeitverlusten im Linienbetrieb.



© Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), s. „Barrierefreie Bushaltestellen...“ a.a.O.

Länge der Haltestelle

Die Länge ergibt sich aus der betrieblich notwendigen Anzahl gleichzeitig haltender Busse, aus den Fahrzeuglängen, aus Sicherheitsabständen und ggf. sonstigem Raumbedarf.

Bei den meisten standardisierten Fahrzeugtypen befindet sich die erste Tür im Bereich von 0,50 – 1,90 m, die zweite Tür im Bereich von 4,80 m bis 8,00 m hinter der Fahrzeugfront. Nimmt man einen angrenzenden Bereich hinzu, ergibt sich eine Soll-Länge von rund 9 m für den Bereich, der eine Höhe von mindestens 20 cm über Fahrbahnniveau aufweist (siehe Musterzeichnung auf Seite 3). Die im Einfahrbereich der Haltestelle empfohlene niedrigere Höhe der differenzierten Haltestelle dient dazu, dass geübte Busfahrer/innen an spurführende Borde heranfahren können, ohne Gefahr der Beschädigung des Fahrzeugbodens.

Verhindern Grundstückseinfahrten eine regelkonforme Länge, ist eine Anpassung der Länge vertretbar, sofern die zweite Bustür der eingesetzten Fahrzeuge noch im angehobenen Bereich liegt. In diesem Fall sollte die Haltestelle schon im Vorfeld geradlinig anfahrbar sein, damit die Busfahrer/innen ohne größere Lenkbewegung die Haltestelle anfahren können. Anderenfalls sollte eine Standortverlegung der Haltestellenposition geprüft werden.

Zur Gestaltung der Bodenindikatoren im Wartebereich

Für Sehbehinderte und Blinde ist das Auffinden der Haltestelle und die Unterscheidung der Einstiegsstelle zu einer Querungsstelle von großer Bedeutung. Die Regelwerke und Normen lassen bei der Gestaltung der Bodenindikatoren verschiedene Lösungsmöglichkeiten zu. Um Unsicherheiten zur Ausgestaltung der Bodenindikatoren zu vermeiden, sollten folgende Anhaltspunkte beachtet werden:

In Hessen förderfähig sind Maßnahmen mit einem Einstiegsfeld mit einer Breite von 1,20 m mit Rippenprofil parallel zum Bord. Wird auf ein besonderes Einstiegsfeld verzichtet, muss der Auffindestreifen eine Breite von 0,90 m aufweisen (vgl. Lösung H BVA).

Als Standardlösung hat sich die DIN 32984 in Verbindung mit einem kontrastierenden Begleitstreifen durchgesetzt. Sie wird auch von Sehbehinderten- und Blindenverbänden favorisiert.

Ausführung nach DIN 32984

Dargestellt ist ein Einstiegsfeld mit dahinterliegendem Auffindestreifen als Rippenprofil. Dieser hat eine Tiefe von 0,60 m und ist von einem Begleitstreifen eingerahmt.

Hinweis: Die DIN empfiehlt für den Auffindestreifen vorzugsweise eine Tiefe von 0,90 m, was jedoch bautechnisch nicht optimal zum 1,20 m breiten Einstiegsfeld passt.

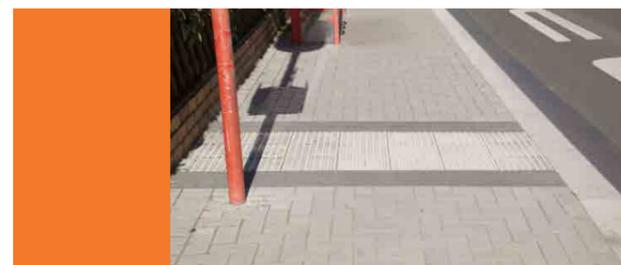


Als Alternativlösungen sind ebenfalls förderfähig:

Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA, Seite 69, Bild 61, Quelle s.o.

Bevorzugte Anwendungsbereiche:

- Gut geeignet bei schmalen Wartebereichen ohne separaten Gehweg.
- In städtebaulich sensiblen Bereichen ist mitunter eine Gestaltungsform sinnvoller, die optisch zurückhaltender ist.



Ausbau im Bestand:

- In einem fugenreichen Umfeld sind Noppen besser zu ertasten als Rippenplatten.
- Beibehaltung der Ausbauförm dort, wo bisher standardmäßig diese Variante ausgeführt wurde.

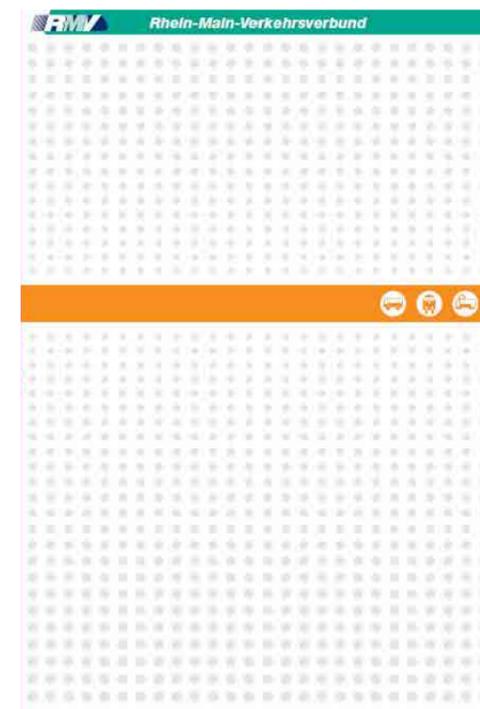


Vorgaben der Verkehrsverbünde und Aufgabenträger

Haltestellen prägen das äußere Erscheinungsbild des öffentlichen Nahverkehrs. Bei der Planung und Gestaltung der Haltestellen sind die Standards der Verkehrsverbünde und die Festlegungen in den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger zu beachten.

Die Leitlinien der Verbünde und Aufgabenträger enthalten in der Regel – differenziert nach festgelegten Kategorien – Vorgaben zu Ausstattungsstandards, Beleuchtung, Fahrgastinformation und Empfehlungen zur Haltbarkeit/ Langlebigkeit, Vandalismus-Resistenz, Scheibengestaltung und Wartungsfreundlichkeit sowie Aussagen zu Mindeststandards und ergänzenden Komponenten.

Kontaktieren Sie hierzu die Ansprechpartner/innen der Verkehrsverbünde (Seite 5).



© Rhein-Main-Verkehrsverbund, RMV-Logo und -Schriftzug

Barrierefreie Zuwegung zu Bushaltestellen

Bushaltestellen sind nur dann förderfähig, wenn sie für mobilitätseingeschränkte Personen ohne fremde Hilfe erreichbar und nutzbar sind.

Die Gehwege an Haltestellen sollten in allen wesentlichen Richtungen, müssen aber zumindest in eine Richtung bis zum nächstgelegenen Knotenpunkt den Anforderungen der barrierefreien Erschließung entsprechen.

Weitere Informationen



zu Förderregeln Verkehrsinfrastrukturförderung:

mobil.hessen.de/VERKEHR/Verkehrsinfrastrukturförderung/Aktuelle_Förderregeln/Downloads

zu Formulare Verkehrsinfrastrukturförderung

mobil.hessen.de/ÜBERUNS/Downloads&Formulare/Infrastrukturförderung

Herausgeber:

HESSEN



Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement

Wilhelmstraße 10
65185 Wiesbaden
Tel. 06 11-366 0
info@mobil.hessen.de
mobil.hessen.de

Gestaltung

studio cg, Darmstadt
studiocg.de

Druck

printmedia solutions GmbH
printmedia-solutions.de

Stand Juli 2019

