kreisfairkehr stuttgart

VCD Mobilität für Menschen.

Themen		Planung an der Friedrichswahl	3	Schutzstreifen	5
Einladung zur JMV	1	Fußverkehr in Stuttgart	3	Aufbruch	6
Bundesmobilitätsgesetz	2	Barrierefreiheit im ÖPNV	4	Zum Tod von Gangols Stocker	6

Einladung zur Jahres-mitgliederversammlung 2021

Liebe Mitglieder des VCD Kreisverband Stuttgart, der Vorstand des VCD-Kreisverbands Stuttgart lädt zur Jahresmitgliederversammlung (JMV) am Freitag, 8. Oktober 2021 um 18:30 Uhr ins Umweltzentrum, Rotebühlstraße 86/1 ein.

Normalerweise findet unser JMV im Februar statt. Coronabedingt haben wir diese verschoben, in der Hoffnung, sie jetzt mit persönlicher Anwesenheit stattfinden lassen zu können. Derzeit sieht es so aus, als wäre dies im Oktober möglich, wir wissen aber tatsächlich nicht, wie sich die Inzidenzzahlen entwickeln werden und ob wir dann doch eine hybride oder rein digitale Versammlung durchführen müssen. Deshalb die Bitte: Schaut vor dem 8. Oktober nochmals auf unsere Homepage (www.vcd-stuttgart.de unter Termine), wo dann der letzte Stand der Dinge angegeben sein wird.

Das persönliche Treffen ist besonders dann wichtig, wenn es um Wahlen und die Diskussion um die weitere Arbeit des VCD geht. Im Vorstand steht ein Umbruch an, der erste Vorsitzende tritt nach über 20 Jahren nicht mehr an. Erwünscht ist, dass sich der Vorstand verjüngt, auch dass er sich entsprechend unseren Mitgliedern geschlechtsparitätisch aufstellt. Gefragt sind nicht nur Spezialisten für die einzelnen Verkehrsarten, sondern auch Organisationstalente, IT-Freaks oder auch Menschen, die sich einfach gerne austauschen.

Der JMV liegt die Mustertagesordnung, wie sie in der fairkehr abgedruckt ist, zugrunde. Es liegt schon seit einiger Zeit ein Antrag zu S 21 bzw. den geplanten Ergänzungsmaßnahmen vor. Während bezüglich Erhalt der Gäubahnstrecke und des Kopfbahnhofs im KV große Einigkeit herrscht, gibt es zu Frage, was an ergänzenden Maßnahmen notwendig ist, stark unterschiedliche Meinungen. Tunnelbauten werden aufgrund der klimaschädigenden Herstellung von Beton und Stahl zunehmend in Frage gestellt. Sollen wir deshalb auf unsere bisherigen Forderungen nach Bau des Nordkreuzes und eines verbesserten Nordzulaufs verzichten? Und wie verhalten wir uns zur Planung des Landesverkehrsministeriums, einen Ergänzungsbahnhof in Tieflage zu bauen? Wie muss die Infrastruktur für eine Verkehrswende mit mehr als doppeltem Fahrgastaufkommen im Bahnverkehr aussehen?

Diese Fragen möchten wir bei der JMV gerne mit euch allen diskutieren. Deshalb kommt, mischt euch ein, engagiert euch im VCD in Stuttgart.

Mitarbeit in Arbeitskreisen?

Auch für die laufende Arbeit suchen wir noch engagierte Menschen: So gibt es konkret die Idee, einen Arbeitskreis "Finanzierung von Projekten" und einen Arbeitskreis „Jugendarbeit" einzurichten. Wer Interesse hat, möge sich direkt bei uns melden unter info@vcd-stuttgart.de

Weitere Informationen unter www.vcd-stuttgart.de

Der Vorstand

Rundbrief als PDF

Sie wollen vom Briefversand auf die E-Mail-Variante umsteigen? Dann schicken Sie uns eine E-Mail! Ihr Vorteil: Sie erhalten den Rundbrief früher und als farbige PDF-Datei.

Bitte teilen Sie uns Ihre E-Mail-Adress-Änderungen ebenfalls rechtzeitig mit, da sonst wieder Postversand erfolgt.

kreisfairkehr@vcd-stuttgart.de

Vorteile für VCD-Mitglieder

Vergünstigter VCD-Anwaltsservice

Ökologische Schutzbriefe / 24-Stunden-Pannenhilfe schon ab 29 Euro im Jahr.

Individuelle und kostenlose Verkehrsberatung

Fünf Mal im Jahr das VCD-Magazin **fairkehr** plus jährlich die VCD Auto-Umweltliste.

Wir brauchen ein Bundesmobilitätsgesetz (BMG)

Im September wird ein neuer Bundestag gewählt und damit werden die Weichen für die Politik der nächsten Jahre gestellt. Der VCD Bundesverband hat im letzten Jahr einen Vorschlag für ein BMG erarbeitet, das nun breit diskutiert werden soll um dann in den Koalitionsvertrag der neuen Regierung einzugehen.

Hier will ich auf zwei Dinge hinweisen, die ich besonders problematisch sehe:

Erstens ist die zentrale Zuständigkeit des Bundes für ganz konkrete Maßnahmen wie etwa Höchstgeschwindigkeiten anzuprangern. Wenn Gemeinden vor Ort Tempo 30 einführen wollen, können Sie das nur für bestimmte Straßen und unter bestimmten Bedingungen.

Ein anderes Beispiel: Der Bund hatte die Maximalgebühr für Bewohnerparken auf 30,70 € pro Jahr festgelegt (inzwischen geändert, allerdings erst wirksam mit entsprechender Landesverordnung). Auch das sollte eine Gemeinde für sich entscheiden können. In Amsterdam sind dafür über 800 € zu zahlen. Bei diesem Preis würde sich evtl. manche*r überlegen einen Stellplatz in der Tiefgarage zu mieten.

Daher fordern wir: Es braucht einen bundesweiten Rahmen, der übergeordnete Ziele zu Klima- und Umweltschutz festlegt, auch zur Sicherheit und Gesundheit der Bürger, aber nicht feste Maßnahmen oder Gebühren vorschreibt. Vor Ort ist die Expertise am größten, die Akzeptanz und Gestaltung von Maßnahmen wird durch lokale Partizipation wesentlich erhöht.

Jede Maßnahme und jedes Projekt müssen sich auf diese übergeordneten Ziele hin prüfen lassen und ggf. genehmigt bzw. abgelehnt werden.

Verkehrsprojekte müssen integriert und an Nachhaltigkeitszielen ausgerichtet geplant, finanziert und gestaltet werden.

Zweitens haben wir heute zig verschiedenen Gesetze, die einzelne Bereiche unserer Mobilität in Deutschland rechtlich regeln: Straßenverkehrsordnung, großteils aus den 1930er Jahren (vor allem Regeln für das leichte Vorankommen von Pkws und Lkws), Eisenbahnverkehrsgesetz aus der Kaiserzeit, Personenbeförderungsgesetz, Bundeswasserstraßengesetz, Bundesfernstraßengesetz, die Raumordnung und eine Menge Verwaltungsvorschriften und Richtlinien.

Auch hier würde ein Bundesmobilitätsgesetz mit übergeordneten Zielen die einzelnen Gesetze ablösen. Die Vereinfachung würde eine integrierte Planung von Projekten erleichtern und könnte endlich am Menschen ausgerichtet werden. Wir brauchen wieder lebenswerte Städte und Gemeinden, die einen sozialen Gesellschaftszusammenhalt fördern.

Also gehen Sie an Wahlstände, fragen Sie ihre Kandidaten nach lebenswerten Städten und geben Sie Ihnen den Hinweis auf ein Bundesmobilitätsgesetz. https://www.vcd.org/bundesmobilitaetsgesetz/

Marlis Heck

Veranstaltungshinweis

Die Allianz „Mobilitätswende für Baden-Württemberg“ macht zwei digitale Diskussionsveranstaltungen unter dem Titel „Weichenstellungen für eine menschen- und klimagerechte Mobilitätswende“ mit den Stuttgarter Bundestagskandidat*innen. Sie finden statt am 2. September 21 (Wahlkreis 1) und am 16. September (Wahlkreis 2).

Einwahldaten und Informationen unter: https://mobilitaetswende-bw.de

Zur Verkehrsplanung an der Friedrichswahl

Derzeit stellt die Stadt Stuttgart Varianten zum Umbau der Friedrichswahl zu Diskussion: Geplant ist hier ja der Rückbau der Auffahrtsschleife und eine direkte Führung der B10 / B27 in Verlängerung der Heilbronner Straße. Es gab im Jahre 2018 einen Grundsatzbeschluss, die Stadtbahntrasse oberirdisch zu erhalten und die Bundesstraße in einem Tunnel unter der Stadtbahn und dem Knotenpunkt Ludwigsburger Straße hindurch zu führen. Weiter soll die Verbindung zur Wernerstraße /Schwieberdinger Straße über die Mea-Brücke ergänzt werden. Zum Tunnel im Zuge der Bundesstraße werden drei Varianten vorgestellt: Ein Kurztunnel in Stadtauswärtsrichtung für knapp 100 Mio €, ein Kurztunnel in beiden Fahrtrichtungen für 133 Mio € sowie ein langer Tunnel mit 600 m für fast 400 Mio €. Zum Vergleich: Die (fehlenden) Investitionen für barrierefreie Bushaltestellen belaufen sich in ganz Stuttgart auf ca. 30 Mio €.

Genauso wie sich der VCD gegen den Rosensteintunnel und den Pragtunnel – beide verursachten Kosten in Höhe von rund 600 Mio € - gestellt hat, halten wir den Ausbau des Knotenpunkts Friedrichswahl für falsch und für eine weitere Verschwendung von Finanzmittel für den motorisierten Individualverkehr. Statt den Durchgangsverkehr im Zuge der B10 / B 27 aus Stuttgart heraus zu halten und den Zielverkehr in einem Stauraum vor der Stadt abzufangen, wird hier eine zusätzliche Beschleunigung von unerwünschtem Kfz-Verkehr unterstützt. Die Führung der Fußgänger und Radfahrer ist in den Planungsvarianten wieder einmal untergeordnet, an den Rand gedrückt und kompliziert; man muss sich da von einer Mittelinsel zur anderen hangeln. Nur im Zuge der Ludwigsburger Straße sind Radfahrstreifen vorgesehen, ansonsten spielt sich alles auf Geh- und Radwegen mit 2,5 m Breite ab. Nicht ausreichend berücksichtigt ist auch der geplante Radschnellweg von Stuttgart nach Kornwestheim, der diesen Knotenpunkt tangiert.

Im Herbst soll es ein Beteiligungsverfahren dazu geben. Wir werden uns entsprechend dazu äußern und rufen euch auf, dazu Stellung zu nehmen.

Christoph Link

Fußverkehr in Stuttgart

Für den VCD Stuttgart besuchte Ulrich Heck zusammen mit Peter Erben vom Fuß e.V. den seit November 2020 eingesetzten Bürgermeister Dr. Clemens Maier, der nun das Referat Sicherheit, Ordnung und Sport führt. Bei diesem Termin sollte noch einmal das 2017 von der Stadtverwaltung mit der Planersocietät erarbeitete Fußverkehrskonzept (https://www.stuttgart.de/medien/ibs/Fussverkehrskonzept_LHS_Endbericht.pdf) in den Mittelpunkt gestellt werden.

Seither ist die Situation für Fußgänger leider eher schlechter als besser geworden. Infrastruktur für andere Verkehrsteilnehmende landet auf dem Gehweg, wie etwa Parkscheinautomaten, Luftfilter, Schilder, aber auch Zweiräder aller Art. Unverständlich ist, dass nach wie vor von Ordnungskräften großzügig über Verfehlungen hinweggesehen wird, beispielsweise wenn parkende Autos weniger als 1,50 m für Fußgänger*innen übrig lassen.

Wir fordern daher die konsequente Umsetzung des Fußverkehrskonzepts und haben hierzu ein Schreiben verfasst (https://bw.vcd.org/fileadmin/user_upload/BW/Verbaende/Stuttgart/Themen/Fuss/Fuss-Verkehr-VCD-Stuttgart.pdf), das in die gleiche Richtung zielt wie der Stuttgarter Fußverkehr Appell 2021 des FUSS e.V. Stuttgart (https://stuttgart-zu-fuss.de/images/Stuttgarter_Fuverkehr_Apell_2021_Endfassung.pdf)

Ein Ziel ist, mehr Platz für alle zu schaffen und den ruhenden Verkehr zu verlagern, vor die Stadt und in leerstehende Tiefgaragen. Dazu muss das Anwohnerparken deutlich verteuert werden, in Stockholm z.B. kostet das Anwohnerparken über 800 € pro Jahr, in Amsterdam über 500 € in Kopenhagen über 150 € und in Deutschland war bisher der Höchstsatz auf 30,70 € p.a. festgeschrieben. Bei einem Preis von 800 € p.a. wäre auch ein Tiefgaragenplatz eine gute, überlegenswerte Option. In Stuttgart West ist kaum ein Platz unter 100 € / Monat zu haben.

Der gewonnene Raum muss als Fuß- und Radweg sinnvoll für gute, sichere und schnelle Verbindungen genutzt werden.

Marlis Heck

Barrierefreiheit im ÖPNV

Im Personenbeförderungsgesetz ist das Ziel formuliert, „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen." Zwar gibt es auch Ausnahmeregelungen, aber damit ist sicher nicht gemeint, dass diese für die Mehrzahl gelten soll: In Stuttgart sind nach Angaben des Tiefbauamts mehr als die Hälfte der Bushaltestellen noch nicht barrierefrei, von 822 Haltepunkten sind gerade 376 niveaugleich – d.h. mit einem 18 cm hohen Bord – ausgestattet. Jährlich sollen weitere ca. 20 Bushaltestellen dazu kommen; wird in diesem Tempo weitergearbeitet, werden die letzten Bushaltestellen erst im Jahre 2043 für Rollstuhlfahrer nutzbar sein.

Das wäre eine traurige Bilanz für eine so reiche Stadt wie Stuttgart und eine bittere Perspektive für zunehmend mehr Menschen, die auf Barrierefreiheit angewiesen sein werden. Wir appellieren deshalb an den Gemeinderat, in den kommenden Jahren dreimal jährlich 10 Millionen Investitionsmittel zur Verfügung zu stellen, um dem gesetzlichen Auftrag nach Barrierefreiheit noch bis zum Jahre 2024gerecht zu werden.

Noch schwerwiegender ist die Situation bei der S-Bahn, weil hier ein größerer Personenumschlag stattfindet und es oft keine Alternativ-Stationen gibt: Von den 85 S-Bahn-Stationen in der Region ist an 32 Stationen kein barrierefreier Einstieg möglich. Nach Plänen der Deutschen Bahn sollen diese bis 2035 umgebaut werden. Vielerorts ist der niveaugleiche Einstieg schon seit vielen Jahren versprochen worden, ohne dass Taten folgen. Unverständlich ist vor allem, dass selbst an Stationen, die nur von S-Bahnen angefahren werden und nur für diese gebaut wurden, das Niveau der Bahnsteige nicht an das der S-Bahn angeglichen wurde wie z.B. in Weil der Stadt. Statt viel Geld in unsinnige Großprojekte zu stecken, sollte die DB ganz schnell hier konkrete Verbesserungen schaffen und Taten folgen lassen. Dies sollte der VRS über den Nahverkehrsplan auch konkret einfordern.

Christoph Link

Für alle Fälle fahrradversichert!

Wir beraten Sie gerne.
www.vcd-service.de

ökologisch
VCD Service GmbH
innovativ

Mitgliederservice
VCD Kreisverband Stuttgart e.V.
Büro im Umweltzentrum
Rotebühlstraße 86 / 1
70178 Stuttgart

Telefon 0711 46 90 92 79
Fax 0711 46 90 92 60

info@vcd-stuttgart.de
www.vcd-stuttgart.de

Stattverkehrsrunde
An jedem dritten Mittwoch im Monat um 19 Uhr im Umweltzentrum, derzeit auch digital möglich (bitte nachfragen).

Anfahrt
Sie erreichen uns mit mit S-Bahn (S1 und S6) und Bus (42 und 44), Ausstieg: Haltestelle Schwabstraße.

Spenden
Spendenkonto bei der GLS Bank
DE67 4306 0967 7015 3213 00

Impressum
VCD Kreisverband Stuttgart e.V.
Büro im Umweltzentrum
Rotebühlstraße 86 / 1
70178 Stuttgart

Redaktion
Christoph Link (V.i.S.d.P.)

Schutzstreifen – Lösung oder Problem?

Mit dem Gemeinderatsbeschluss „Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen" vom Februar 2019 sind Schutzstreifen für Radfahrende nicht mehr auszuführen. Die Stadtverwaltung will aber weiterhin auch mit Schutzstreifen planen. Der Grund ist oftmals klar: Parkplätze können bestehen bleiben und man hat weitere „Radinfrastruktur" geschaffen.

Leider nutzt diese Form der Straßenmalerei für die Sicherheit der Radfahrenden nichts, es wird eher gefährlicher. Das Konstrukt Schutzstreifen stammt aus der Vergangenheit. Der Streifen kann bis zu 1,5 m breit sein und ist mit einer gestrichelten Linie von der Kernfahrbahn abgegrenzt. Kraftfahrzeuge dürfen nur im Bedarfsfall über die Linie fahren. Es gilt für Kraftfahrzeuge das Abstandgebot von mehr als 1,5 m beim Überholen.

Warum sind Schutzstreifen gefährlich? Radfahrende müssen mind. 1,0 m Abstand zu parkenden Autos und zum Gehweg einhalten. Das ist auf einem 1,5 m breiten Streifen nur möglich, wenn man ganz links fährt. Viele Autofahrende sehen jedoch die gestrichelte Linie als Trennung an und überholen mit minimalen Abstand. Fahren geduldige Autofahrende hinter dem vermeintlichen Verkehrshindernis Radfahrer her, fühlen diese sich dadurch bedrängt. Kinder möchte kaum jemand auf diese Form der Radinfrastruktur schicken.

Dass Radfahrende nebeneinander fahren und wie Auto- oder Businsassen miteinander reden ist auf Schutzstreifen unvorstellbar. Neben den Kindern zu radeln und sie durch den Verkehr zu leiten ist nicht möglich.

Für die Radfahrenden gibt es zusätzlich die Ungewissheit, ob sie nicht doch von hinten angefahren werden. Der Schutzstreifen erzeugt bei den meisten Radfahrenden Stress, weil ihre Gesundheit vom guten Willen und der Aufmerksamkeit der Autofahrenden abhängig ist und sie sich als Verkehrshindernis fühlen. Aus Sicht der SSB sind Radfahrende auf Schutzstreifen, die nicht gefahrlos überholt werden können, Verkehrshindernisse, die u.U. Anschlüsse und Fahrpläne gefährden.

Würde man nun Radfahrstreifen nach dem geforderten Stuttgarter Qualitäts-Standard planen, könnten die Radfahrenden stressfrei auf einem über 2 m breiten Weg, getrennt vom Autoverkehr und von zu Fuß Gehenden, fahren. Nebeneinander fahren und Überholen wird möglich. Für die Autofahrenden und vor allem für den ÖPNV gibt es keine Verzögerungen an Steigungsstrecken.

Schutzstreifen werden geplant, damit privates Eigentum in Form von Autos auf öffentlichen Straßen abgestellt werden kann. Parkplätze und Schutzsteifen schüren damit Konflikte im Verkehr. Einige Leute können ihr Privateigentum im öffentlichen Raum abstellen, viele Verkehrsteilnehmer gefährden dadurch sich und andere bei Überholmanövern. Selbst aus der Windschutzscheibenperspektive ist der Schutzstreifen keine Lösung, sondern nur der Aufschub einer Lösung.

Aufbruch

Im Kreisverband Stuttgart agiert im Moment nur eine einstellige Zahl von Personen, was in etwa soviel ist wie die Größe des Vorstands. Alles inhaltliche Wirken für unsere Ziele lastet also auf jenen, die sich gleichzeitig um die Vereinsformalia wie Kassenführung und Mitgliederversammlungen mehrerer Ebenen kümmern müssen und deren ehrenamtliches Engagment sich zudem meist auf andere Vereine, sei es ADFC, Sport oder den VCD-Landesverband erstreckt. So kommt es, dass viele mögliche Aktionen und Projekte nicht real werden, gerade in der Zeit im Umbruch, in der es gilt, vieles zu gestalten: Die Verkehrswende für Klimaneutralität, lebenswerte Wohnquartiere, leistungsfähiger Bahnknoten in Stuttgart, Verkehrserziehung und Freizeit für die Jugend - für all das wird in Stuttgart zu wenig getan.

Aber richten wir den Blick nach vorne. Ein moderner Verein muss vor allem kommunizieren, die Themen präsentieren, überzeugen und zur Mitarbeit anregen. Dazu gehören Newsletter, Webpräsenz, Vorträge und Workshops in Präsenz und zunehmend online, Infostände und Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Entscheidern, Begleitung städtischer Ausschüsse und politisches Wirken insgesamt. Dafür sind sowohl extrovertierte Talente als auch Hintergrundarbeit gefragt z. B. bei der Nutzung der IT-Systeme - verkehrliche Visionen gepaart mit Können.

Du als Mitglied. Wie gewinnt man Menschen mit Zeit und Ideen? Ich meine, dass man sich selbst gedanklich noch einmal in die Lage zurückversetzen kann, was einen zum Beitritt bewegt hat. Was wollte man erreichen, was wollte man umsetzen? Stößt man auf Leute wie Du, wäre es doch gut, auf den VCD und unsere Kontaktmöglichkeiten hinzuweisen. So können die eigenen Motive in nächster Generation verwirklicht werden. Was wir aktuell ins Auge fassen, steht in dieser Ausgabe – primär geht es aber darum, mehr und Neues zu machen.

Möglichkeiten

- spielerisches Informationsmaterial für die Jugend
- Exkursionen
- Nutzung von Open Data und Apps: OpenStreetMap, Bahn / ÖPNV …
- Umsetzung der VCD-Initiativen vor Ort: lebenswerte Stadt, klimafreundliche Mobilität, Vision Zero
- Vorträge
- ÖPNV-Konzepte entwickeln – Bestpreis, Weiterentwicklung Stadtbahn
- (neue) Arbeitsgruppe zu Deinem innovativen Thema

Wer sich hier angesprochen fühlt, melde sich unter info@vcd-stuttgart.de oder unter gero-vcd@innocircle.com

Termine

Stadtverkehrsrunde
Jeden 3. Mittwoch im Monat, 19 Uhr
UWZ Rotebühlstraße 86/1

Critical Mass
Jeden 1. Freitag im Monat, 18:30 Uhr
Treffpunkt: Feuersee

Mobilitätswoche Stuttgart
16.– 22. September
Augustenstraße (Höhe Merlin)

Mobilitätswende-Allianz mit KUS und VCD
Stuttgarter Bundestagskandidat*innen in der Diskussion um eine klimagerechte Mobilitätswende.
Weitere Informationen unter **mobilitätswende–bw.de**
2. und 16. September

Jahresmitgliederversammlung des VCD KV Stuttgart e.V.
8. Oktober, 18:30 Uhr
Umweltzentrum, Rotebühlstraße 86 / 1

Zum Tod von Gangolf Stocker, gestorben 26. März 2021

Gangolf Stocker war jahrzehntelang Mitglied im VCD (seit 1999). Einige von uns kennen ihn noch vom Verband der Kriegsdienstverweigerer, vom Väteraufbruch für Kinder in den 70er und 80er Jahren des letzten Jahrhunderts, von gemeinsamer Arbeit in der Lokalen Agenda Stuttgart und von vielen gemeinsamen Aktionen wie hier der Demo am 22. September 2003 mit den Gehzeugen (Gangolf Stocker mit selbstgemachtem Plakat mit OB Schuster und MP Teufel) oder der gemeinsamen Ausrichtung des BUVKO 2007 in Stuttgart. Gangolf hat sich immer wieder im VCD eingebracht. So hatten wir beispielsweise zusammen ein Verkehrsberuhigungskonzept für den Stuttgarter Westen entwickelt.

Damit wollen wir darauf hinweisen, dass er sich nicht nur im Kampf gegen Stuttgart 21 engagiert hat – sicher sein größtes Verdienst und herausragendstes Engagement. Wie wir war auch er sehr enttäuscht über das Ergebnis des Bürgerentscheids im Jahre 2011. Auch dass wir nahe dran waren, S 21 zu verhindern, es aber doch nicht geschafft haben – diese Enttäuschung hat letztlich zu seinem Abschied aus dem Rathaus vor fünf Jahren geführt. Seine Verdienste bleiben für uns vorbildhaft.

Gangolf Stocker mit seinem Gehzeug