Die Position der BEHALA

Zum Hafenentwicklungskonzept der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft für den Spandauer Südhafen

I. Prinzip Nutzungserweiterung

Auf Anregung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung legte die BEHALA, die Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH, im Januar 2010 ihr Konzept zu der geplanten Nutzungserweiterung im Südhafen Spandau vor.

II. Topographie

Die BEHALA ist Eigentümerin sowohl der gesamten Landfläche des Südhafens (146.959 m²), als auch der Wasserfläche des Havel-Altarms (26.222 m²).
Der sog. Oberhafen liegt nördlich der Schulenburgbrücke. Er grenzt an das Ostufer der Havel und im Nordosten an die öffentliche Erschließungsstraße Am Oberhafen. Seine Ausdehnung beträgt 45.590 m².
Die südlich der Schulenburgbrücke gelegene Landfläche des Südhafens wird dementsprechend als Unterhafen bezeichnet. Sie grenzt westlich an die Havel, südöstlich an den Havel-Altarm und umfasst 101.369 m².
Vereinfacht ausgedrückt, lässt sich etwa 1/3 des Südhafengeländes dem Oberhafen zuordnen; die verbleibenden 2/3 bilden den Unterhafen.

III. Aktuelle Nutzung

Die Stadt Spandau erbaute den Südhafen – mit Bahnanbindung – in den Jahren 1906 bis 1911. Die Gründung der BEHALA erfolgte erst 1923. Seither gehört der Spandauer Südhafen zu deren Bestand. In den folgenden Jahrzehnten wurde der Hafenbetrieb zunehmend um den Umschlag und die Lagerung von Kohle und flüssigen Brennstoffen erweitert. Die schrittweise Beendigung des Betriebs von Tanklagern erfolgte im Verlauf der 1990er Jahre.
Gegenwärtig nutzen das Gelände des Unterhafens: ein Betonmischwerk (rd. 7.000 m²), ein Unternehmen für Wertstoffrecycling und –handel (rd. 2.300 m²), ein Logistik-Dienstleister für Papier- und Forstprodukte (in den Hallen 78 und 44 mit ca. 10.000 m² sowie auf ca. 1.000 m² Freifläche), ein Wasserbau-Unternehmen (in Halle 74 auf ca. 250 m² und auf ca. 1.700 m² Freifläche), ferner ein Unternehmen für Grünflächenpflege und Winterdienst (ebenfalls in Halle 74 auf ca. 600 m²). Flächen für kleingewerbliche Nutzung (u. a. ein Musterhausanbieter und ein Unternehmen zur Lagerung, Wartung und Reparatur von Flurfördergeräten) stehen ebenso zur Verfügung wie Plätze für sog. Spot-Geschäfte (z. B. die temporäre Lagerung von Material und Arbeitsfahrzeugen oder der Umschlag von Sportbooten).

IV. Infrastruktur

Der Südhafen Spandau ist über Ruhlebener Straße, Charlottenburger Chaussee und Schulenburgstraße von Norden und Nordosten, außerdem von Westen über die Wilhelmstadt, insbesondere über die Weißenburger Straße, die in die Schulenburgstraße übergeht, zu erreichen. Die Heerstraße liegt in etwa 1 km Entfernung in südlicher Richtung. Der Oberhafen ist über die Straße Am Oberhafen erschlossen; die Einfahrt in den Unterhafen beginnt am Tiefwerderweg.
Über ein etwa 700 m langes Gleis ist der Südhafen an den Güterbahnhof Ruhleben angebunden. Im Bereich des Unterhafens wurde ein ca. 2 km langes Gleisnetz verlegt, an das das Betonmischwerk sowie der Logistik-Dienstleister für Papier- und Forstprodukte angeschlossen sind. Im Oberhafen sind keine Eisenbahngleise mehr vorhanden.
Der Spandauer Südhafen liegt an der Unteren Havel-Wasserstraße, etwa zwischen km 1,2 und km 2,2. Bei einer Wassertiefe von ca. 3 m an der Kaikante ist eine Abladetiefe für Europaschiffe von etwa 2 m zulässig. Die massiven Uferwände (Spundwände) des Südhafens erstrecken sich über eine Gesamtlänge von etwa 1.000 m. Deren nördlicher Teil (ca. 450 m) ist für Verkehrslasten bis zu 10 kN/m² ausgelegt; der südliche Abschnitt (ca. 550 m) trägt Verkehrslasten bis zu 40 kN/m² ab. Am sog. Havel-Altarm stehen Schiffsanlegestellen zur Verfügung.
Die BEHALA verfügt im Südhafen über drei schienengebundene Krananlagen. Kran 74 (Tragfähigkeit: 8 t) und Kran 75 (Tragfähigkeit: 16 t) arbeiten im Unterhafen hauptsächlich für den Papierumschlag und für den Umschlag von Betonzuschlagstoffen (vor allem Kies). Mit Kran 77 (Tragkraft: 5 t) wird im Oberhafen der Umschlag von Stück- und Massengut durchgeführt.

V. Bauplanungsrecht

Der Südhafen Spandau ist im Baunutzungsplan von Berlin in der Fassung vom 28. Dezember 1960 als „beschränktes Arbeitsgebiet" ausgewiesen. Der Teil der Götelstraße, der dem Unterhafen auf dem anderen, westlichen Havelufer gegenüber liegt, wird im Baunutzungsplan auf zweierlei Weisen eingestuft: Die Westseite der Götelstraße ist „allgemeines Wohngebiet", die Ostseite (zur Havel hin) hingegen „beschränktes Arbeitsgebiet" – wie der Hafen selbst. Die Krowelstraße 6 gilt als „Nichtbaugebiet"; nichtsdestotrotz wurde dort ein Wohnhaus errichtet. Bei der dem Oberhafen gegenüber liegenden Bebauung am Spandauer Burgwall 29 haben wir es mit einem „Mischgebiet" zu tun, welches wiederum von „Nichtbaugebiet" umgeben ist. Die nördlich des Oberhafens (und östlich der Havel) vorhandene Bebauung Am Oberhafen 22 befindet sich in einem „Gewerbegebiet"; die Kleingartenkolonie Burgwallschanze ist auf „Nichtbaugebiet" entstanden. Die östlich anschließenden Nutzungen am Tiefwerderweg und auch die Kleingartenanlage Tiefwerderweg liegen in einem „allgemeinen Wohngebiet". Östlich des Unterhafens schließlich finden wir ein „Nichtbaugebiet" vor, an das eine als „gemischtes Gebiet" festgesetzte

Fläche grenzt. Gegenüber der südlichen Spitze des Unterhafens ist ein „Nichtbaugebiet" ausgewiesen worden.

VI. Grundsätze der Raumordnung

Die BEHALA bezieht sich bei ihren Bestrebungen zur „Intensivierung des Nutzungspotentials im Südhafen Spandau" auf eine Reihe von überregionalen und regionalen „Handlungskonzepten und Entwicklungsprogrammen", die insgesamt als Grundsätze der Raumordnung und Raumplanung verbindliche Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- und Ermessensentscheidungen darstellen.

1) Im September 2008 formulierte die Bundesregierung im „Masterplan Güterverkehr und Logistik" das Ziel, durch stärkere Nutzung der Binnenschiffahrt Straße und Schiene von Gütertransporten zu entlasten und außerdem die „Freisetzung zusätzlicher Aufnahmekapazitäten" zu gewährleisten.

2) In dem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Juni 2009 vorgelegten „Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen" wird ein Anstieg der Güterverkehrsleistungen in Deutschland zwischen 2004 und 2025 um rd. 70 % prognostiziert. Durch die „Verbesserung der wasser- und landseitigen Anbindungen der Binnenhäfen" sollen deshalb die Voraussetzungen für deren „zukünftige Funktion" „als trimodale Schnittstellen in Logistiknetzwerken und Hinterlandhubs für die Seehäfen" geschaffen werden.

3) Das „Integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept" des Berliner Senats (2006) benennt als einen von fünf vorrangig umzusetzenden Handlungsbereichen die „planungsrechtliche Sicherung und Entwicklung des Südhafens Spandau zu einem trimodalen, innerstädtischen Logistikzentrum".

4) Das Landesentwicklungsprogramm 2007 der Länder Berlin und Brandenburg sieht vor, die überregionale Einbindung der Hauptstadtregion und die Erreichbarkeit Berlins sowie der übrigen „Zentralen Orte" durch ein leistungsfähiges Netzwerk von Verkehrswegen „zu sichern und bedarfsgerecht zu entwickeln". Planerische Konzepte, vor allem auch zur Verbesserung der „infrastrukturellen Voraussetzungen" des Güterverkehrs („Trassen, Knotenpunkte, Güterverkehrszentren, Anlagen des kombinierten Verkehrs"), sollen die „systembedingten Stärken des Binnenschiffs und der Eisenbahn im internationalen Verkehr" nutzen und deren Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen steigern helfen.

5) Im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg zur Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung (2009) wird grundsätzlich eine umweltverträgliche Entwicklung der „übergeordneten Wasserverbindungen und Häfen" zur Stärkung der Binnenschiffahrt gefordert. Der großen wirtschaftlichen Bedeutung der Logistikbranche soll durch den Ausbau von Umschlagstellen bzw. Umschlagstandorten, die Entwicklung insbesondere von Konzeptionen zum „kombinierten Verkehr" und „die Verkehrsverlagerung vom Straßengüterverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger" Rechnung getragen werden.

VII. Güterumschlag

Vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Auftrag gegebene Gutachten zur „Abschätzung der langfristigen Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland bis 2050" (Basel 2007) und zur „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025" (München 2007) bescheinigen dem Güterverkehr erstaunliche Wachstumspotentiale. Nach Auffassung der BEHALA dürfte der „Einfluss der Weltkonjunktur" die Erwartungen allenfalls „kurzfristig" etwas dämpfen. Im Prinzip und auf lange Sicht blieben die optimistischen Schätzungen berechtigt und könnten als „richtungsweisend" einer verantwortlichen Entwicklungsplanung zu Grunde gelegt werden.
In den Seehafenterminals des Hamburger Hafens, die für den Seehafenhinterlandverkehr in die Hauptstadtregion von besonderer Bedeutung seien, werde sich (vom Januar 2010, dem Zeitpunkt der Veröffentlichung des Strategiepapiers der BEHALA, an gerechnet) in drei bis fünf Jahren das Aufkommen von 2008 wieder einstellen; auch die vormals erzielten zweistelligen Steigerungsraten kämen neuerlich in den Bereich des Möglichen.
Nach Abschluss der Ausbaumaßnahmen im Berliner Westhafen (2001) konnte vor allem im Containerverkehr ein starker Zuwachs verzeichnet werden. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass nach der Schließung der Straße-Schiene-Terminals der Deutschen Bahn an der Heidestraße (2003) und in Treptow (2004) das moderne, trimodale Containerterminal im City-GVZ Berlin Westhafen, das 2001 in Betrieb ging, nunmehr als einziges verbliebenes City-Terminal für die Abwicklung von Containerverkehren zur Verfügung steht. Lagen die Umschlagszahlen 2001 noch bei 70 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit – Zwanzig Fuß Containereinheit), so beliefen sie sich 2005 bereits auf 27.301 TEU und erreichten 2009 83.768 TEU. Für eine Metropole wie Berlin mit etwa 3,5 Millionen Einwohnern und durchaus vorhandenem produzierenden Gewerbe erscheinen diese Zahlen dennoch als vergleichsweise klein.
Ein begrenzter Ausbau des City-Terminals im Westhafen wäre durchführbar. Aber auch mit dem Südhafen Spandau stünde ein potentiell leistungsfähiger Binnenhafenstandort in Reserve. Er verfügt bereits über Abfertigungsmöglichkeiten für Großmotorgüterschiffe und verlängerte Schubverbände; die Gleisanbindung an den Güterbahnhof Ruhleben kann genutzt werden; und die großen Freiflächen des Oberhafens präsentieren sich als geradezu optimale Voraussetzungen für die „Errichtung eines weiteren trimodalen Logistikstandortes für Container". Ergänzend geplant ist die Ansiedelung von weiteren Dienstleistungsunternehmen, die das Stauen, Verpacken, Waschen und Reparieren von Containern anbieten. Über eine Containerbrücke sollen sowohl das Terminal als auch die Servicebereiche bedient werden. An der Nordspitze des Oberhafens soll nach den Vorstellungen der BEHALA eine multifunktionale Stückguthalle A entstehen. Sie wird ebenfalls trimodal ausgerichtet sein und kann also von den drei Verkehrsträgern LKW, Bahn und Schiff erreicht werden.

VIII. Container

Das trimodale City-Terminal im Westhafen wickelt überwiegend Zielverkehre für das Berliner Zentrum ab. Der unmittelbar an der Hauptroute Duisburg – Stettin gelegene Spandauer Südhafen böte Containerliniendiensten, die aus ökonomischen Gründen Umwege vermeiden wollen, eine willkommene Ergänzung. Auch „Teilverladungen für einen von der Hauptroute abweichenden Vertriebsweg" könnten in Spandau wirtschaftlich durchgeführt werden. Den Industrie- und Logistikbetrieben im Westen Berlins könnte ein direkter Zugang zu den Linienverkehren der Binnenschiffahrt zwischen Ruhrgebiet und Polen angeboten werden.
Die Planungen der BEHALA sehen vor, das Terminal Südhafen in einer ersten Ausbaustufe auf einer Fläche von ca. 10.000 m² für den Umschlag von ca. 2.500 TEU auszulegen. Benötigt werden 13 Lagerspuren (für bis zu vier Lagen Containern), zwei Ladespuren für LKW sowie eine Gleisverbindung. Leider behindern die territorialen Gegebenheiten im Südhafen die Abfertigung von Ganzzügen und damit die Gewährleistung von „kontinuierlichen Bahn-Transporten". Die „geometrisch mögliche Gleislänge" ist nicht ausreichend. Für den Gütertransport per Bahn müsste trotz alledem auf Kapazitäten in Berlin und in Brandenburg zurückgegriffen werden. Eine Containerbrücke soll Lagerflächen, wasserseitige Umschlagflächen und Verladespuren überstreichen. Die Ansiedlung von „containeraffinen Dienstleistungen" – Begasung, Reparatur, Leercontainerdepot, Warenkonfektionierung, Kühlung, Reinigung – wird zur Förderung der Attraktivität des Standortes empfohlen. Die dafür vorgesehenen Flächen orientieren sich zur Straße Am Oberhafen hin. Dadurch wird es möglich werden, auch „externe Dritte" in den Hafenbetrieb zu integrieren.

IX. Stückgut

Die Nutzung des Südhafens als Umschlag- und Lagerort für Stückgüter (also für Güter, „die auf Grund spezieller Anforderungen nicht ohne zusätzliche Aufwendungen in Container verladen werden können") beschränkt sich zur Zeit im wesentlichen auf Papier. Da im Marktsegment Papierlogistik durchaus Erweiterungsbedarf besteht, um Leistungsspitzen besser abfedern zu können, plant die BEHALA, im Unterhafen Erweiterungsflächen und im Oberhafen eine weitere Stückgutlagerhalle mit Anbindung an schienen- und wasserseitige Umschlaganlagen zur Verfügung zu stellen.
„Der Bauantrag für die Halle im Oberhafen befindet sich seit August 2008 im Genehmigungsverfahren."
Mit dem Ausbau der Gleisanlagen im Unterhafen werden weitere Flächen zum Havel-Altarm hin in die Fortentwicklung des Südhafens einbezogen. Geplant ist die Errichtung von zwei Umschlag- und Lagerhallen mit jeweils ca. 6.500 m² Nutzfläche.
„Auf Grund der Lage [des Südhafens] im westlichen Stadtgebiet Berlins mit seiner dort vorhandenen Industriestruktur wird die Akquirierung

potenzieller Kunden insbesondere in den Bereichen Fahrzeugbau, Maschinenbau und Elektrotechnik als realistisch eingeschätzt."

X. Massengut

Der Südhafen als „modernes innerstädtisches Logistikzentrum" soll selbstverständlich auch in Zukunft für Umschlagsgeschäfte im Bereich Massengut attraktiv bleiben. Die Versorgung der Region Berlin mit Bau-, Bauhilfs- und Bauzuschlagsstoffen, die Entsorgung von Abfällen, der Transport von Wert- und Recyclingstoffen sowie die Verbringung von Brennstoffen gelten dabei als Logistiksparten von besonderer Bedeutung. Entwicklungspotentiale sieht die BEHALA gegenwärtig weniger im Produktionsbetrieb des etablierten Betonmischwerks. Besondere Aufmerksamkeit wird hingegen dem Geschäftsfeld „umweltfreundliche Energieversorgung mit nachwachsenden Rohstoffen", speziell dem Umschlag von Ersatz- und Sekundärbrennstoffen, gewidmet.
Die Ansiedelung eines Unternehmens für Metallrecycling im Südhafen gilt der BEHALA als eine Art Paradigma für zukünftige Projekte im Bereich Massengutlogistik, denn dessen Konzept sei grundsätzlich auch auf andere Wertstoffkategorien übertragbar. „Potenziell kommt dafür jedwede Art von Wertstoffsammlung, Wertstoffbehandlung bzw. Wertstoffverwertung in Frage, die den Abtransport größerer Chargen erfordert und damit den Wasserweg wirtschaftlich und umweltschonend nutzen kann."

XI. Nichtlogistische Nutzung

Die vorhandenen kleingewerblichen Nutzungen behindern die weitere Entwicklung des Südhafens nicht und können deshalb erhalten bleiben. Prinzipiell käme sogar deren Ausbau oder eine Neuansiedlung ergänzender Gewerbe in Betracht, z. B. Handwerk, Planendienste oder Vermietungsdienste für Baumaschinen, Stapler, Kräne etc.
Im nördlichen Bereich des Unterhafens wird ein Geländestreifen für Bürobauten freigehalten. Auch auf der westlichen Fläche zum Havel-Altarm ist eine Büronutzung denkbar. Der südliche Bereich des Unterhafens soll allerdings wegen der dort vorhandenen Gleisanlagen logistischen Zwecken vorbehalten bleiben. Die BEHALA zieht sogar eine Teilverfüllung des Altarms der Havel im Bedarfsfalle in Betracht.
Freizeit- und Erholungsflächen sind auf dem Südhafengelände nicht vorgesehen.
Im Gegensatz zur „richtigen" Havel ist für den Havel-Altarm kein Ausbau auf 4 m Wassertiefe geplant. Da die dort vorhandenen Kaibereiche keinen wasserseitigen Umschlag ermöglichen, können ausschließlich Liegeplätze angeboten werden. Als gewerbliche Nutzer kommen Unternehmen der Fahrgastschiffahrt oder Veranstalter von Flusskreuzfahrten in Frage. Die erforderlichen Servicebereiche für Stromversorgung, Schmutzwasserübernahme, Trinkwasserbereitstellung usw. sind zu erweitern bzw. neu aufzubauen.

XII. Fazit

Die Position der BEHALA ist als eine verhältnismäßig starke zu charakterisieren.
Die dargestellten politischen Grundsatzentscheidungen und die dementsprechenden rechtlichen Festlegungen auf Bundes- und Länderebene:
— Masterplan Güterverkehr und Logistik (2008);
— Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen (2009);
— Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin (2006);
— Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg (2007);
— Landesentwicklungsplan Berlin – Brandenburg (2009)
machten es der landeseigenen Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft geradezu zur Verpflichtung, endlich ein „mittel- bzw. langfristiges Konzept zur Nutzung des Südhafens Spandau" vorzulegen, das einerseits die wirtschaftlich unabdingbare Kontinuität im Dienstleistungsangebot für die bereits am Standort tätigen Unternehmen sichert; es andererseits jedoch im Hinblick auf zu erwartende positive Entwicklungen im Bereich des Güterverkehrs und des Warenumschlags ermöglicht, die an der Unteren Havel offenbar vorhandenen, wertvollen räumlichen und technischen Potentiale im Rahmen realistischer Planungen systematisch zur Entfaltung zu bringen und eine optimale Ausnutzung aller logistischen Strukturen zu verwirklichen.
Sollte es mit der Realisierung des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE 17) tatsächlich zu einem Ausbau der Havel auf 4 m Wassertiefe und damit zu einer maximalen Abladetiefe von ca. 2,80 m kommen, dann dürfte sich der Spandauer Südhafen auf Grund seiner „exponierten Lage" an einer Hauptwasserstraße und seiner bereits bestehenden „umfassenden" Anbindung an Straßen und Gleisanlagen zu einem äußerst attraktiven Umschlagsplatz entwickeln, den auch Europaschiffe und Großmotorgüterschiffe mit zweilagiger Containerfracht anfahren können.
Nach Auffassung des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin kann der Südhafen Spandau in Zukunft überdies eine wichtige Rolle als „Leichterhafen" bzw. als „Tiefwasserhub" für Ladungen von und zur Havel-Oder-Wasserstraße übernehmen.
Mit dem ebenfalls in der Planung befindlichen Neubau der Schulenburgbrücke zur Anhebung der Durchfahrthöhe auf 5,25 m (über oberen Betriebswasserstand) geht die Möglichkeit einher, durch eine Trassenführung zwischen (verstärkter, gegebenenfalls versetzter) Kaimauer und Brückenwiderlager eine durchgehende Bahnverbindung für die beiden Hafenareale zu schaffen.
Ein Vergleich der Entwicklungspotentiale der einzelnen Logistiksparten führte die BEHALA zu dem Ergebnis, dass insbesondere die Bereiche Container- und Stückgutlogistik in Zukunft besondere Aufmerksamkeit und „akquisitorische Anstrengungen" verdienten.
Überraschenderweise blüht bescheidenes Leben auch außerhalb der Hafenanlagen. Die Anwohner möchten von Industrielärm und Immissionen aller Art sowie von den erschütternden Auswirkungen des

Schwerlastverkehrs möglichst verschont bleiben. Den überaus interessanten Konzeptionen der BEHALA indes waltet, im Gegenteil, eine nur mäßig verborgene Tendenz zum Expansionismus inne. An einer Stelle des „Hafenentwicklungsplans Südhafen" (Seite 18) werden die „geringen Platzverhältnisse" (im Zusammenhang mit Fragen zur Technik des Containerumschlags) ausdrücklich beklagt. Überhaupt verdankt der „Hafenentwicklungsplan" seine bloße Existenz indirekt einem Rechtsstreit zwischen der BEHALA und dem Land Berlin, vertreten durch das Bezirksamt Spandau, vor dem Verwaltungsgericht. Gegenstand des Verfahrens war der Beschluss der Spandauer Stadtplaner vom September 2006, den dem Südhafen, genauer: dem Unterhafen auf dem Westufer der Havel gegenüber liegenden Flächen östlich der Götelstraße per Aufstellung des Bebauungsplanes 5-39 den Status eines „allgemeinen Wohngebiets" zuzuweisen. Im Zuge dieser Auseinandersetzung erbat sich die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung von der BEHALA eine konzeptionelle Darstellung zu den geplanten Nutzungserweiterungen im Südhafen. Die Motivation der Berliner Hafenbetreiber und Hafenentwickler (mit nach wie vor „beschränkter Haftung") zur Klageführung liegt auf der Hand: Ein „allgemeines Wohngebiet" genau gegenüber von größeren Arbeitsstätten im Hafen könnte möglicherweise eines unschönen Tages substantielle Forderungen der Wohnbevölkerung nach wirkungsmächtigem Schutz vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch den Hafenbetrieb zur Folge haben. Die BEHALA handelt deshalb nach dem Prinzip: „Wehret den Anfängen!" Sie will sich alle Optionen offenhalten und ist deshalb bestrebt, einer allzu großzügigen Auslegung des Bauplanungsrechts durch das Bezirksamt Spandau von Berlin einen eisernen Riegel vorzuschieben.

Reinhard Tantow
Berlin, 10. Februar 2012