



POSSEHL
SPEZIALBAU

Whitepaper

Die Entwicklung sicherer Fahrradwege in Deutschland

EP-GRIP VELO und seine
Rolle in der Verkehrswende

Paving
Professionals

VORWORT

Dieses Whitepaper widmet sich den aktuellen Herausforderungen und Perspektiven bei der Entwicklung sicherer Fahrradwege in Deutschland. Basierend auf aktuellen Statistiken, Berichten, Best Practices und Erfahrungen in verschiedenen Städten identifizieren wir im ersten Teil dieser Ausarbeitung die wichtigsten Barrieren, aber auch Möglichkeiten für die Entwicklung der modernen Fahrradinfrastruktur. Dabei liegt ein Schwerpunkt auf den Investitionen in Radwege seit der Corona-Pandemie sowie den dennoch bestehenden Problemen im Radverkehr.

Im zweiten Teil des Whitepapers zeigen wir vielversprechende Ansätze, um die bestehenden Herausforderungen zu überwinden, darunter schlechte Sichtbarkeit, zu schmale Radwege und rutschige Beläge. Im Speziellen betrachten wir die Verwendung innovativer Lösungen, allen voran unsere Beschichtungstechnologie EP-GRIP VELO. Durch die Förderung solcher Maßnahmen kann Deutschland die Sicherheit und Attraktivität seiner Fahrradwegeinfrastruktur verbessern und somit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leisten.



INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	2
Der Weg zu sicheren Fahrradwegen in Deutschland	4
Die Herausforderung des Radverkehrs.....	5
Das Ziel.....	7
Neue Standards für sichere Radwege.....	9
Fragen und Diskussionen rund um EP-GRIP VELO	11
EP-GRIP VELO im Einsatz.....	12
Zusammenfassung und Perspektive.....	13
Literatur- und Quellenverzeichnis	14



Der Weg zu sicheren Fahrradwegen in Deutschland

Auf den Straßen deutscher Städte hat sich in den vergangenen Jahren ein lebendiges Bild entwickelt: Fahrradfahrer, die mit einem Lächeln über den Asphalt gleiten, vorbei an Autoschlangen und Parkplatzsuchenden. Diese zunehmende Präsenz des Fahrrads ist ein Zeichen eines sich wandelnden Verkehrs sowie eines zunehmenden Bewusstseins für Nachhaltigkeit und Lebensqualität.



Radweg in Deutschland

Doch hinter dieser scheinbaren Leichtigkeit verbirgt sich eine komplexe Realität. In den Großstädten sind Radwege oft nicht gut zu erkennen, zu schmal, unzureichend gekennzeichnet und schlecht integriert. Immer wieder kommt es zu Unfällen: Autofahrer übersehen Radler beim Abbiegen. Biker schlängeln sich zwischen Autos, Bussen und Lkw hindurch und werden dabei nicht beachtet. An Kreuzungen kommt es zu Missverständnissen über die Vorfahrt.

Auch Unfälle beim Öffnen von Autotüren

auf Parkplätzen und am Straßenrand sind keine Seltenheit. Hinzukommen Probleme mit bestehenden Systemen, die absplittern, uneben werden und für rutschige Bedingungen sorgen. Der Boom an Lastenrädern strapaziert die Wege zusätzlich. Auf dem Land fehlen sichere Möglichkeiten zum Radfahren zu einem großen Teil sogar gänzlich. Der Fahrradverkehr in Deutschland steht folglich vor großen Herausforderungen, angefangen bei der Integration des Fahrrads in den aktuellen Straßenverkehr bis zu höheren Belastungen durch die zunehmende Nutzung.

Zu Recht stellt sich die Frage: Wie können wir den Radverkehr in Deutschland weiter fördern und vor allem sicherer gestalten?

Durch die Betrachtung jüngster Entwicklungen, innovativer Lösungsansätze und anhand erfolgreicher Beispiele möchten wir einen Beitrag zur Diskussion über die Zukunft der Fahrradinfrastruktur leisten. Denn wir glauben fest daran, dass das Fahrrad nicht nur ein Fortbewegungsmittel ist, sondern auch einen positiven Beitrag zur Umwelt leistet und eine Quelle der Freude und Gesundheit darstellt.

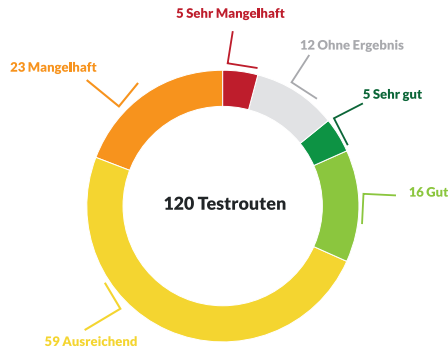


Die Herausforderungen des Radverkehrs: **Zwischen Pop-Up-Lanes und fehlender Infrastruktur**

Gut für die Umwelt, das Gewissen und die Fitness: Wer regelmäßig aufs Rad steigt, weiß um die zahlreichen Vorteile, die das Fahrradfahren bietet. Gerade während der Hochzeit der Corona-Pandemie zeigte sich, wie wichtig der Radverkehr für Deutschland ist. Vielerorts ploppten die sogenannten Pop-Up-Lanes aus dem Boden. Allein in Berlin wurden 22 Kilometer temporäre Radfahrstreifen eingerichtet, die zuvor für den Autoverkehr reserviert waren. Andere Großstädte sprangen auf den Trend auf und investierten in die fixen Fahrradspuren, unter anderem München, Stuttgart und Hamburg. Dank der neuen Wege war es möglich, zwischenmenschliche Mindestabstände einzuhalten und sich dennoch schnell und gezielt durch die Städte zu bewegen.

Auch nach dem Höhepunkt der Pandemie bewähren sich die Bikes-Lanes. Kein Wunder, sind die Vorteile doch eindeutig: Pop-Up-Lanes lassen sich schnell und kostengünstig errichten. Kurzerhand eine Leitschwelle aufgestellt, ein paar Markierungen aufgebracht und schon können die Räder rollen. Allerdings haben die Radfahrwege auch Nachteile.

Zum einen sind sie nicht richtig in den Straßenverkehr integriert. Dies sorgt immer wieder für Ärger. Oftmals fehlt der sichere Abstand: Nicht selten übersehen fahrende oder parkende Autofahrer abbiegende Radler oder öffnen unbedacht die Autotür, ohne auf den von hinten herannahenden Verkehr zu achten. Zum anderen mangelt es an Sicherheit, Griffigkeit und Langlebigkeit. Radwege, die etwa mittels Kaltplastik auf die Straße gebracht wurden, werden bei Regen, Schnee und Eis häufig zu Rutschpartien. Die mittlerweile vielen Lastenräder, die in den Großstädten unterwegs sind, setzen der Markierung obendrein zu und führen nicht nur zu optischen Mängeln, sondern auch zu einer verstärkten Abnutzung und damit potenziellen Sicherheitsrisiken.



Quelle: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/zweirad/fahrrad-ebike-pedelec/tests/radwegbreiten/>

Laut einer Stichprobe des ADAC ist jeder dritte Radweg zu schmal.

In ländlichen Gegenden sieht es hingegen anders aus: Hier teilen sich Pkw und Rad meist eine Fahrbahn. Eine gemütliche Radtour mit den Kindern? Unvorstellbar. Morgens mit dem Rad zur Arbeit? Eine wahre Mutprobe. Mit dem Rad zum Wocheneinkauf? Auf keinen Fall. Es zeigt sich: Trotz aller Bemühungen ist Deutschlands Infrastruktur nach wie vor für Autos gemacht.

Was ist also die Lösung?

Kommunen müssen ihre Infrastruktur so gestalten, dass sich auch Kinder, Familien und ältere Menschen auf dem Fahrrad sicher fühlen – egal, ob in der Stadt oder auf dem Land. Um die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs zu verbessern und gleichzeitig die Umweltbelastung durch den Verkehr zu reduzieren, bedarf es eines: moderner Radwege.



Aktuelle Lösungen sind oft das Problem.



Der Radweg 2.0 mit EP-GRIP VELO

Das Ziel:

Sichere und attraktive Radwege für alle

Wie ein Radweg aussehen sollte – angefangen bei seiner Breite bis zu wichtigen Details wie der Gestaltung von Abbiegespuren, dem Mindestabstand zu vorbeifahrenden Autos oder der Abgrenzung zu Fußgängern – ist in den sogenannten ‚Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)‘ niedergeschrieben. Bei den ERA handelt es sich um ein technisches Regelwerk, das für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen vorgesehen ist. Seit 2010 wurden dieses Regelwerk jedoch nicht aktualisiert. Zwar ist eine Neuauflage geplant, die ERA entsprechen aber derzeit nicht dem hohen Verkehr an Pkw, Lkw, Bussen, Bahnen und Fahrrädern, der mittlerweile in Deutschland herrscht.

Empfehlungen, wie ein moderner Radweg aussehen sollte, liefert zum Glück der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC). In seinen ‚Qualitätsanforderungen für Radwegnetze‘ nennt er grundlegende Bedingungen für den Radwegausbau. Außerdem stellt der ADFC fünf Hauptanforderungen, die ein Fahrradweg erfüllen sollte: Sicherheit, Kohärenz, Direktheit, Komfort und Attraktivität.

Hauptanforderungen des ADFC an ein systematisches Radverkehrsnetz

- **Sicherheit:** Radwege müssen sicher sein und von den Nutzern unmittelbar wahrgenommen werden. Sie sollten ‚Fehler verzeihend‘ gestaltet sein, um die Vision Zero (Null Verkehrstote) zu unterstützen und tödliche Unfälle zu vermeiden. Dem Radverkehr sollte entsprechend Vorrang vor Pkw und Co. eingeräumt werden. Eine Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr bei hohen Geschwindigkeiten und Verkehrsaufkommen sowie sichere Kreuzungen sind entscheidend.
- **Kohärenz:** Radwege müssen engmaschig, lückenlos und durchgängig befahrbar sein. Sie sollten alle wichtigen Ausgangs- und Zielpunkte des Radverkehrs verbinden und eine einheitliche Qualität aufweisen. Weiterhin sollten sie gut mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft sein.

- **Direktheit:** Um eine konkurrenzfähige Alternative zum Kfz-Verkehr zu bieten, sollten Radwege auf direkten Routen basieren. Sie sollten sich an Wunschlinien orientieren und Umwege sowie Verzögerungen minimieren.
- **Komfort:** Radwege müssen einfach und sicher befahrbar sein, sowie einen schnellen Ablauf des Radverkehrs gewährleisten. Sie sollten gut ausgebaute Breiten und Kurvenradien sowie eine ebene, rutschfeste Oberfläche aufweisen. Sie müssen frei von Hindernissen und in einem guten Unterhaltungszustand sein.
- **Attraktivität:** Radwege sollten zum Radfahren einladen. Sie sollten zu jeder Tages- und Nachtzeit sowie wetterunabhängig attraktiv sein. Dank guter Integration in ihre Umgebung verbessern sie die Aufenthaltsqualität und die Stadtgestaltung. So erhöhen sie die öffentliche Sicherheit.



EP-GRIP VELO

Neue Standards für sichere Radwege

Radwege, die sicher, durchgängig und attraktiv sind, während sie gleichzeitig Komfort bieten – genau hier setzt POSSEHL EP-GRIP VELO an.

Die innovative Beschichtung auf Epoxidharzbasis, in die ein Gesteinskörnungsgemisch eingestreut wird, bietet zahlreiche Vorteile, die den Anforderungen des ADFC entsprechen:

Sicherheit & Komfort

EP-GRIP VELO ist ein überaus griffiger Belag, der sich ideal für Schul- oder Arbeitswege eignet. Die Gesteinskörnungen ermöglichen sicheres Radfahren, egal bei welchem Wetter. Zusätzlich reflektiert der Belag einen Teil des Sonnenlichts – ein Vorteil, der sich gerade in den dunklen Herbst- und Wintermonaten bezahlt macht. Die helleren Wege sorgen für mehr Sichtbarkeit und Sicherheit. Zusätzlich wirkt der Belag lärmreduzierend, ermöglicht verkürzte Bremswege und es kommt zu weniger Sprühfahnen. Das alles sind Aspekte, die den Komfort im Radverkehr maximieren.

Attraktivität

Von lebendigen Grüntönen bis zum leuchtenden Rot – neben natürlichen Farbtönen gibt es EP-GRIP VELO in zahlreichen weiteren Farboptionen. So lassen sich Kreuzungen, Abbiegespuren und Übergänge visuell hervorheben, was die Aufmerksamkeit für Radfahrer erhöht und die Sicherheit auf den Straßen verbessert. Städte und Gemeinden können ihre Radwege individuell gestalten und auf diese Weise für ein harmonisches Verkehrsbild sorgen.

Kohärenz

Bei EP-GRIP VELO handelt es sich um eine lückenlose Beschichtung, die sich innerhalb weniger Stunden auf die unterschiedlichsten Untergründe aufgetragen lässt, sei es Holz, Stahl, Beton oder Asphalt. Radwege, die mit EP-GRIP VELO beschichtet sind, sind demnach lückenlos und durchgängig befahrbar.

Hergestellt aus teilweise nachwachsenden Rohstoffen und recyceltem Granulat, schont EP-GRIP VELO zudem die Umwelt und trägt zu einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft bei. Gleichzeitig verlängert der Belag die Lebensdauer des darunter liegenden Untergrunds. Durch seine Widerstandsfähigkeit trägt er dazu bei, den Abrieb von Mikroplastik zu verringern und das Grundwasser zu schützen. Weiterhin wirkt sich EP-GRIP VELO positiv auf das lokale Klima aus: Durch den sogenannten Albedo-Effekt strahlt der Belag einen Teil des Sonnenlichts zurück und nimmt weniger Hitze auf. Unsere Städte werden kühler! EP-GRIP VELO steht also nicht nur für moderne Straßen, sondern auch für Nachhaltigkeit, Umweltschutz und lebenswerte Städte.



Die andere Seite der Medaille:

Fragen und Diskussionen rund um EP-GRIP VELO

Das klingt zu gut, um wahr zu sein? Während die Vorteile von EP-GRIP VELO offensichtlich sind, gibt es berechtigte Bedenken, über die wir aufklären möchten:

Höhere Kosten: Im Vergleich zu herkömmlichen Materialien wie Kaltplastik könnten möglicherweise höhere Kosten gegen EP-GRIP VELO als Beschichtung sprechen. Diese werden jedoch durch die langfristigen Einsparungen bei Wartung und Reparatur sowie die längere Lebensdauer des Belags kompensiert.

Längere Installationszeiten: Ein weiterer Einwand könnte sein, dass die Installation von EP-GRIP VELO mehr Zeit in Anspruch nimmt und zu Unterbrechungen im Straßenverkehr führt. Eine Annahme, die zwar berechtigt ist, aber ebenfalls widerlegt werden kann. Denn die Aufbringung des Belags erfolgt überaus effizient. Obendrein härtet die Beschichtung schnell aus, sodass die Straßenabschnitte innerhalb kürzester Zeit wieder befahrbar sind.

Haltbarkeit und Wartung: Möglicherweise bestehen Zweifel, ob EP-GRIP VELO tatsächlich länger hält als herkömmliche Materialien und ob die Wartungskosten im Laufe der Zeit nicht sogar höher sein könnten als bei anderen Materialien. Dies ist nicht der Fall. Da sich beispielsweise durch den Albedo-Effekt die Hitze in Asphalt und Co. verringert, verlängert sich die Lebensdauer der Straße nachweislich, wie auch eine Studie der RWTH Aachen bestätigt.

Technische Aspekte: Einige könnten auch Bedenken hinsichtlich technischer Aspekte wie der Griffigkeit des Belags oder seiner Eignung für verschiedene Straßentypen haben. EP-GRIP VELO erfüllt jedoch die gängigen Spezifikationen und bietet eine hohe Griffigkeit unter verschiedenen Witterungsbedingungen. EP-GRIP VELO ist also eine zuverlässige und sichere Lösung für Fahrradwege.

Erfolgreiche Beispiele EP-GRIP VELO im Einsatz

Dass EP-GRIP VELO die Mobilitätswende mitgestaltet, zeigen zahlreiche Beispiele.



In **Münster** ist etwa ein wegweisendes Projekt entstanden: Auf einer Strecke von 6 km und einer Fläche von 21.200 m² genießen Fahrradfahrerinnen und -fahrer durch eine konsequente Neugestaltung der Radinfrastruktur Vorrang vor dem Autoverkehr. Die neue Fahrradstraße, entlang der Mensa am Aasee, wurde flächendeckend mit EP-GRIP VELO beschichtet, was neue Qualitätsstandards im Radverkehr setzt.

Auch in **Aachen** sorgt EP-GRIP VELO für sichere Wege bei jedem Wetter. Nach dem erfolgreichen Ausbau der Radvorrangrouten im Jahr 2020 entschied sich die Stadt bei der Umgestaltung der Lothringer Straße ebenfalls für EP-GRIP VELO. Knapp 1.000 m² wurden mit diesem hochwertigen Belag versehen, der dem Fahrradverkehr dauerhaft den Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr gibt.



Da wir eingangs von **Berlin** sprachen: In Berlin hat POSSEHL SPEZIALBAU bereits im Jahr 2018 einen Rahmenvertrag für die farbige Beschichtung von

Radverkehrsanlagen erhalten, einschließlich Straßenbereiche in Verkehrsgrün (RAL 6024) und Kreuzungsbereiche in Verkehrsrot (RAL 3020). Unseren Belag finden Radfahrer unter anderem um die Deutsche Oper Berlin und entlang der Krummestraße/Zillestraße. Gerade Letztere zeigt, wie sichere Radwege aussehen sollten: Mit neuen Weißmarkierungen, großen Piktogrammen, Fahrradbügeln, Pollern und Ladestationen für E-Bikes fällt die Fahrradstraße direkt ins Auge. Insgesamt wurden in Berlin rund 8.000 qm Beschichtungsarbeiten, 4.000 m Weißmarkierungen sowie zahlreiche Fahrradbügel und Poller installiert, alles in hoher Qualität.

Zusammenfassung und Perspektive:

Die Entwicklung sicherer Fahrradwege in Deutschland

Drei Aspekte sind deutlich geworden:

1. Die Verkehrswende in Deutschland steht vor großen Herausforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung sicherer Fahrradwege.
2. Die Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel wächst.
3. Die Investitionen und Maßnahmen in die Radwegeninfrastruktur sind ausbaufähig.

Diese Erkenntnisse bestätigt auch eine Umfrage von Statista und YouGov aus dem Jahr 2023: 36 Prozent der Befragten geben an, überhaupt keine Maßnahmen zum Bau neuer oder zur Optimierung vorhandener Radwege zu sehen.

Glücklicherweise gibt es vielversprechende Ansätze, um die Sicherheit und Attraktivität von Fahrradwegen zu steigern. In diesem Kontext spielt EP-GRIP VELO eine wichtige Rolle. Die innovative Beschichtungslösung von POSSEHL SPEZILABAU bietet nicht nur eine hohe Griffigkeit und Sichtbarkeit, sondern ist auch nachhaltig und langlebig. Durch die Verwendung von EP-GRIP VELO können Städte und Gemeinden die Sicherheit und Qualität ihrer Radwege verbessern, was wiederum die Fahrradnutzung fördert und einen Beitrag zur Verkehrswende leistet.

Literatur- und Quellenverzeichnis

ADAC-Test: Jeder dritte Radweg zu schmal: o. D., [online] <https://presse.adac.de/meldungen/adac-ev/tests/adac-test-jeder-dritte-radweg-zu-schmal.html>.

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, V: Mehr Radwege führen zu mehr Radverkehr, in: ADFC, 04.08.2021, [online] <https://www.adfc.de/artikel/mehr-radwege-fuehren-zu-mehr-radverkehr>.

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club: Pop-up Bike-Lanes jetzt in mehreren deutschen Städten, in: ADFC, 06.11.2020b, [online] <https://www.adfc.de/artikel/pop-up-bike-lanes-jetzt-in-mehreren-deutschen-staedten>.

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club: Pop-up Bike-Lanes jetzt in mehreren deutschen Städten, in: ADFC, 06.11.2020, [online] <https://www.adfc.de/artikel/pop-up-bike-lanes-jetzt-in-mehreren-deutschen-staedten>.

ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club: Qualitätsanforderungen für Radwegenetze, in: ADFC, o.D., [online] <https://www.adfc.de/artikel/qualitaetsanforderungen-fuer-radwegenetze>.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Corona-Befragung des Fahrrad-Monitors 2020: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/fahrradmonitor-2020.html>.

Deutsche Umwelthilfe E.V.: Pop-up-Radwege: in: Deutsche Umwelthilfe e.V., o. D., [online] <https://www.duh.de/pop-up-radwege/>.

FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010. PDF [online] <https://www.docdroid.net/J9jhxs0/era-2010-ohne-lesezeichen-pdf>.

MDR DOK: Verkehrswende: Wie bleiben wir mobil? Die Zukunft ohne Autos | MDR Wissen, 11.09.2019, [YouTube] <https://www.youtube.com/watch?v=Z9wpZCbfm0c>.

Meyer, Helmuth: Test: Sind Radwege breit genug?, 15.10.2020, [online] <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/zweirad/fahrrad-ebike-pedelec/tests/>

radwegbreiten/.

Pinzler, Petra: Verkehrswende: Die Pop-up-Radwege müssen bleiben, in: ZEIT ONLINE, 07.05.2020, [online] <https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-05/verkehrswende-coronavirus-staedte-radwege-luftqualitaet-umweltschutz-gesundheit>.

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Berlin: Pilotprojekt für temporäre Radfahrstreifen während Corona-Krise: [online] <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.911916.php>.

WELT Nachrichtensender: VERKEHRSWENDE IN DEUTSCHLAND: „Berlin zur Fahrradstadt machen, das ist die Vision!“, 13.06.2022, [YouTube] <https://www.youtube.com/watch?v=0nJyvgyoAno>.

Zandt, Florian: Fahrradfreundlichkeit in Deutschland ausbaufähig, in: Statista Daily Data, 29.11.2022, [online] <https://de.statista.com/infografik/28837/anteil-der-befragten-denen-ausreichend-sichere-radwege-zur-verfuegung-stehen-pro-bundesland/>.

Zandt, Florian: So setzen sich Länder und Kommunen für Radler:innen ein, in: Statista Daily Data, 05.07.2023, [online] <https://de.statista.com/infografik/30330/wahrnehmung-von-ausbaumassnahmen-von-radwegen/>

POSSEHL SPEZIALBAU GMBH ist seit 1956 im Bereich werterhaltender und nutzensichernder Instandsetzung von Verkehrsflächen, Industrie- und Betriebsflächen sowie Flugbetriebsflächen tätig.

Der Hauptsitz des Unternehmens befindet sich in Sprendlingen, Rheinhessen. Mit weiteren Bereichsstandorten und regionalen Betriebsstätten sind wir deutschlandweit aufgestellt und nah bei unseren Kunden. Weitere 4 Tochtergesellschaften in Europa erweitern das Geschäftsfeld und ermöglichen auch grenzüberschreitende Projekte innerhalb der EU.



Präqualifikationszertifikat der DQB
Deutsche Gesellschaft für Qualifizierung
und Bewertung GmbH, Nr. 101.000199



CE-Kennzeichnung
gemäß EN 12273 DSK



Mitglied
Deutscher Asphaltverband e.V.



Mitglied FGSV
Forschungsgesellschaft für
Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln



Mitglied Fachverband für Bitumen-
emulsionen und Kaltbauweisen
FBK e.V.



Mitglied Landesgütegemein-
schaft Betoninstandsetzung



Mitglied Allgemeiner
Deutscher Fahrrad Club e.V.

Fachbetrieb nach WHG

**POSSEHL Spezialbau GmbH ist ein
Unternehmen der POSSEHL-Gruppe,
Lübeck**

Zu unserem Unternehmensprinzip zählt, alle Bauleistungen einschließlich Vor- und Nebenarbeiten „aus einer Hand“ zum Vorteil unserer Auftraggeber anzubieten. Eine unserer besonderen Stärken sehen wir in der ineinandergreifenden Zusammenarbeit der einzelnen Fachressorts. Wir sind ein Team von erfahrenen Spezialisten im Bereich Oberflächenbau und -instandsetzung, das sein Wissen und Know-how konzentriert für maßgeschneiderte Problemlösungen zum Nutzen des Kunden einsetzt.



Code abschnappen und schnell und einfach Ihren Ansprechpartner finden
www.possehl-spezialbau.de/kontakt/