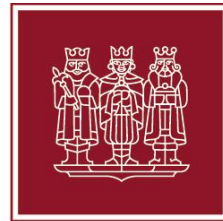


metrobasel economic forum 2013

Herzlich Willkommen

24. Juni 2013

Grandhotel Les Trois Rois



LES TROIS ROIS

metrobasel economic forum 2013

**Begrüssung durch die Direktorin
Regula Ruetz**



1. metrobasel

- **Positionierung als neutraler Think Tank gefestigt**
metrobasel ist ein neutraler Think Tank und eine für alle offene Plattform
 - **Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Organisationen**
 - Informationen austauschen
 - Schnittstellen klären und/oder vereinbaren
 - Nutzen schaffen
 - Doppelspurigkeiten wo möglich vermeiden
 - **metrobasel lanciert das BEF (Basel Economic Forum)**
 - ein grenzübergreifendes Wirtschaftsforum für die ganze Region
 - ein Wirtschaftsforum für/von/mit verschiedenen Organisationen
- **Konzentration aller Kräfte, um schlagkräftiger zu sein**

2. Wie kam es zu dieser Studie?

metrobasel Masterstudie 2020/2035/2050

- **2011: Wirtschaftsentwicklung 2020**
insbesondere für die Life Science-Branche
Titel: Pharmaszenarien 2020 und ihre Auswirkungen
- **2012: Beschäftigungs- und Bevölkerungsentwicklung**
Titel: metrobasel - Perspektiven 2035, langfristige Entwicklung von Wirtschaft und Bevölkerung in der Metropolitanregion Basel
- **2013: Siedlungs- und Verkehrsentwicklung**
Titel: metrobasel – Perspektiven 2035. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung – bestehende Visionen und deren Realisierbarkeit
- **2014: voraussichtlich vierter Teil der Masterstudie 2020/2035/2050**

2. Wie kam es zu dieser Studie?

Beschäftigungs- und Bevölkerungsentwicklung 2035:
(gemäss metrobasel economic report 2012)

Zunahme innerhalb der Metropolitanregion Basel

- **Bevölkerung**
 - + 60'000 oder 0.3% p.a. (Basisszenario)
 - + 199'000 oder 1.2% p.a. (positives Alternativszenario)
- **Erwerbstätige**
 - + 22'000 oder 0.2% p.a. (Basisszenario)
 - + 124'000 oder 0.9% p.a. (positives Alternativszenario)

→ Auswirkungen auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

2. Wie kam es zu dieser Studie?

- **Die metrobasel Begleitgruppe**
 - Setzt sich zusammen aus: Sachexperten, VertreterInnen von Gebietskörperschaften, Politik und Wirtschaft, sowie Organisationen, welche sich ebenfalls mit dem Metropolitanraum Basel beschäftigen (*Agglomerationsprogramm Basel, IBA Basel 2020, HKbB, TEB, BaselArea, Regio Basiliensis, Bauunternehmer Region Basel*)
 - Liefert Inputs und beeinflusst die Stossrichtung der Studie
- **Zielsetzungen der Studie**

Präsentation der Studie

« Siedlungs- und Verkehrsentwicklung 2035 – bestehende Visionen und deren Realisierbarkeit »

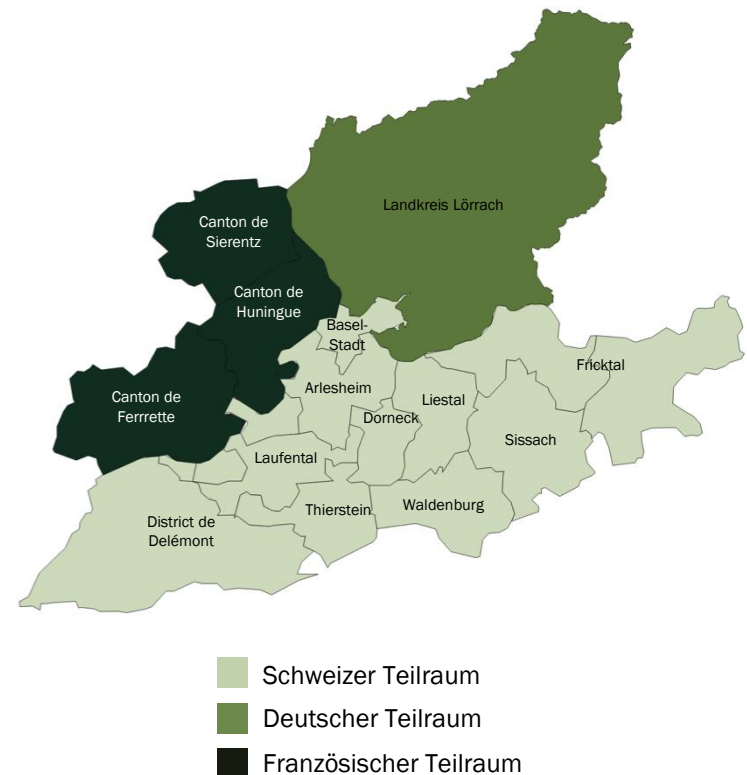
Dr. Markus Gmünder

Geschäftsführender Partner Econlab GmbH Basel

Fragestellungen & Untersuchungsraum

- Was sind die bestehenden Visionen und Zielbilder zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung für die nächsten 20 Jahre?
- Welche Trends zur Siedlungsentwicklung sind aufgrund der Vergangenheit zu erwarten?
- Welche raumplanerischen Instrumente stehen heute zur Realisierung der Zielbilder zur Verfügung? Braucht es neue Steuerungsinstrumente?
- Welche Auswirkungen haben die Visionen zur Siedlungsentwicklung auf den Verkehr?

Metropolitanregion Basel



Bisherige Entwicklung

Bevölkerungsentwicklung

Raumtyp	Entwicklung letzte 10 Jahre
Kernstadt	+0.3%
"Innere" Agglomeration	+4.5%
Regionalzentren	+4.7%
"Äussere" Agglomeration	+8.1%
Ländliche Gemeinden	+9.7%

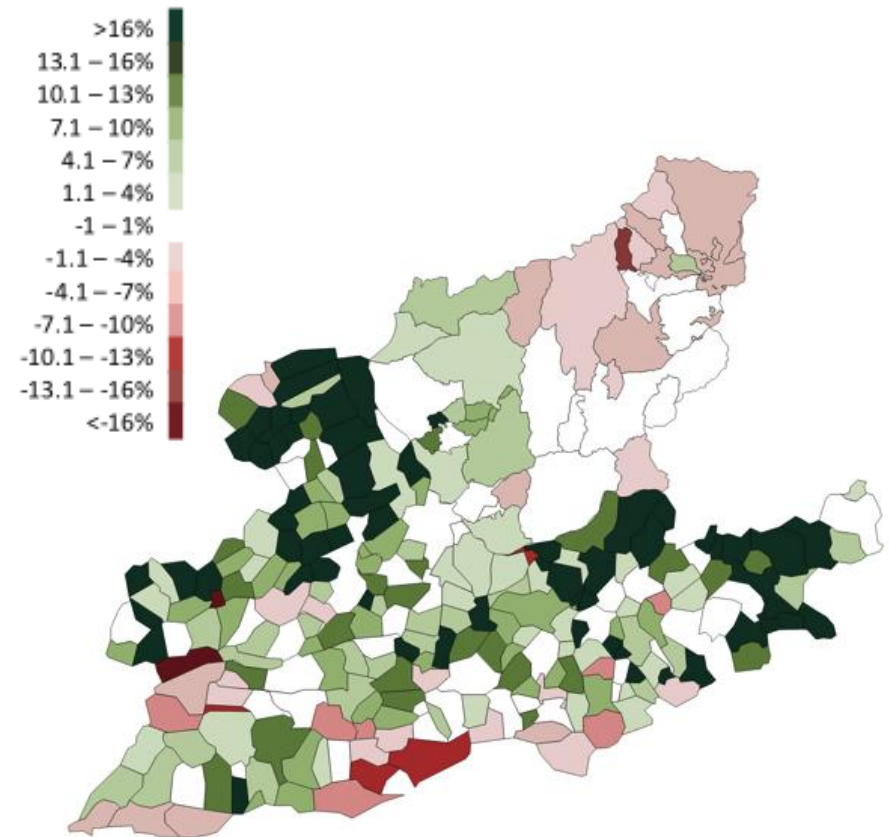
Quelle: BFS STATPOP 2012, BFS ESPOP 2002, Genesis Regionaldatenbank Deutschland 2001 und 2011, Insee 1999 und 2009.
Berechnungen: Econlab 2013.

Siedlungsfläche (für Wohngebäude)

Raumtyp	Veränderung in % p.a.
Kernstadt	+0.2%
"Innere" Agglomeration	+0.6%
Regionalzentren	+1.3%
"Äussere" Agglomeration	+0.8%
Ländliche Gemeinden	+1.5%

Quelle: BFS Arealstatistik 1997 und 2009, Genesis Regionaldatenbank Deutschland 2008 und 2011. Berechnung: Econlab 2013.

Bevölkerungsentwicklung nach Gemeinden

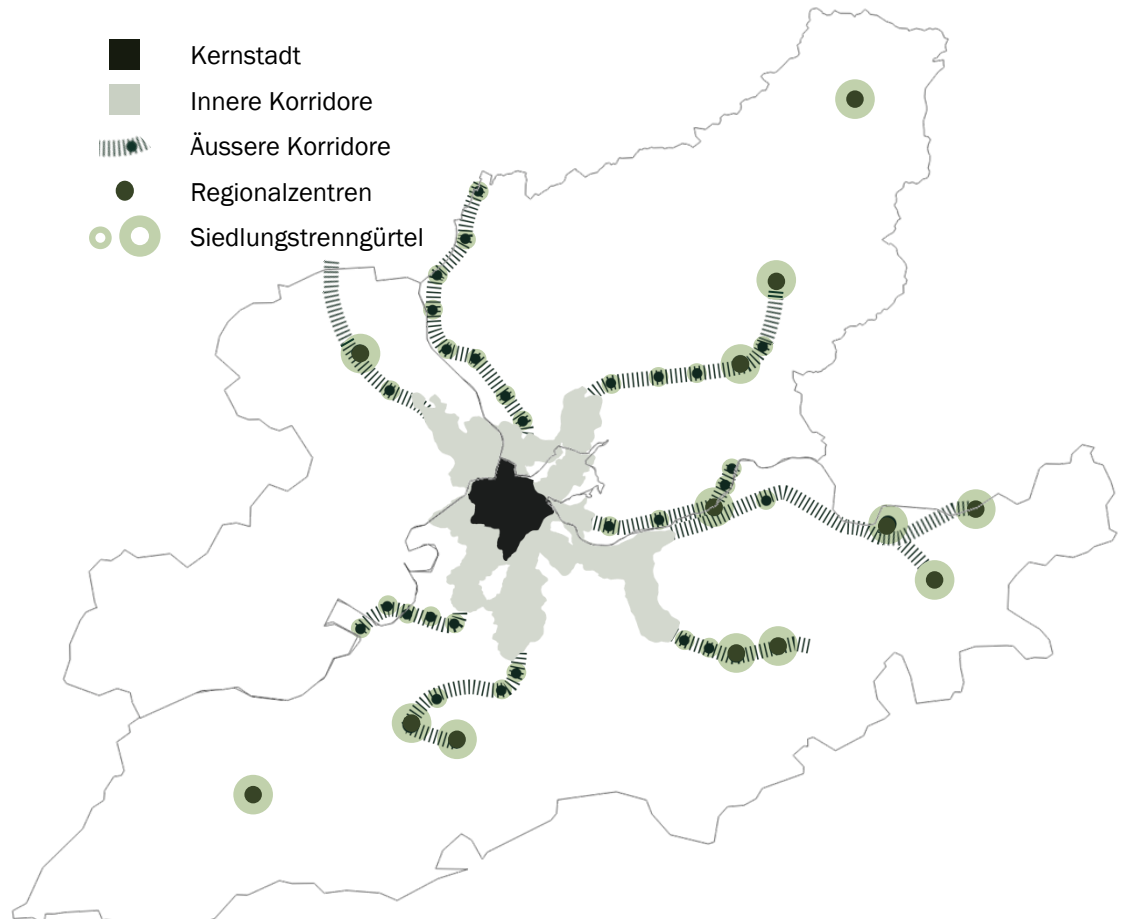


Grafik: Econlab 2013.

(Synthetisiertes) Zielbild

auf Basis von 22 ausgewerteten Studien

- **Verdichtung** v.a. in Kernstadt und stadtnahen Agglomerationen
- **Axiale** Entwicklung entlang der Korridore
- **Polykonzentrische** Entwicklung in der Peripherie
- **Siedlungsbegrenzung** in ländlichen Gebieten
- **Aber:** Im Gegensatz zu Verdichtungsräumen fehlen für ländliche Räume konkrete Strategien & Massnahmen



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm 2012, verändert. Grafik: Econlab 2013.

These 1

zur Zweiteilung in Entwicklungsräume und Nicht-Entwicklungsräume

Das synthetisierte Zielbild für die Metropolitanregion Basel bedeutet, dass in Zukunft nicht alle Teilräume ihr volles (Siedlungsflächen-) Wachstumspotenzial ausschöpfen können.

- Entwicklung entlang der Achsen
- Nur geringes Wachstum in ländlichen Gemeinden
- Gilt für weitere Teilräume wie z.B. das Fricktal, das obere Baselbiet oder den Landkreis Lörrach

Französischer Teilraum



Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm 2012, verändert. Grafik: Econlab 2013.

These 2

zu den inneren Reserven in Verdichtungsräumen

Aufzonungen und Umzonungen schaffen in starken Wachstumsgebieten neue Nutzungsflächen und überbrücken die Zeit bis die bestehenden inneren Reserven von den Eigentümern ausgenützt werden.

- Gerade in Entwicklungsgebieten wie dem **Dreispietz** könnten noch höhere Dichten angestrebt werden



Nordspitze
(mit Wohnen)

Arbeitsgebiet
Mitte Basel

Wien-Strasse
(mit Wohnen)

Kunstfreilager
(mit Wohnen)

Arbeitsgebiet
Mitte M'stein

Südspitze
(mit Wohnen)

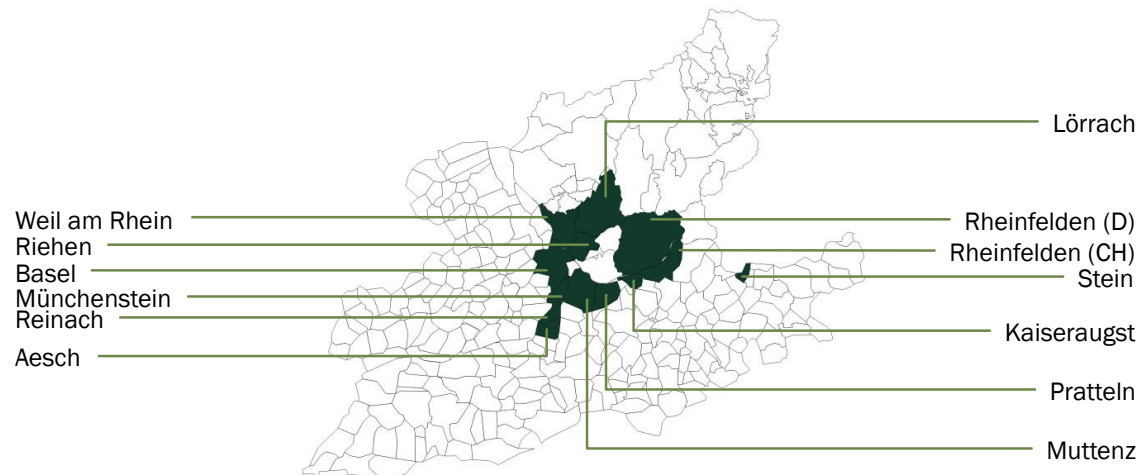
Quelle: Christoph Merian Stiftung 2013.

These 3

zu Neueinzonungen in Verdichtungsräumen

Sollten Neueinzonungen nötig werden, so sind hierfür stadtnahe Gemeinden vorzuziehen, welche über verkehrstechnisch gut erschlossene Gebiete und relativ wenig innere Reserven verfügen.

Gemeinden mit möglichem Neueinzonungsbedarf bis 2035

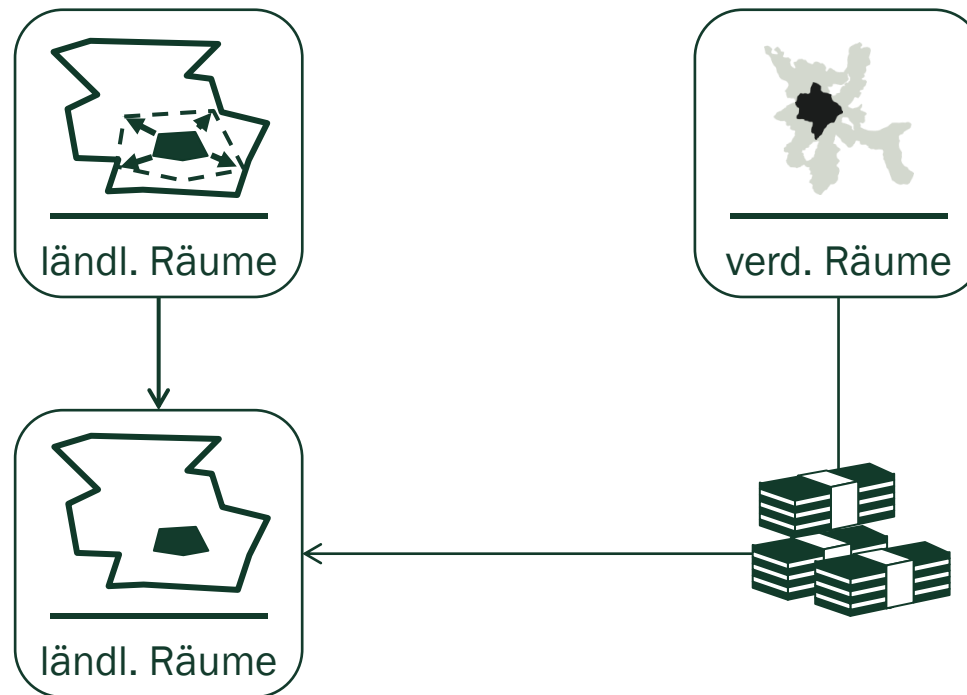


Quelle: Einschätzung der Autorenschaft (unterstützt durch Fachgespräche) auf Basis der Baulandreserven, inneren Reserven, der allgemeinen Bebauungsdichte, des Bevölkerungswachstums und der verkehrlichen Erschliessung.
Grafik: Econlab 2013.

These 4

zu ländlichen Räumen

Für ländliche Gebiete, welche gemäss Zielbild auf ein (Flächen-) Wachstum verzichten müssten, braucht es einen Ausgleichsmechanismus, damit keine Verlierer entstehen.

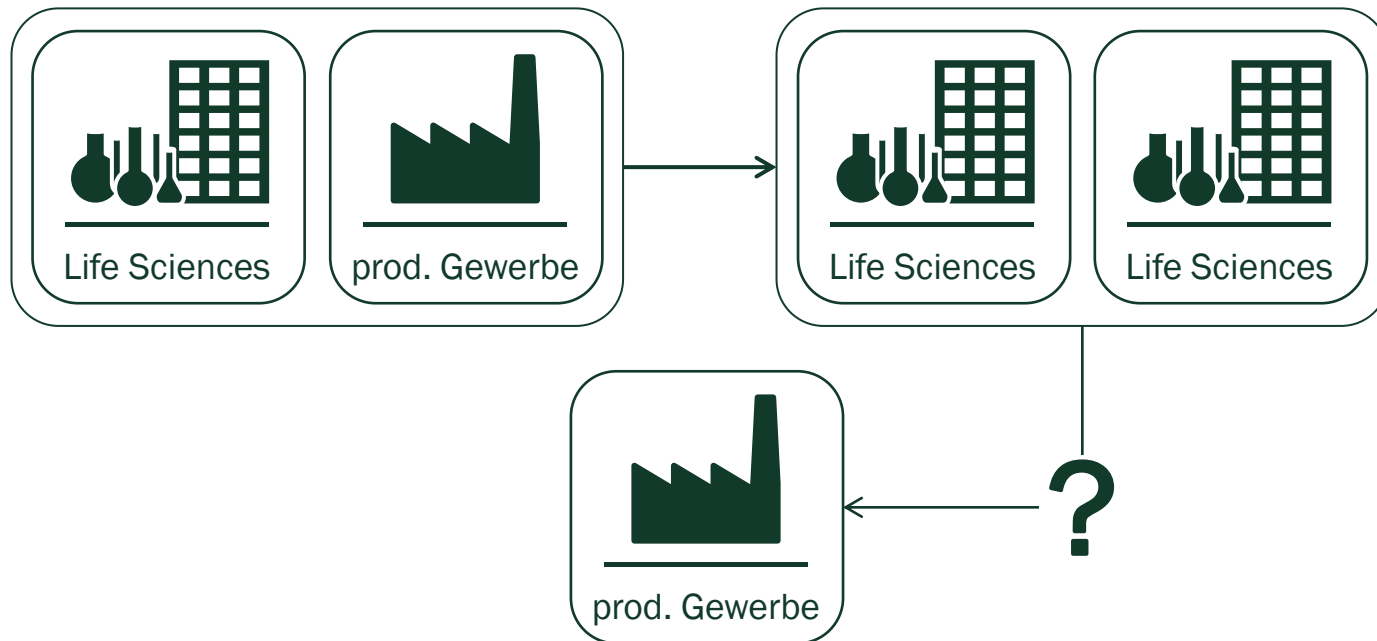


Grafik: Econlab 2013.

These 5

zu Arbeitsflächen

Die Fokussierung in allen Teilräumen der Region auf wertschöpfungsintensive Branchen wie die Life Sciences-Industrie verhindert, dass eine Diskussion über die Neuansiedelung von verdrängtem, weniger wertschöpfungs- dafür flächenintensivem Gewerbe geführt wird.



Grafik: Econlab 2013.

These 6

zu Verkehrslösungen in den Korridoren

Die Förderung einer Axialentwicklung erhöht die Anforderungen an Verkehrslösungen innerhalb der Korridore.

- Verkehrsinfrastrukturen sollten Axialentwicklung unterstützen
- Durchmesserlinie (Herzstück) ist – zusammen mit bestehenden S-Bahn-Linien – Eckpfeiler für Zielbild einer Axialentwicklung

Durchmesserlinie für die Regio-S-Bahn



Herzstück
Variante Mitte



Herzstück
Variante Y

Grafik: Econlab 2013.

These 7

zu Verkehrslösungen zwischen den Korridoren

Neue oder ausgebaute, stadtferne Tangentialverbindungen können wirtschaftlich bedeutsam sein, sie fördern aber auch die Zersiedelung.

- Siedlungsdruck auf das hintere Leimental hätte aufgrund Südumfahrung stark zugenommen
- Wenn überhaupt Tangentialverbindungen, dann nur für ÖV mit Zielbild vereinbar

Südumfahrung als Tangentialverbindung



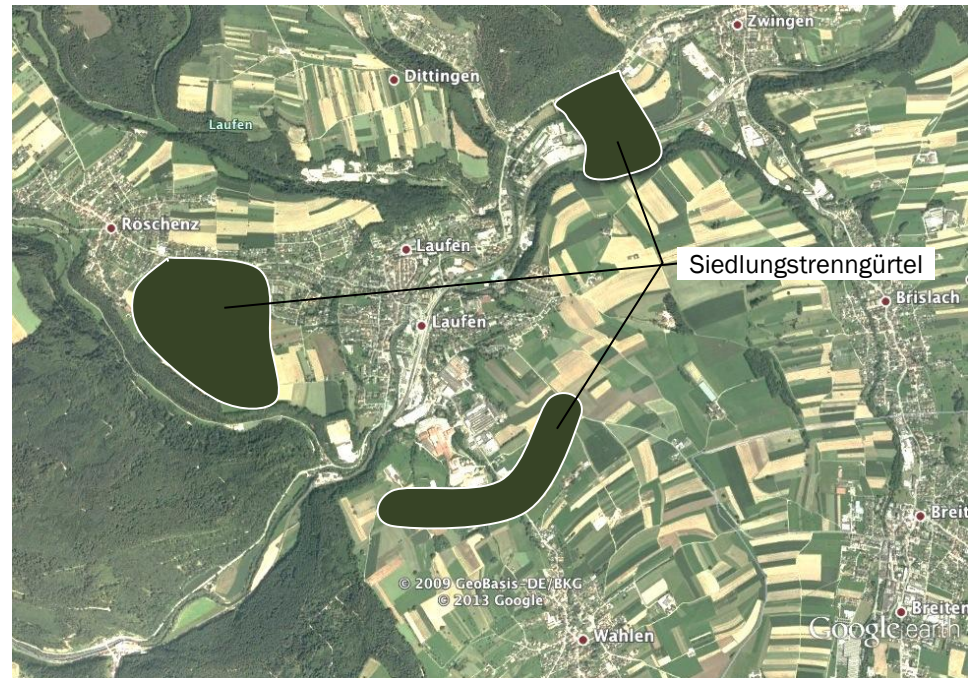
Quelle: Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm 2012, verändert. Grafik: Econlab 2013.

These 8

zur Landschaft

Zur Aufrechterhaltung bestehender Frei- und Grünräume kommt den Siedlungstrenngürteln in den äusseren Korridoren der Entwicklungsachsen eine tragende Rolle zu. Sie sind dort auch bei einem Ausbau von Radialverbindungen zwingend beizubehalten.

- Äussere Korridore und ländliche Gebiete mit (teilweise) polykonzentrischem Charakter
- Siedlungstrenngürtel als Mittel gegen das Zusammenwachsen der Siedlungsgebiete



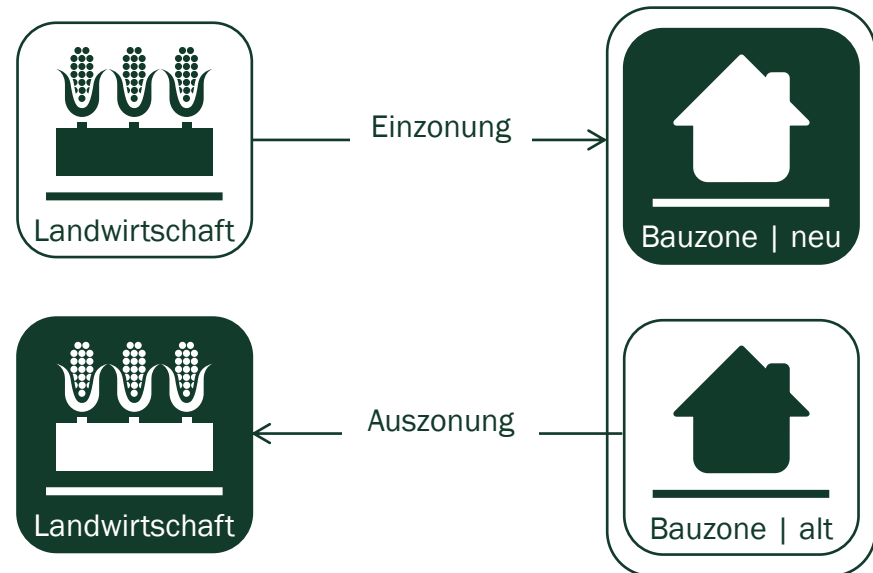
Quelle: Google Earth 2013.

These 9

zu neuen raumplanerischen Instrumenten

Das bisher verwendete raumplanerische Instrumentarium setzt einseitig auf planerische Anreize zur Nutzung von Bauland. Langfristig sind auch Instrumente nötig, welche dynamisch die Baurechte nach Bedarf und nach raumordnerischen Kriterien verändern bzw. neu verteilen.

- Flächengleiche Kompensation bei Einzonungen als anreizorientiertes Instrument mit einem Ausgleichsmechanismus



Grafik: Econlab 2013.

Bisherige & neue Instrumente

- Auswahl & Analyse von 17 übergeordneten bisherigen und neuen Steuerungsinstrumenten:
 1. **Planerische Instrumente** (z.B. Entwicklungsschwerpunkte etc. | bisher)
 2. **Hoheitliche Instrumente** (z.B. Festlegung Bauzonen etc. | bisher)
 3. **Anreizorientierte Instrumente** mit **Ausgleichsmechanismen** (z.B. Flächennutzungszertifikate etc. | neu)
- Planerische Instrumente fördern v.a. **Nutzung bestehender "Baurechte"** hinsichtlich Entwicklung nach innen
- Instrumente mit Ausgleichsmechanismen **verteilen "Baurechte" neu** und unterstützen Siedlungsbegrenzung effektiver
- **Bisherige Instrumente** sind zur Erlangung des Zielbilds **nicht hinreichend**
- Es braucht **neue Instrumente** (z.B. Mehrwertabgabefonds für Auszonungen, Flächennutzungszertifikate oder Neugestaltung kantonaler Finanzausgleich mit Leistungsvereinbarungen zur Siedlungsbegrenzung)

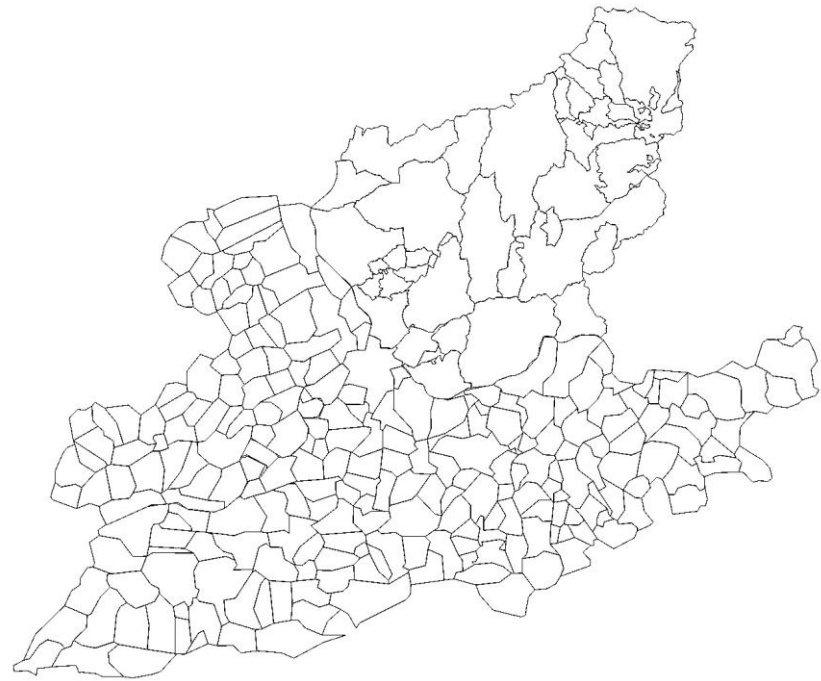
These 10

zu neuen raumplanerischen Institutionen

Damit eine funktionalräumliche Planung in der Metropolitanregion Basel umgesetzt werden kann, braucht es überregionale Instrumente und eine hoheitlich befugte überregionale Raumentwicklungsinstitution.

Zersplitterung bei den Raumplanungsaufgaben

- 3 Länder
- 5 Kantone
- 1 Landkreis
- 3 Cantons
- 279 Gemeinden



(Neue) grenzüberschreitende Raumplanungsinstitutionen mit Handlungsbefugnissen

- Ansiedlung vieler raumplanerischer Instrumente idealerweise auf **über-regionaler Trägerebene**
- **Beispiele** aus Deutschland (Hannover oder Stuttgart) zeigen, dass überregionale Planung mit hoheitlichen Handlungsbefugnissen möglich ist
- Bedingt **Abtretung** gewisser hoheitlicher **Befugnisse** bisheriger politisch-administrativer Gebietskörperschaften an neue Institution



Verkehr

Erläuterung zu den Studienergebnissen bezüglich der zukünftigen Verkehrsentwicklung bis 2030

Yves Gasser

Verkehrsplaner Rapp Trans AG, Basel

Grundlagen der Verkehrsentwicklung

Entwicklungsprognose der Zielbilder (economic report 2012 $\approx$ Agglomerationsprogramm)

Bevölkerung + 0.3 % p.a.

Erwerbstätige + 0.2 % p.a.



Weitere Einflussfaktoren

- Räumliche Lage der Entwicklungsschwerpunkte von Wohnen und Arbeiten
- Verkehrsmittelwahl und Verkehrsmittelangebot (Infrastruktur, Mobilitätskosten)
- Verkehrsverhalten bezüglich Zeitdauer und Tageszeit von Arbeitswegen
- In der Region Basel spielt zusätzlich der Faktor der Landesgrenzen eine entscheidende Rolle



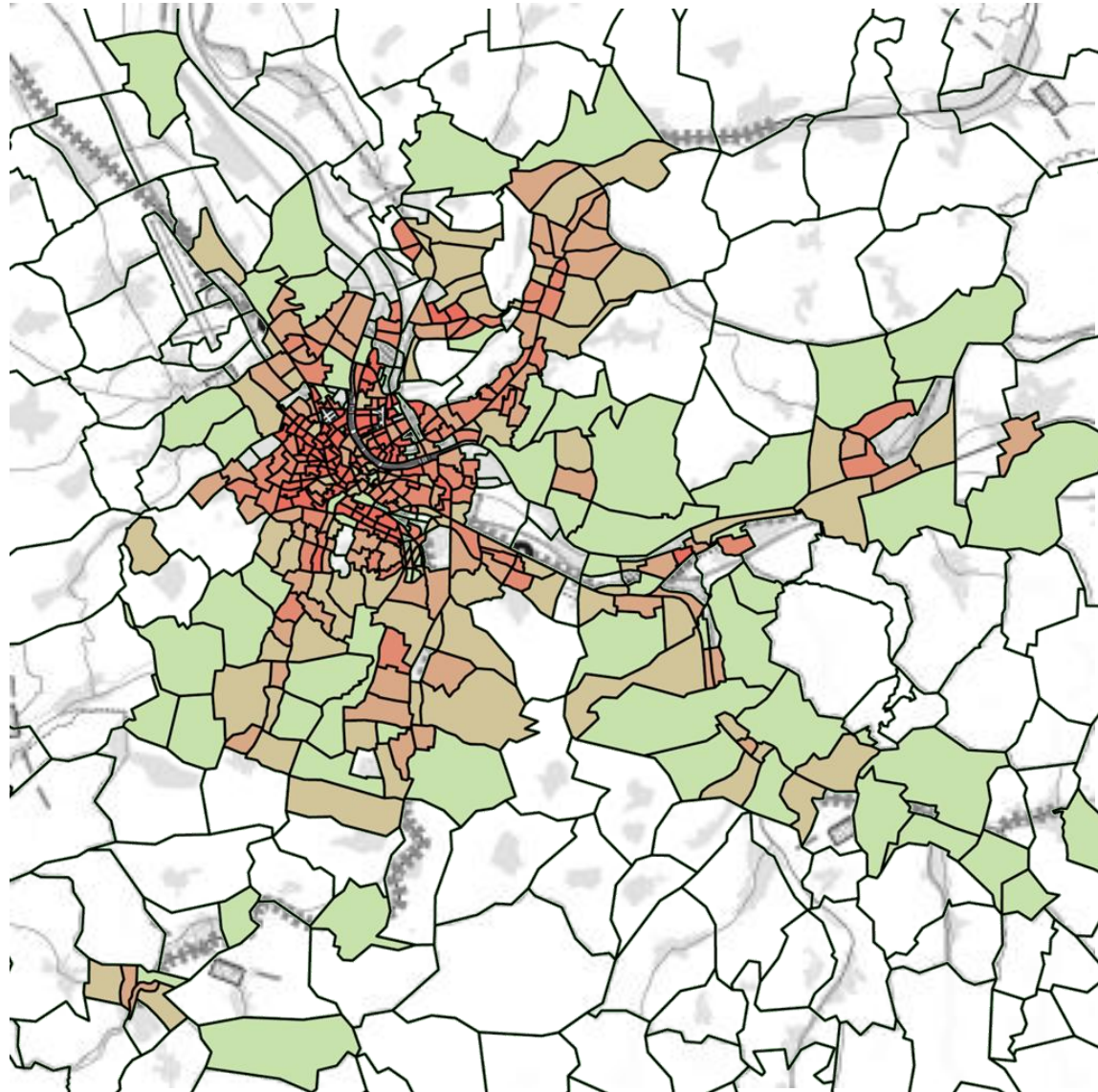
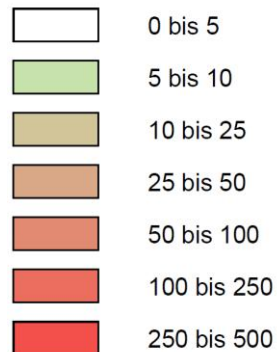
Verkehrsprognose Gesamtverkehrsmodell Basel (Agglomerationsprogramm 2. Gen.)

Entwicklung der Personenfahrten bis 2030

+ 0.6 % p.a. (Quell- und Zielverkehr)

Bevölkerungs- entwicklung

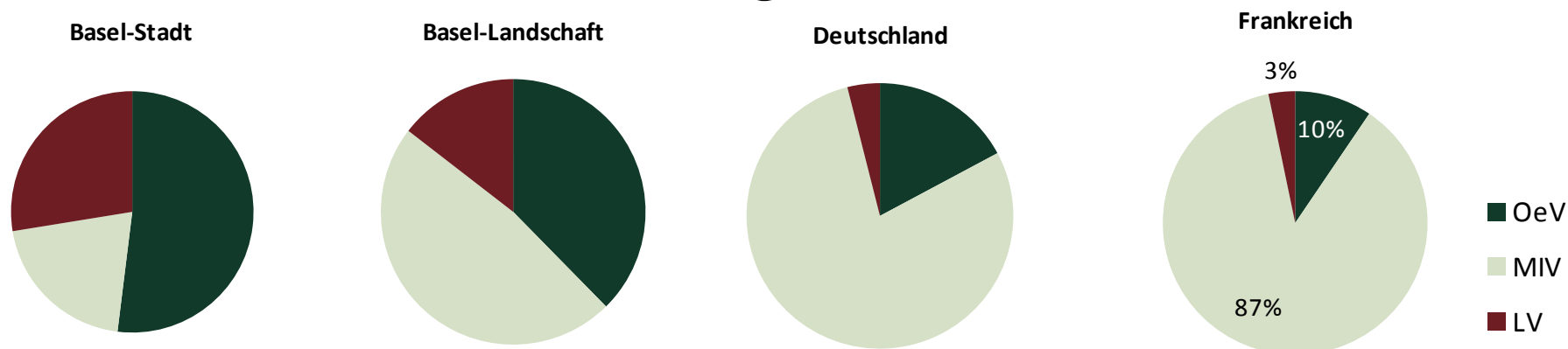
Einwohner pro HA 2030



Quelle: Aktualisierung Gesamtverkehrsmodell Basel im Rahmen des Agglomerationsprogramms, 2. Generation

Verkehrsverhalten

Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg

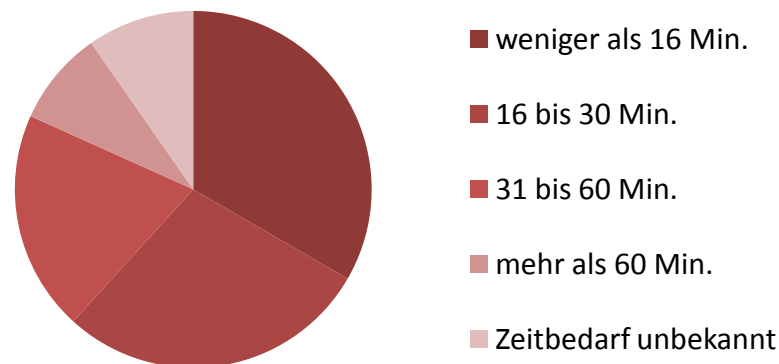


Quelle CH: Strukturerhebung BFS 2011, Ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren nach Kanton

Quelle D, F: Verkehrserhebung an den Grenzübergängen des TEB (MIV, ÖV und LV), Version vom 02.03.2012

Zeitaufwand für den Arbeitsweg

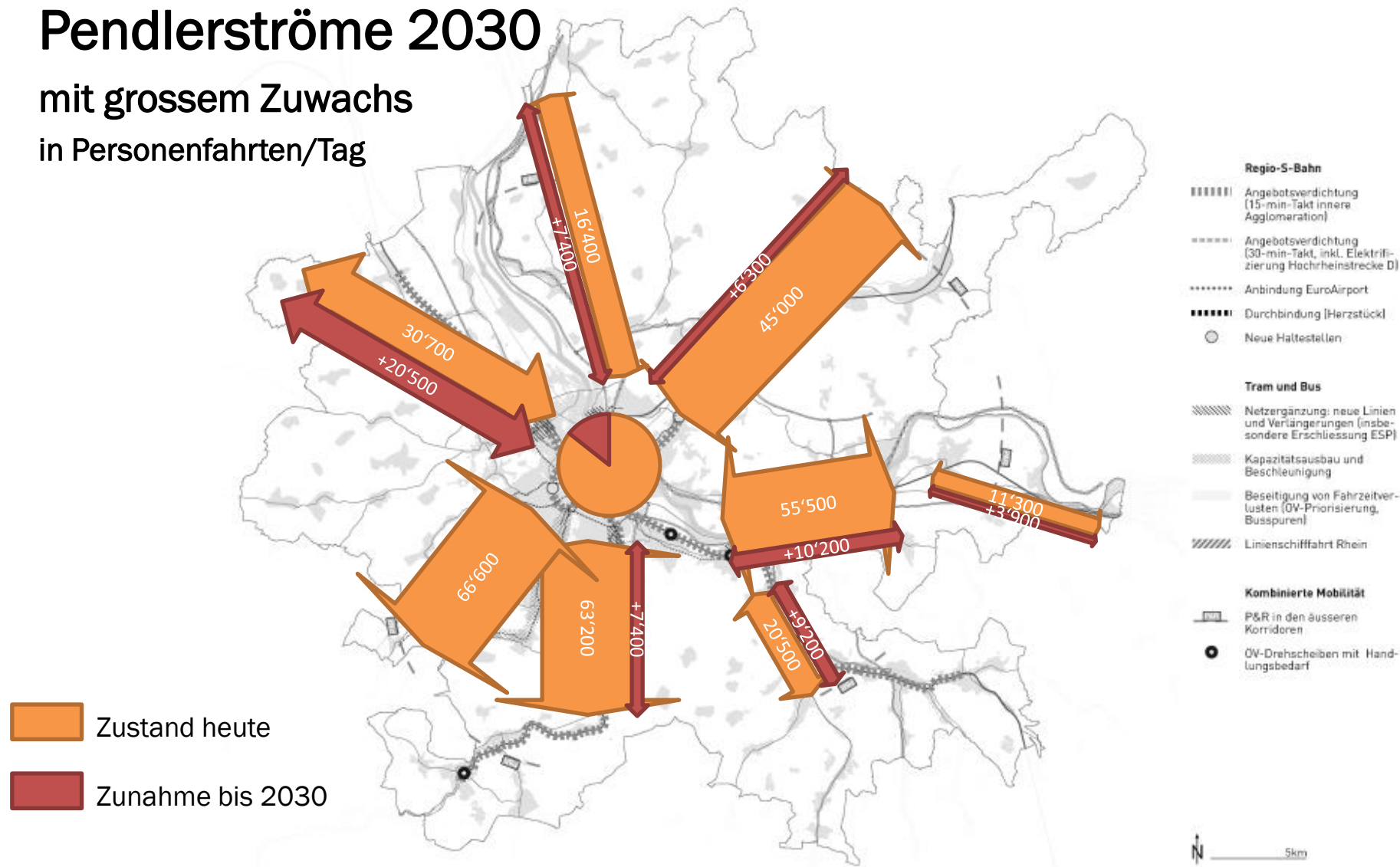
In der Schweiz im Schnitt 30 Min. pro Weg
+ 7 Minuten seit dem Jahr 2001



Quelle: Strukturerhebung BFS 2011,
Ständige Wohnbevölkerung ab 15 Jahren nach Kanton

Pendlerströme 2030

mit grossem Zuwachs
in Personenfahrten/Tag



Folgerung aus Zielbildern und Pendlerströmen

- In der Kernstadt erzeugt die Bevölkerungszunahme im Verhältnis weniger Verkehr als im Umland
- Die Pendlerströme über die Grenzen können kurzfristige Veränderungen binnen weniger Jahre erfahren
- Es gibt Siedlungsräume in der Region, die nur mit dem Individualverkehr zweckmässig erschlossen werden können
- Reisezeitverkürzungen (wie z.B. durch das Herzstück und den Schienenanschluss EuroAirport) führen zu längeren Pendlerdistanzen

Zukünftige Verkehrsinfrastruktur

Anforderung	Instrument
Hohe Priorität für grenzüberschreitende ÖV-Angebote	Neue Institutionen und Finanzierungsmodelle zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Metropolitanregion Basel
Disperse Siedlungsverteilung erfordert nach wie vor MIV	Park & Ride zum Umstieg auf den ÖV am Siedlungsrand der Kernagglomeration
In der Kernagglomeration ist der Fuss- und Veloverkehr zu fördern	Durchmischte Nutzungsplanung für die „Stadt der kurzen Wege“
Wirkung von neuen Verkehrsinfrastrukturen berücksichtigen	Mögliche Zersiedelungseffekte prüfen mit dem Wirkungskriterium der Innenverdichtung → siehe auch Thesen 6 und 7

Referat

«Trends und Rahmenbedingungen für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung »

Dr. Daniel Müller-Jentsch

Avenir Suisse

Trends und Herausforderungen in der räumlichen Entwicklung: *National & in der Region Basel*

Metrobasel

Basel, 24. Juni 2013

Dr. Daniel Müller-Jentsch

Projektleiter

Avenir Suisse

Bevölkerungswachstum als Treiber der Raumentwicklung

- Bevölkerungsdichte Mittelland (450 Ew./km²) so hoch wie in Holland
- Bevölkerungswachstum 1980-2010: 1,5 Mio. Personen (50'000/Jahr)
- Trendwachstum seit Einführung PFZ: 70'000/Jahr
- 75% der Schweizer leben in Agglomerationen

→ **Trend: 9-Millionen-Schweiz bis 2030 wahrscheinlich.**

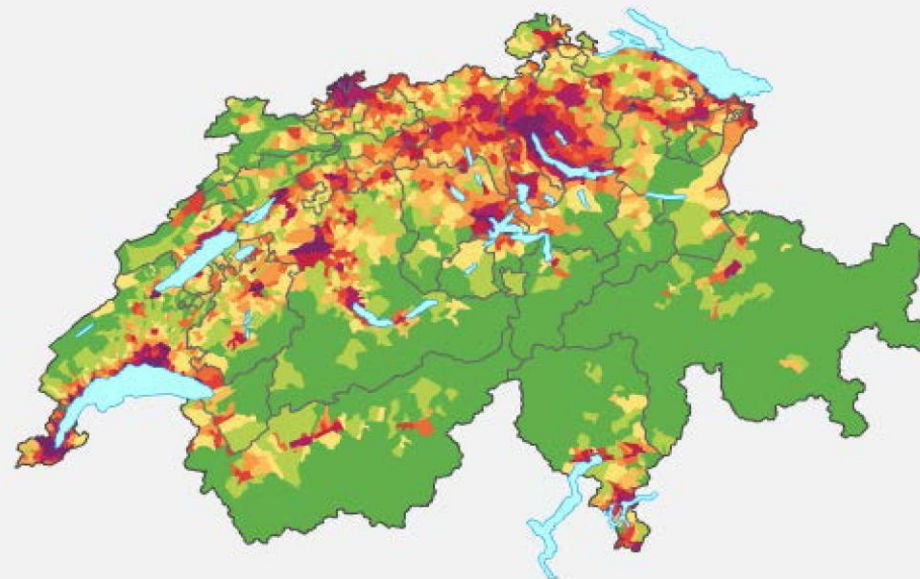
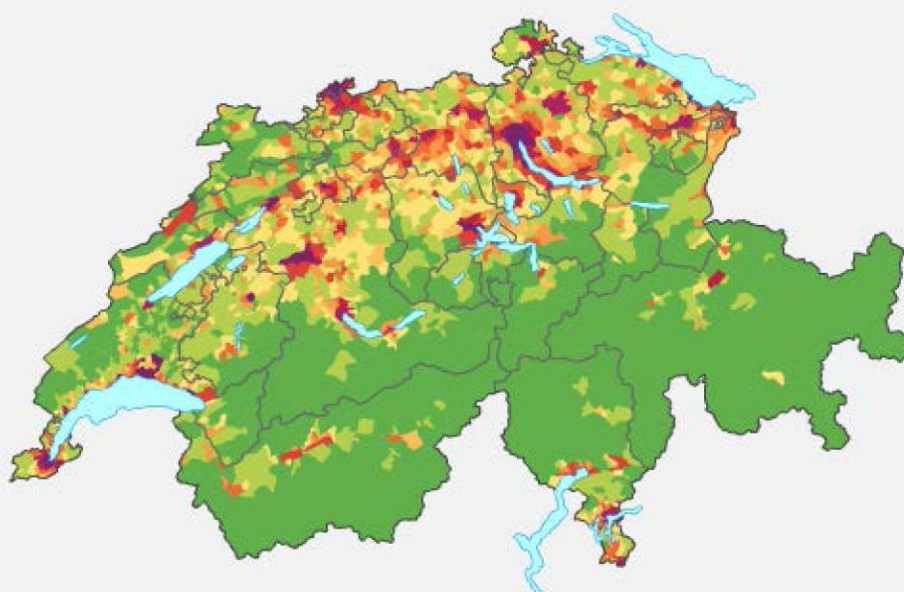
→ **Das Mittelland wird zur durchgehenden Agglomeration.**

→ **Siedlungssteuerung zentrale Herausforderung der Raumplanung.**

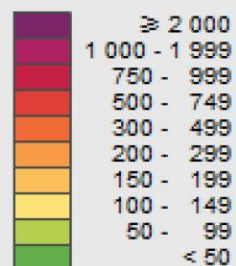
Bevölkerungsdichte: Agglomeration Mittelland

1960

2010



Einwohner pro km² Gesamtfläche



Quelle: BFS , Avenir Suisse (2012)

Herausforderung 1: Siedlungswachstum kanalisieren

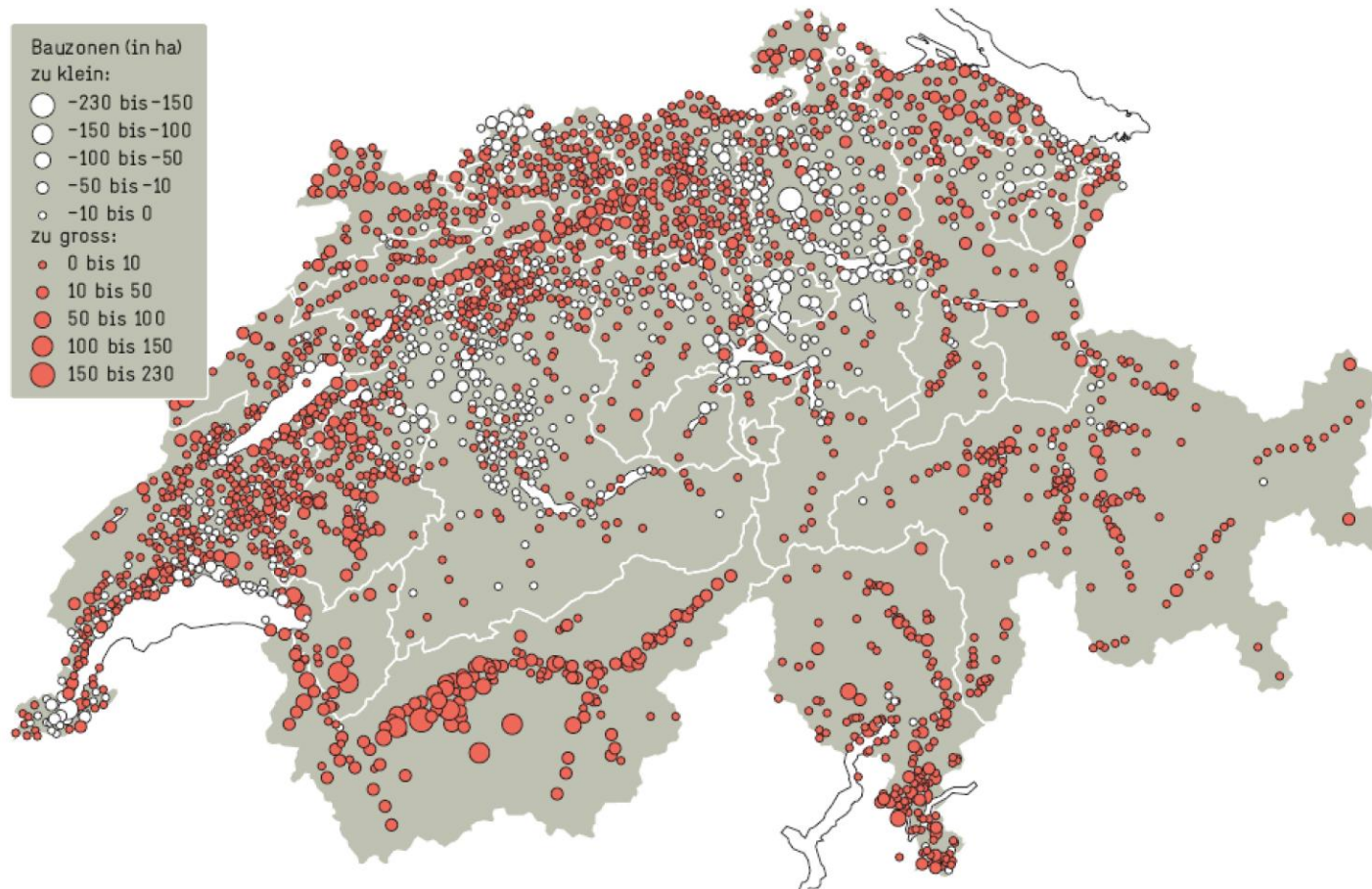
- 2012: RPG-Revision und Zweitwohnungsinitiative
 - Laufende Richtplanrevisionen in diversen Kantonen
 - Breiter Trend zur Verdichtung auf Ebene Gemeinden/Städte
 - Agglomerationsprogramme des Bundes
- Effektivere Instrumente zur Siedlungssteuerung lanciert.
- Grosse Herausforderung bleibt Verschiebung der Bauzonenreserve.

Genügend Bauzone, aber am falschen Ort

- Schweiz hat noch Bauzonenreserven für 1-2 Mio. zusätzliche Einwohner
- Massiv überdimensionierte Bauzonen in peripheren Lagen
- In Zentren (Bauland knapp) hingegen Neueinzonungen
- Mehrwertabgabe als möglicher Lösungsmechanismus:
 - Teil des Mehrwerts bei Neueinzonungen abschöpfen
 - Mit diesen Mitteln Rückzonungen in peripheren Lagen finanzieren

→ Umsetzung RPG-Revision schafft Möglichkeit zur räumlichen Verschiebung der Bauzone.

Fehlplatzierte Bauzonenreserve



Auf den verfügbaren Baulandreserven in der Schweiz können weitere zwei Millionen Menschen wohnen. In Gemeinden mit weissen Punkten – meist nahe der grossen Städte – übersteigt die erwartete Nachfrage nach Bauland in den nächsten

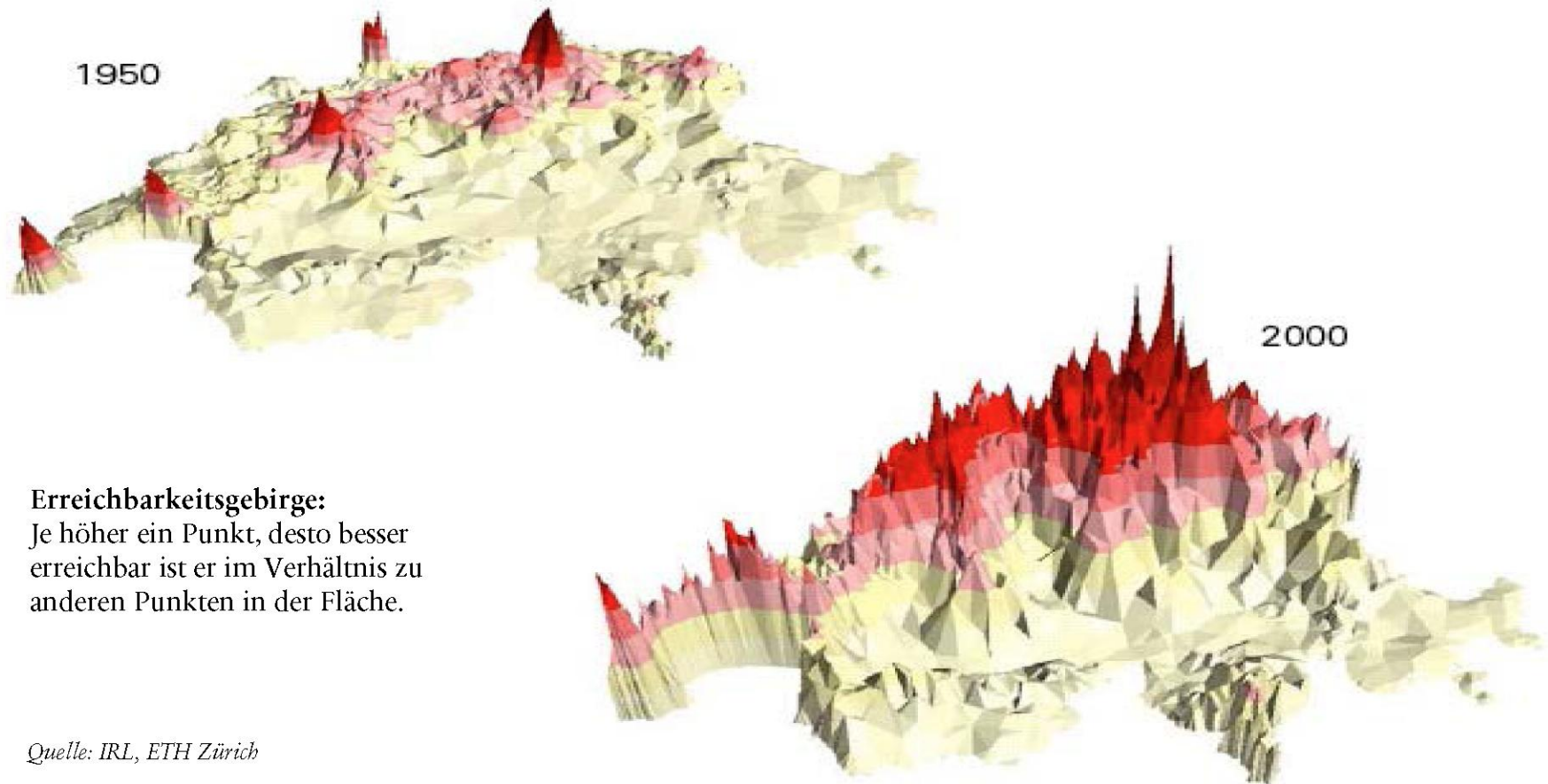
20 Jahren das Angebot. Der Rest des Landes ist weitgehend orange, d.h., dort gibt es mehr Bauland als in den nächsten 20 Jahren benötigt wird. Diese Bauzonen sind gemäss Raumplanungsgesetz überdimensioniert.

Quelle: ARE, Fahrländer & Partner

Herausforderung 2: Planung funktionaler Räume

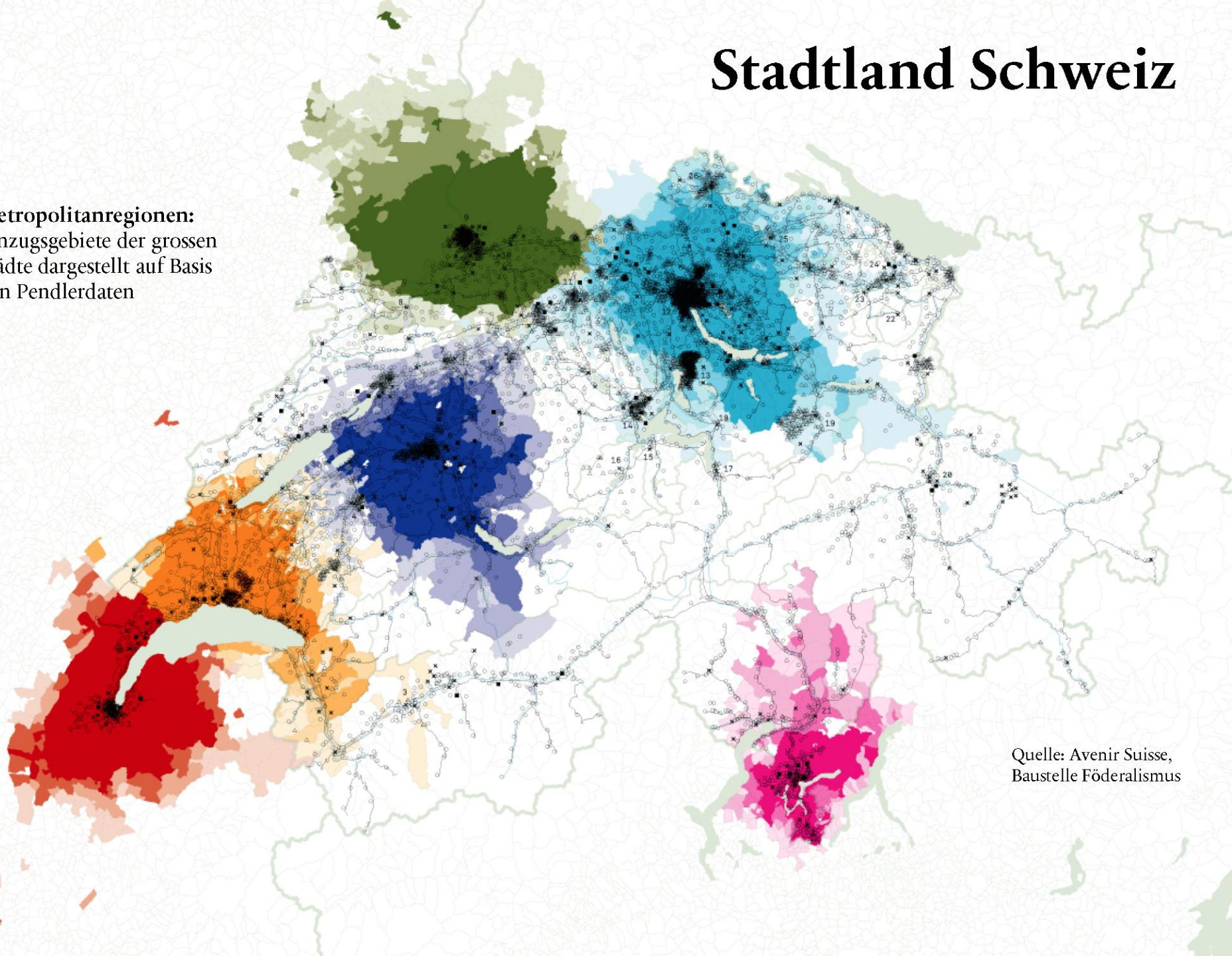
- Dank guter Infrastruktur und geographischer Kompaktheit wächst die Schweiz zu einem «Stadtland» zusammen
 - 75 % der Schweizer Bevölkerung leben in Agglomerationen
 - Die über 50 Agglomerationen der Schweiz sind inzwischen zu 4-5 grossen Metropolräumen zusammengewachsen
 - Politische Karte der Schweiz hingegen stammt aus dem 19. Jahrhundert: In 160 Jahren keine Kantonsfusion, nur 20% weniger Gemeinden
- **Stadtlandschaft Schweiz entwickelt sich in funktionalen Räumen.**
- **Dies macht griffige Instrumente der Raumplanung über Gemeinde- und Kantons Grenzen hinweg notwendig.**

Erreichbarkeitsgebirge: Bessere Verkehrserschliessung macht die Schweiz zum Stadtland



Stadtland Schweiz

Metropolitanregionen:
Einzugsgebiete der grossen
Städte dargestellt auf Basis
von Pendlerdaten

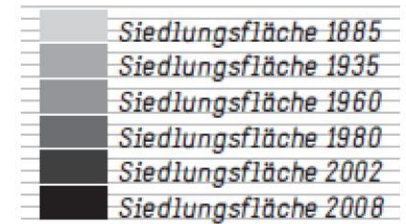
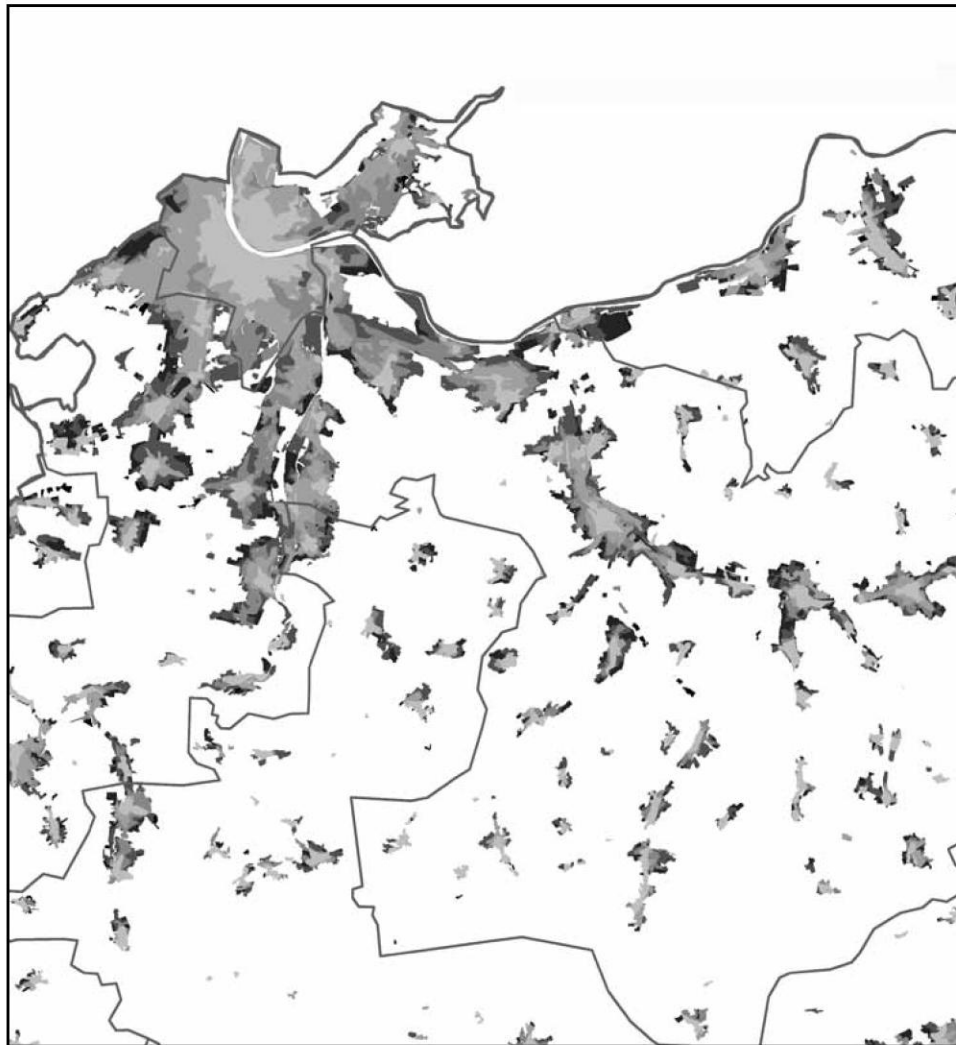


Quelle: Avenir Suisse,
Baustelle Föderalismus

Die Metropolitanregion Basel als funktionaler Raum

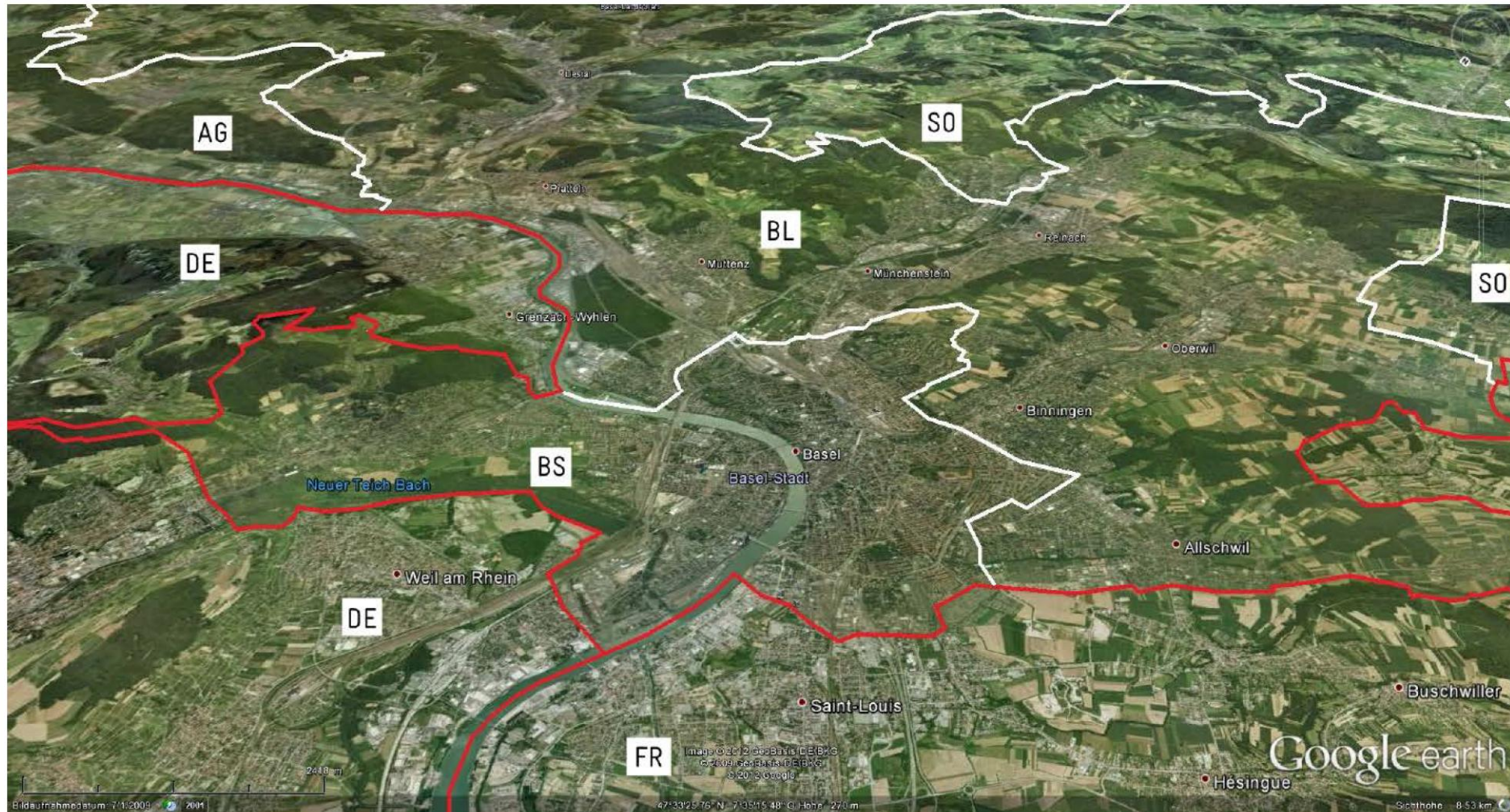
- Eng verflochtene Metropolitanregion, starke politische Fragmentierung:
 - Kantonsgrenze trennt Kernstadt von ihrem Umland (BS/BL)
 - Agglomeration allein auf Schweizer Seite 74 Gemeinden + 4 Kantone
 - Tri-nationale Agglomeration: zusätzlich 53 Gemeinden in D + F
- Basel/Nordwestschweiz wohl jene Region in der Schweiz mit der grössten Diskrepanz zwischen politischen Grenzen und funktionalen Räumen
- Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung über politische Grenzen hinweg als zentrale Herausforderung
- Gebietsreformen als mögliches zusätzliches Instrument

Siedlungsentwicklung in der Region Basel (1885-2008)

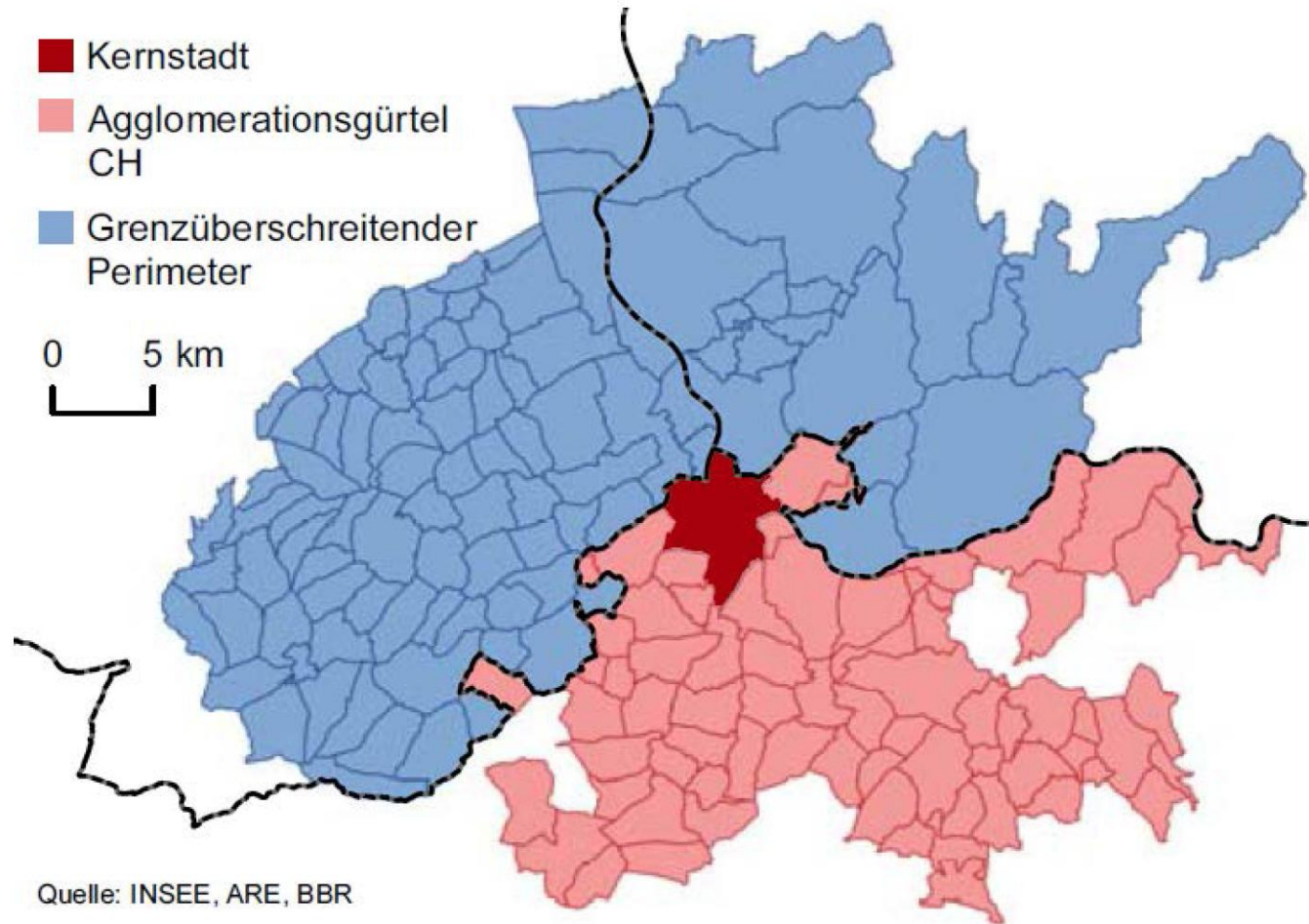


Quelle: Die Geographen
schwick + spichtig 2010

1 funktionaler Raum, 3 Länder, 4 Kantone, 169 Gemeinden

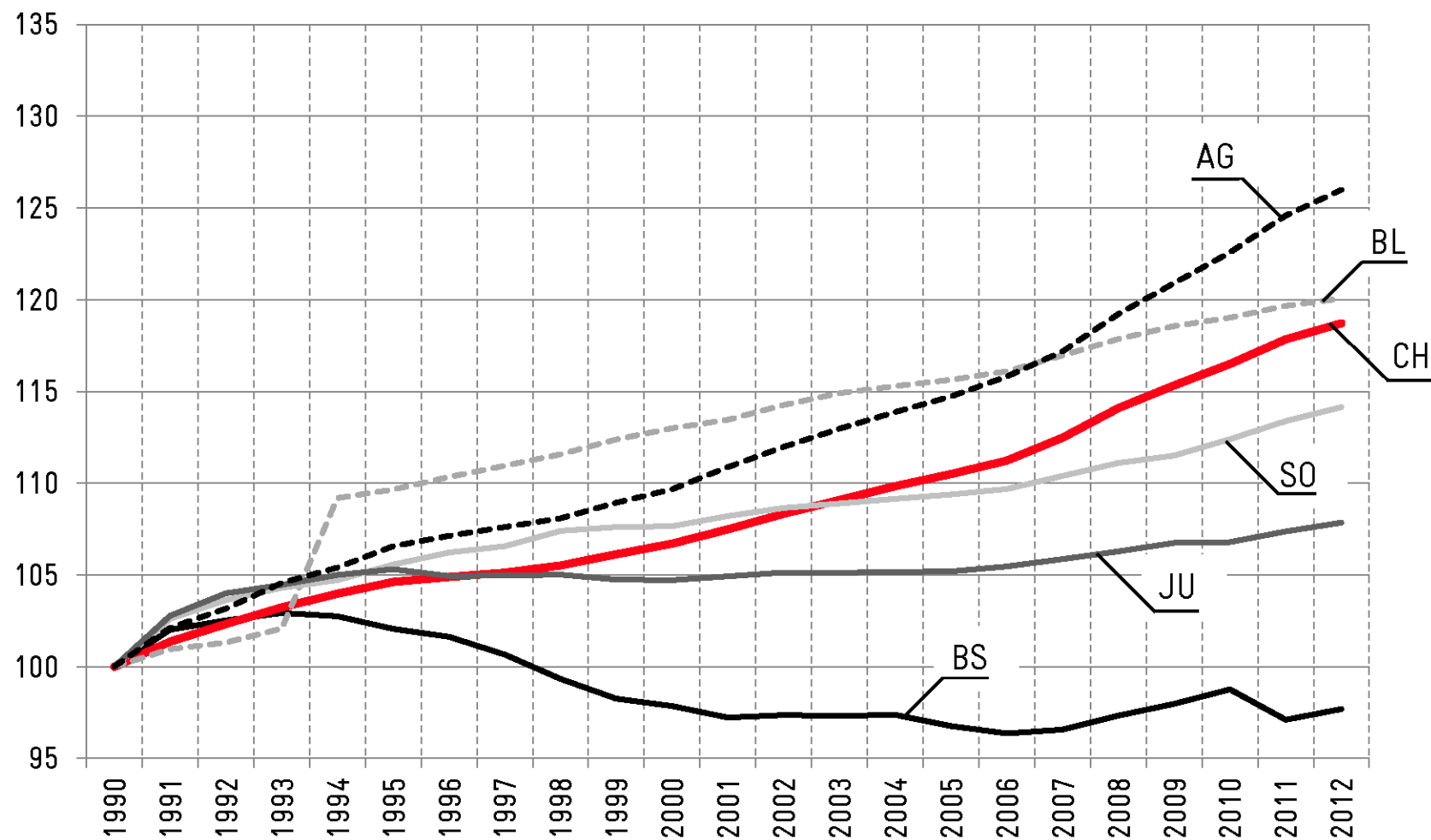


Agglomeration Basel (Urban Audit)



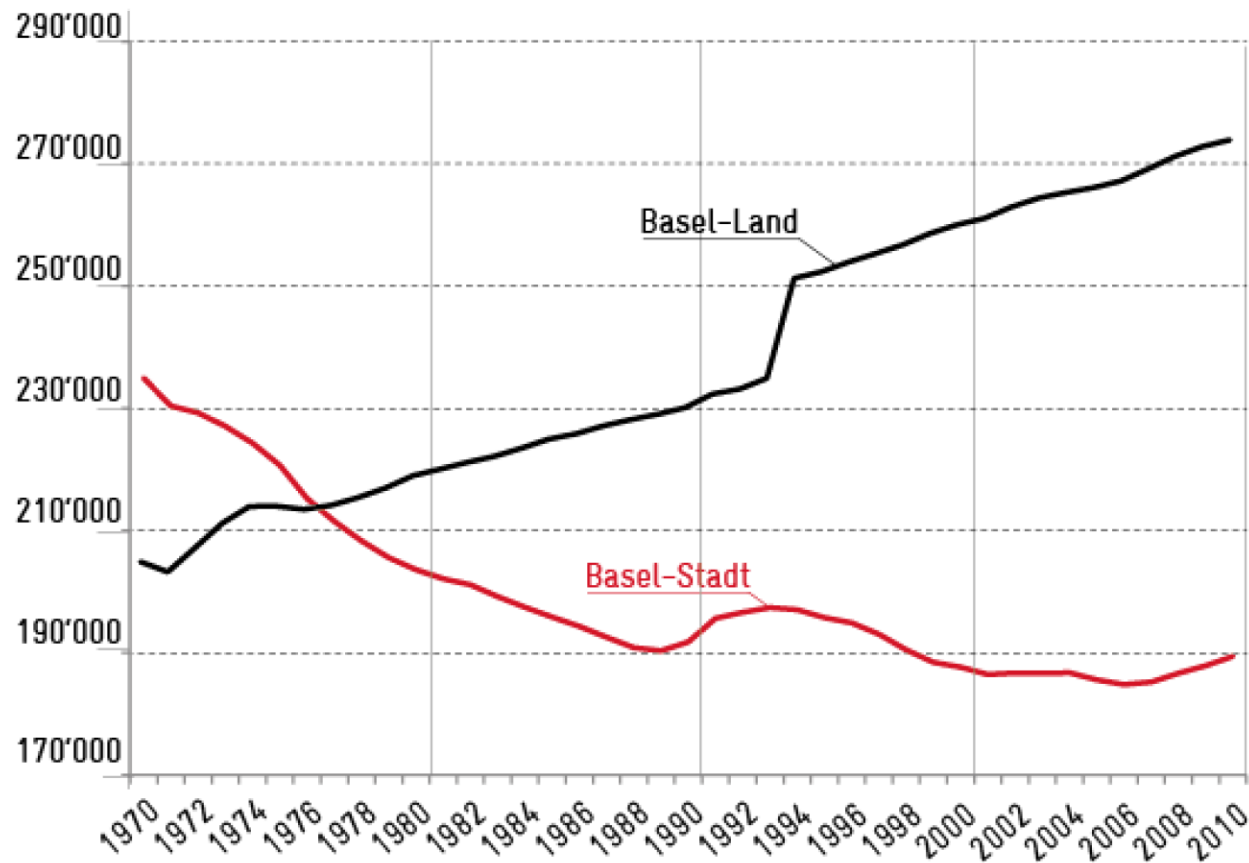
Agglomeration Basel (2008): 3 Ländern, 169 Gemeinden, 780'000 Einwohner, 400'000 Arbeitsplätze

Bevölkerungswachstum Nordwestschweiz (1990-2012)

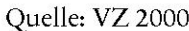


Quelle: BFS

Wie 40'000 Basler ins Umland zogen (1970-2010)



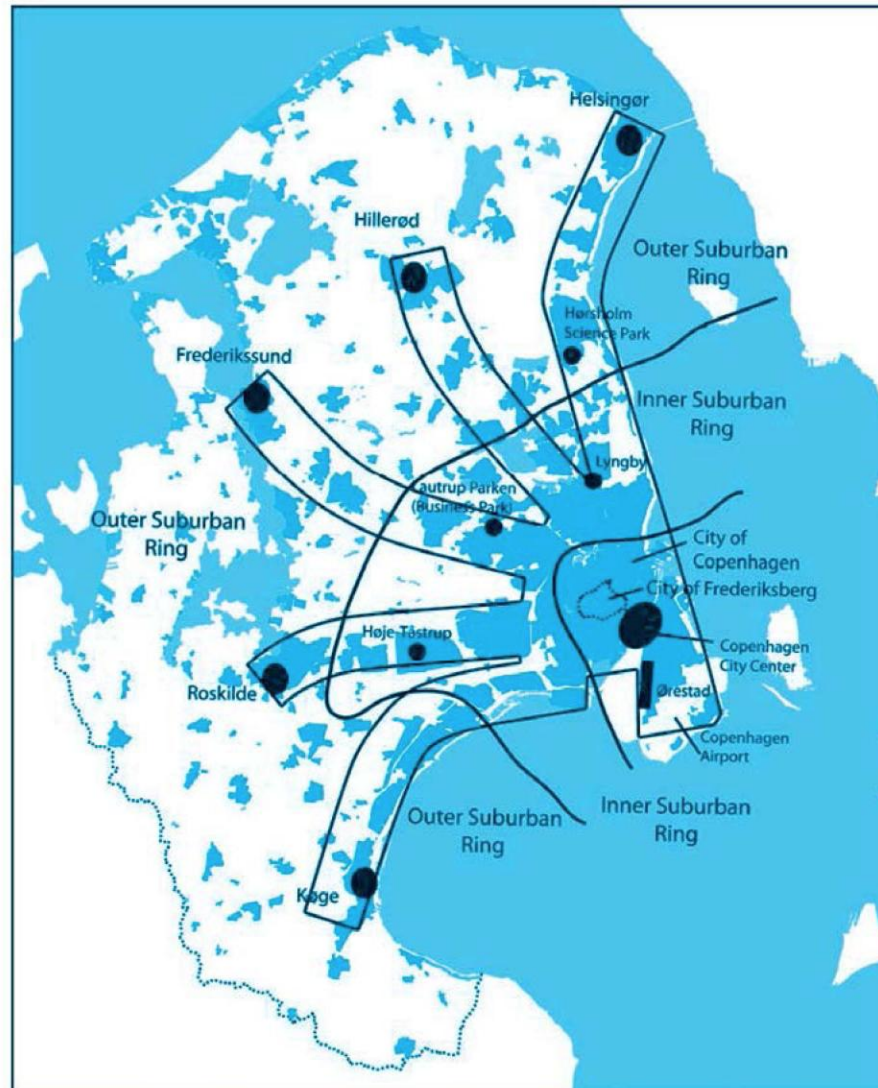
Quelle: Bundesamt für Statistik BFS



metrobasel-Studie zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

- **Fokus auf die zentralen raumplanerischen Fragen (Siedlung, Verkehr, Landschaft). Schlüssige Diagnose und Thesen.**
 - **Kommentare und Ergänzungen:**
 - Kernstadt (BS) muss mehr Wohnraum schaffen: Strategie «Urbane Qualitätsmaximierung»: Wohnraum für bis zu 24'000 zusätzliche Einwohner
 - Umsetzung RPG-Revision: AG und BL müssten Redimensionierung der Bauzone auf die Metroplanung ausrichten
 - Siedlungsbegrenzungslinien wichtiges Element: Auf siedlungsbegrenzende Instrumente aus dem Sachbereich Landschaft aufbauen
 - Aggloprogramm zu regionalem Entwicklungsplan für Metroregion weiterentwickeln und in kant. Richtplänen/Regionalplänen D und F verankern
- **Momentum aus RPG-Revision, Raumkonzept Schweiz und Aggloprogrammen für griffige Metropolitanplanung nutzen.**

Fingerplan Kopenhagen



Quelle: Dänisches
Umweltministerium

Der Fingerplan für die Metropolitanregion Kopenhagen

- **Hauptstadtregion Dänemarks mit 2 Mio. Einwohnern**
- **Grenzüberschreitende Siedlungs- und Verkehrsentwicklung**
- **«Fingerplan» für die Metropolitanregion als Lösung:**
 - Regionaler Entwicklungsplan für Verkehr, Siedlung und Freiräume
 - Erstreckt sich über 34 Gemeinden und Städte
 - Handfläche ist die Kernstadt mit dichter Siedlungsstruktur
 - Konzentration des Siedlungswachstums entlang von fünf S-Bahn-Linien
 - Gezieltes Freihalten der Grünräume dazwischen
 - Seit 2007 Gesetz/Richtlinien vom Dänischen Umweltministerium
 - Strategie stammt von 1947 (zunächst als «soft law» die Entwicklung geprägt)

→ Vorbild für regionalen Entwicklungsplan für Metroraum Basel.

Pause

Wir laden Sie herzlich zu Kaffee und Süßgebäck ein

Podiumsdiskussion – Teilnehmende

- | | |
|-----------------------------|------------------------------------|
| • Dr. Andreas C. Albrecht | Grossrat BS, Advokat und Notar |
| • Dr. Markus Gmünder | Projektleiter und Studienverfasser |
| • Dr. Martin Kolb | Kantonsplaner BL |
| • Jörg Lutz | Bürgermeister Grenzach-Wyhlen (D) |
| • Dr. Daniel Müller-Jentsch | Projektleiter avenir suisse |
| • Regula Ruetz | Direktorin metrobasel |

Moderation

- | | |
|-----------------|------------------------------------|
| • Dieter Kohler | Leiter SRF-Regionalredaktion BS/BL |
|-----------------|------------------------------------|

**An unsere Referenten und
Podiumsteilnehmer**

Ein herzliches Dankeschön!

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit

**Einladung
zum Apéro riche**