

■ Aktuell

Koalitionsvereinbarung 2011 bis 2016 für Berlin

aus SIGNAL 05-06/2011 (Dezember 2011), Seite 17-20 (Artikel-Nr: 10000686)

SPD, Landesverband Berlin

CDU, Landesverband Berlin

Auszüge zum Thema Verkehr

Mobilität für alle - mit dem »Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr)«

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und die wirtschaftliche Entwicklung in unserer Stadt. Vor dem Hintergrund sich wandelnder gesellschaftlicher Bedingungen, wie dem demografischen Wandel, dem Klimawandel und dem notwendigen sorgsamem Umgang mit den natürlichen Ressourcen, bekennt sich die Koalition zu einer auf den Grundsätzen der Nachhaltigkeit basierenden Mobilitäts- und Verkehrspolitik.

Mit dem »Stadtentwicklungsplan Verkehr« steht eine Rahmenplanung zur Verfügung, mit der Berlin in der internationalen Diskussion um die Zukunft der städtischen Mobilität Maßstäbe setzt. Wir werden den »StEP Verkehr« mit dem Ziel einer »Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger« kontinuierlich fortschreiben.

Dazu bedarf es insbesondere einer effizienten Nutzung der zur Verfügung stehenden Mittel. Bei der Infrastruktur (Straße und Schiene) stehen der Erhalt der bestehenden Netze und deren Qualifizierung - z. B. durch mehr Barrierefreiheit und effektiveres Verkehrsmanagement - im Vordergrund. Kommunikations- und Managementmaßnahmen sowie multimodale Angebote gewinnen an Bedeutung.

Flughafen Willy Brandt

Die Koalition wird den neuen Großflughafen »Willy Brandt« in Schönefeld zum 3. Juni 2012 ans Netz bringen und wird ihm zum Erfolg verhelfen. Sie ist sich einig, dass ein Ausbau des Flughafens bei zusätzlichem Verkehrsaufkommen notwendig ist.

Der Flughafen muss als internationales Drehkreuz wirtschaftlich und leistungsfähig sein. Im Rahmen dessen will die Koalition den Lärmschutz für die Bürgerinnen und Bürger wahren. Dazu gehört eine schnelle und unbürokratische Bearbeitung der Anträge auf Lärmschutzmaßnahmen.

Die Koalition setzt sich für eine ernsthafte Prüfung von Alternativrouten jenseits der Müggelseeroute ein. Dies schließt die Prüfung der Routen nördlich und südlich von Gosen unter Wahrung der Sicherheitsaspekte ein.

Die Koalition setzt sich für eine ernsthafte Prüfung von Alternativrouten jenseits der Müggelseeroute ein. Dies schließt die Prüfung der Routen nördlich und südlich von Gosen unter Wahrung der Sicherheitsaspekte ein.

Verkehrsinfrastruktur stärken

Die Koalition setzt die oberste Priorität auf den Abbau des Instandhaltungsrückstands.



Beim Weiterbau der Autobahn A100 sind sich die Koalitionäre einig. (Foto: Florian Müller)



Die Baustelle des teuersten ÖPNV-Projekts Berlins liegt direkt vor dem Roten Rathaus: Die U 5-Verlängerung. Auch dieses Projekt ist zwischen Berliner SPD und CDU unstrittig. (Foto: Marc Heller)



Zum Ausbau der Straßenbahn gibt es erwartungsgemäß keine Überraschungen. Auffällig sind die multipel-konjunktivischen Formulierungen zu den möglichen Neubaustrecken (Foto: Marc Heller)



Die Koalition will zuerst mit der DB über einen Kauf der S-Bahn durch das Land Berlin verhandeln. Wenn das, wie erwartet, von der DB abgelehnt wird, soll der S-Bahn-Betrieb schrittweise ausgeschrieben werden. (Foto: Marc Heller)

Darüber hinaus setzt sich die Koalition für eine Qualifizierung der Infrastrukturnetze ein, um eine höhere Leistungsfähigkeit und Qualität im öffentlichen Verkehr zu gewährleisten, und sichert entsprechende Mittel. Das U-Bahn-Netz wird in seinem Bestand gesichert. Die Koalition setzt sich dafür ein, einzelne Netzergänzungen vorzunehmen, so dass auf nachfragestarken Relationen ein angemessenes Angebot erbracht werden kann. Grundsätzlich befürwortet die Koalition die Wiederherstellung aller S-Bahn-Strecken, die am 12. August 1961 bestanden.

Die bereits finanziell gesicherten und begonnenen ÖPNV-Vorhaben, die Straßenbahnverbindung vom Nordbahnhof zum Hauptbahnhof, der Lückenschluss U 5 vom Alexanderplatz zum Hauptbahnhof sowie Planung und Bau der S 21 werden realisiert.

Die bereits finanziell gesicherten und begonnenen ÖPNV-Vorhaben, die Straßenbahnverbindung vom Nordbahnhof zum Hauptbahnhof, der Lückenschluss U 5 vom Alexanderplatz zum Hauptbahnhof sowie Planung und Bau der S 21 werden realisiert.

Die Koalition wird die Projekte U-Bahnhof Magdeburger Platz (Prüfauftrag) sowie die Sicherung einer Option für eine mögliche Verlängerung der U 7 von Rudow zum Flughafen BER, die Trassensicherung für eine spätere Wiederinbetriebnahme der Stammbahn, den Erhalt der Uferbahn in Schmöckwitz, die Errichtung eines S-Bahnhofs Kamenzer Damm sowie die Aufrechterhaltung einer langfristigen Option für eine mögliche Verlängerung der U-Bahn-Linie 8 ins Märkische Viertel planerisch berücksichtigen.

Die Ausrüstung von Bahnhöfen mit Aufzugsanlagen wird beschleunigt fortgesetzt.

Wir setzen uns darüber hinaus beim Bund bzw. bei der Deutschen Bahn AG für eine zeitnahe Realisierung begonnener bzw. vorbereiteter Vorhaben ein. Dies gilt für die Vorplanung und Realisierung der Nordbahn mindestens bis Wilhelmsruh sowie die Realisierung der Stettiner Bahn.

Die Heidekrautbahn wird auf der Stammstrecke wieder in Betrieb genommen. Der Prignitz- Express soll über die Kremmener Bahn bis nach Gesundbrunnen geführt werden. Wir werden eine Fortschreibung des Leistungsvolumens für den ÖPNV und den schienengebundenen Personennahverkehr vornehmen; eine Ausweitung wird angestrebt. In diesem Zusammenhang werden wir uns gegen eine Reduzierung und für eine Dynamisierung der Regionalisierungsmittel einsetzen.

Verkehrskonzept für die Innenstadt und Ausbau der Autobahn A 100

Wir wollen die Innenstadt weiter vom Verkehr und besonders vom Durchgangsverkehr entlasten. Für eine wirksame Entlastung hoch belasteter Straßen in der Innenstadt und eine bessere Erreichbarkeit der Gewerbegebiete im östlichen Stadtraum gibt es zur Verlängerung der A 100 keine bessere Alternative. Die Koalition wird alle Voraussetzungen dafür schaffen, dass die Arbeiten für die Realisierung des 16. Bauabschnitts (bis Treptower Park) nach Erlangen der erforderlichen Rechtssicherheit umgehend beginnen. Die Planungen für den 17. Bauabschnitt werden

über den Bundesverkehrswegeplan gesichert.

Um die mit der Verlängerung der A 100 verbundenen Ziele dauerhaft zu erreichen und zu gewährleisten, dass insgesamt keine Erhöhung der Straßenkapazität für den Kraftfahrzeugverkehr erfolgt, sind mit der Maßnahme eine Reihe von Komplementärmaßnahmen untrennbar verbunden. So wird die Koalition die Umgestaltung der durch die Verlängerung der A 100 entlasteten Straßenabschnitte zugunsten der Verkehrsarten des Umweltverbunds und nicht verkehrlicher Nutzungen vorantreiben. Dies gilt ferner für die Weiterentwicklung und nachfrageorientierte Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung, Regulierung des Neubaus von privaten Stellplätzen, die umfassende Förderung und den Ausbau der Verkehrsmittel des Umweltverbunds, die Umsetzung und Weiterentwicklung des Lärmaktionsplans bzw. Luftreinhalteplans, eine verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung und die effektive Lärmdämmung an Autobahnabschnitten durch Nutzung von Bundesprogrammen (u. a. auch an der Avus).

Die bauliche Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen zur Begleitung der durch den Weiterbau der A 100 zu erwartenden Verkehrsverlagerungen aus der Innenstadt (Innenstadtkonzept) erfolgt zeitgleich mit der Fertigstellung der entsprechenden Bauabschnitte.

Investitionen in den Erhalt von Straßen, Tunneln und Brücken

Wir werden in den kommenden Jahren den Schwerpunkt auf den Erhalt und die Sanierung der vorhandenen Infrastruktur setzen. Zur Sicherstellung einer kontinuierlichen Straßen- und Brückeninstandhaltung werden die entsprechenden Mittel im Haushalt dauerhaft gesichert. Die Maßnahmen im übergeordneten Straßennetz werden in einem verbindlichen Investitionsplan parallel zur Finanzplanung für einen Fünf-Jahres- Zeitraum festgeschrieben. Um den Zustand der Straßen und die Baustellenlogistik zu verbessern, wird das Schlaglochprogramm für die Bezirke fortgeführt.

Die Durchführung der Maßnahmen muss beschleunigt werden. Hierzu sind Möglichkeiten der Bonus-Malus-Regelungen sowie eine Ausweitung der täglichen Arbeitszeit auf den Baustellen auszuschöpfen.

Im Übrigen wird sich die Koalition auf Bundesebene für die Sicherung der Finanzmittel aus dem Entflechtungsgesetz einsetzen. (...)

Fern-und Regionalverkehr auf der Schiene verbessern

Die Koalition wird auf allen politischen Ebenen auf eine zügige Verbesserung der Schienenwege v. a. in die zentraleuropäischen großen Nachbarstädte Stettin, Breslau und Prag hinarbeiten. Die »Oder- Partnerschaft« mit dem Nachbarland Polen bietet mittlerweile ein etabliertes Forum, um die regionalen Verkehrsbeziehungen mit infrastrukturellen und organisatorischen Maßnahmen analog zu den Verhältnissen an den deutschen Westgrenzen zu verbessern. Auch die Schienenanbindung nach Skandinavien und zur Insel Usedom (Karniner Brücke) soll verbessert werden.

Zudem sollen am Bahnhof Zoo wieder Fernverkehrszüge halten und am Bahnhof

Köpenick ein Regionalverkehrshalt entstehen. Die langfristig geplante Aufgabe des Regionalbahnhofs Karlshorst soll durch die Bestellung zusätzlicher Regionalverkehrshalte am Bahnhof Ostkreuz ausgeglichen werden.

Leistungsfähig und stadtverträglich: Der Wirtschafts- und Güterverkehr

Mit einem effizienten und stadtverträglichen Wirtschaftsverkehr wollen wir in Kooperation mit der Wirtschaft den Wirtschaftsstandort Berlin stärken. Maßnahmen und Instrumente sind hierbei u. a. der Erhalt zukunftsfähiger Schieneninfrastruktur in der Stadt, die strategische Flächenvorhaltung für Bahn- oder bahnaffine Nutzungen, die weitere Stärkung des bestehenden trimodalen Güterverkehrssubzentrums Berlin Westhafen sowie der stadt- und umweltverträgliche Abschluss des Ausbaus der Unteren Havel-Wasserstraße (Projekt 17) und der Spree-Oder-Wasserstraße für einen eingeschränkten Begegnungsverkehr bis zum Westhafen. Wir werden die Entwicklung moderner Citylogistikkonzepte unter Einbeziehung der Elektromobilität anstoßen. Darüber hinaus werden wir ein Konzept zum Umgang mit dem zunehmenden Lkw-Durchgangsverkehr entwickeln. Die Koalition lehnt die allgemeine Benutzung der öffentlichen Straßen und Autobahnen durch sogenannte »Lang-Lkw« (Gigaliner) ab.

Mit einem guten Verkehrsmanagement besser durch die Stadt

Wir werden durch ein integratives Verkehrsmanagement den Verkehrsfluss im straßengebundenen Verkehr verbessern und dabei die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen. Zusätzlich zu Qualitätszielwerten für die Verkehrsmittel werden Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe und Lärm Gegenstand der Verkehrsoptimierung sein. Das Verkehrsmanagement wird in Kooperation mit Brandenburg auf den Verflechtungsraum Berlins mit Brandenburg ausgeweitet.

Wir werden die organisatorischen und technischen Voraussetzungen für eine zentrale Baustellenkoordination schaffen, die auch über eine entsprechende personelle Ausstattung verfügt. Ferner wird die Koalition prüfen, ob die Anzahl von Verkehrsschildern reduziert und ggf. vermehrt durch Fahrbahnmarkierungen ersetzt werden kann. (...)

Gute Rahmenbedingungen für einen funktionierenden öffentlichen Personennahverkehr

Um die Rolle des ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge in der Stadt, als Standortfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung und als Beitrag zur Lebensqualität in Berlin zu sichern und auszubauen, muss der Einfluss des Landes auf die ÖPNV-Entwicklung gewährleistet bleiben. Der Nahverkehrsplan soll weiterhin unter Beteiligung aller relevanten Interessengruppen erstellt, vom Senat beschlossen und alle fünf Jahre aktualisiert werden.

Die Koalition wird den Erhalt eines starken Aufgabenträgers sicherstellen. Ziel ist es, auch in der öffentlichen Verwaltung das notwendige Fachwissen für die Steuerung dieser Prozesse zu sichern und auszubauen.

Tarifanhebungen im ÖPNV dürfen nur moderat erfolgen und sollen sich am Anstieg

der Lebenshaltungskosten orientieren. Die Verkehrsunternehmen sind angehalten, ihre Kostenentwicklung transparent darzustellen.

Novellierung des Berliner ÖPNV-Gesetzes

Das Berliner ÖPNV-Gesetz muss aktualisiert werden, um die Handlungsmöglichkeiten, die das geänderte EG-Recht sowie das derzeit in Novellierung befindliche Personenbeförderungsgesetz den Ländern eröffnet, rechtssicher umzusetzen. Künftig soll die Investitionsförderung unter Aufrechterhaltung der bisherigen Beträge nach Höhe und Zweckbindung gesetzlich geregelt werden.

Beschleunigung des ÖPNV und Investitionen in neue Fahrzeuge

Das wesentliche Ziel ist eine Steigerung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Wir werden die erforderlichen Voraussetzungen schaffen, die für einen schnellen und effizienten Ausbau der ÖPNV-Beschleunigung sowie für die Sicherung der Qualität der erreichten Beschleunigung erforderlich sind. ÖPNV-Beschleunigung, Verkehrssicherheit und die Steigerung der Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs sind integriert zu betrachten.

»Neuralgische« Punkte für Verlustzeiten im Betrieb des ÖPNV-Netzes sollen mit einem speziell entwickelten Softwareprogramm identifiziert, die tatsächliche Beschleunigung evaluiert und intelligente Lösungen daraus abgeleitet werden.

Wir werden u. a. durch die Fortsetzung des Fahrzeugbeschaffungsprogramms in den Fuhrpark der BVG investieren, um einen attraktiven, barrierefreien, zuverlässigen und qualitätsvollen ÖPNV zu sichern.

Zukunft der S-Bahn

Die S-Bahn ist unverzichtbarer Bestandteil des ÖPNV in Berlin. Oberstes Ziel ist daher die Gewährleistung eines qualitativ hochwertigen, sicheren und störungsfreien S-Bahn-Betriebs. Dies hat Vorrang vor allen privatwirtschaftlichen Renditeerwartungen. Das angelaufene Programm der Deutschen Bahn zur Wiederherstellung einer voll funktionstüchtigen Berliner S-Bahn muss durch einen detaillierten Zeit- und Kostenplan unteretzt sein und auch für die Zukunft ausreichende Investitionen festschreiben. Die Werkstätten sind personell und technisch bedarfsgerecht auszustatten. Technische Rahmenbedingungen sind dauerhaft von Experten zu überprüfen.

Dennoch wird sich die S-Bahn-Krise erst mit der Beschaffung neuer Züge und einem entsprechenden neuen Betreibervertrag wirklich beheben lassen. Deshalb möchte die Koalition die S-Bahn langfristig auf eine solide Vertragsbasis stellen, die eine Wiederholung der immer noch andauernden Krise verhindern soll. Dazu ist es auch erforderlich, dass möglichst schnell die Bestellung von neuen (zusätzlichen) Fahrzeugen ausgelöst wird.

Bei der Auswahl eines Betreibers für die Zeit ab Ende 2017 verfolgen wir die Ziele einer sicheren, qualitativ hochwertigen und zuverlässigen Beförderung der Fahrgäste,

die Berücksichtigung der berechtigten Interessen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie niedrige Kosten für das Land und ein rechtssicheres Verfahren.

Unabhängig von der Frage der Auswahl des Betreibers soll das Land im Rahmen des neuen S-Bahn-Vertrages größere Rechte eingeräumt bekommen. Die Berichts- und Offenlegungspflichten sind u. a. durch Einrichtung eines Beirats erheblich auszuweiten. Die Finanzströme zwischen S-Bahn-Betreiber einerseits und Netz- bzw. Stationsgesellschaft andererseits sind transparent darzulegen.

Die Koalition verabredet folgendes Verfahren, um den unter den gegebenen Umständen besten zukünftigen Betreiber für die S-Bahn beauftragen zu können: Noch im Jahr 2011 wird der Senat Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG mit dem Ziel aufnehmen, die S-Bahn Berlin GmbH zu erwerben. Parallel dazu wird rechtlich geprüft, inwieweit eine Gesamtvergabe des S-Bahn-Netzes an einen Betreiber möglich ist.

Sollten die Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG nicht zu einem positiven Ergebnis führen, wird die Koalition die rechtssichere Vergabe über eine Ausschreibung starten. Soweit eine Gesamtvergabe rechtlich nicht möglich ist, wird für den Betrieb des Rings samt Zubringerstrecken (Viertelnetz) eine Ausschreibung für einen Betrieb mit Neubaufahrzeugen gestartet. Damit wird auch der Prozess der Wagenbestellung mit der Industrie auf den Weg gebracht. Die Vertragslaufzeit soll mindestens 10 Jahre betragen.

Die Ausschreibung wird zwingend vorsehen, dass nach Ablauf eines neuen Betreibervertrages das Land eine Kaufoption auf den Fuhrpark bekommt. Mit der Deutschen Bahn AG wird verhandelt, zu welchem Preis und zu welchen Bedingungen sie die Wagen der Baureihe 481 verkaufen würde. Dies eröffnet Berlin die langfristige Möglichkeit, die S-Bahn auf ein kommunales Unternehmen übergehen zu lassen.

Bei der Ausschreibung werden für alle Teillose soziale Standards für die Beschäftigten im Rahmen der entsprechenden EU-Richtlinie und eine Übernahmeverpflichtung für das vorhandene Personal festgeschrieben.

Die BVG kann sich an der genannten Ausschreibung beteiligen.

Fahrradfreundliches Berlin

Das Fahrrad ist ein effizientes und umweltfreundliches Verkehrsmittel in der Stadt und in der Kombination mit dem ÖPNV auch für längere Strecken attraktiv. Die Koalition wirbt für eine gegenseitige Rücksichtnahme von Fußgängern und Radfahrern, wobei Fußgänger/-innen auf den ihnen zugewiesenen bzw. für sie bereitgestellten Flächen einen vorrangigen Schutz genießen.

Mit einer Sicherheitsoffensive für den Radverkehr wollen wir den Anteil der Nutzer von Fahrradhelmen steigern. Die Bedeutung intakter Beleuchtungs- und Sicherheitsanlagen sowie der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr wird durch regelmäßige Kontrollen auch von Radfahrern unterstrichen.

Wir wollen den weiteren Weg Berlins zur »fahrradfreundlichen Stadt« umfassend

voranbringen. Den Rahmen dafür stellt eine neue Radverkehrsstrategie dar. Das derzeitige Investitionsvolumen wird fortgeschrieben. Wesentliche Elemente der Radverkehrspolitik der Koalition sind der weitere Ausbau des Radroutennetzes und der Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der neuen Anforderungen zur Abwicklung großer Radverkehrsmengen, die Erprobung neuer Infrastrukturelemente und verkehrsregelnder Maßnahmen sowie die Instandhaltung und Weiterentwicklung des vorhandenen Radwegenetzes. Innerhalb des Nebenstraßennetzes muss die Instandsetzung von Fahrradrouenabschnitten Vorrang haben vor sonstigen Nebenstraßen.

Die Koalition wird einen »Masterplan Fahrradparken« erarbeiten, der ein angemessenes und sicheres Abstellangebot für Fahrräder vor allem im öffentlichen Raum und an Stationen und Bahnhöfen des ÖPNV schafft.

Wir wollen fallbezogen prüfen, wie sich die Belange von Radfahrern am besten in Einklang bringen lassen mit einem flüssigen Gesamtverkehr und den Interessen der Fußgänger.

Bei erfolgreichem Ausgang des bis 2012 laufenden Vorhabens »Stationsgebundene öffentliche Fahrradverleihsysteme« wollen wir ein solches System dauerhaft einrichten und auf die gesamte Innenstadt von Berlin sowie ggf. weitere Stadtteilzentren ausweiten.

Gut zu Fuß durch Berlin

Laufen ist die natürlichste Form der Fortbewegung. So ist es von besonderer Bedeutung, den Ansprüchen des Fußgängerverkehrs im Rahmen eines Qualitätssicherungsprogramms und des Ausbaus der Barrierefreiheit Rechnung zu tragen. Hier gilt es, insbesondere mehr für die Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger zu tun. Der Ausbau von »Zebrastreifen« wird befürwortet. Die Sicherung von Schulwegen hat für uns Priorität, Verkehrsberuhigungen vor Schulen und Kitas sind konsequent zu kontrollieren und durch den Einsatz von sogenannten »Dialogdisplays« zu unterstützen. Um mehr dieser elektronischen Displays einsetzen zu können, die Autofahrer auf Geschwindigkeitsüberschreitungen hinweisen, wollen wir die Übernahme von Patenschaften fördern (z. B. durch Eltern, Fördervereine etc.).

»Masterplan Parken«

Quantität und Qualität des Parkraumangebots sind wichtige verkehrliche Gestaltungsinstrumente und haben unmittelbare Auswirkungen auf die Attraktivität der Autobenutzung im Verhältnis zu den anderen Verkehrsangeboten und zur Qualität öffentlicher Räume. Die Gestaltung des Parkens in den Innenstadträumen ist daher eine Aufgabe mit gesamtstädtischer Wirkung. In einem »Masterplan Parken« werden wir auf Grundlage umfassender Untersuchungen die Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung (d. h. Darstellung der verkehrspolitisch sinnvollen Erweiterungsflächen, Maßnahmen zur effizienteren Umsetzung, innovative Formen der Bürgerbeteiligung) und die Integration neuer Nutzungsanforderungen an den öffentlichen Straßenraum (Carsharing, Fahrradparken, Leihfahrradsysteme, Ladeinfrastruktur etc.) sowie neue Parkflächen für Reisebusse integriert darstellen.

Eine neue Stellplatzverordnung muss hinsichtlich der Vorgaben so gefasst werden, dass die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt werden können und eine einzelfallbezogene Festlegung möglich ist. (...)

Reisebusse in der Umweltzone

Zur Förderung des Tourismus und der wirtschaftlichen Entwicklung wird sich die Koalition dafür einsetzen, dass weiterhin in vereinfachter Form Ausnahmegenehmigungen für Reisebusse mit gelber Plakette für das Befahren der Umweltzone bis zum Jahr 2014 erteilt werden, sofern eine technische Nachrüstung mit einem vertretbaren wirtschaftlichen Aufwand nicht möglich und die steuerliche Abschreibungsfrist der Fahrzeuge noch nicht abgelaufen ist. (...) 23.11.2011

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000686>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten