



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

4001 /AB

GZ. BMVIT-10.000/0012-II/CS3/2006 DVR:0000175

2006-05-15

zu 4057/J

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 15. Mai 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4057/J-NR/2006 betreffend verkehrspolitische Bankrotterklärung am Beispiel der Schnellbahnlinie S80, die die Abgeordneten Mag. Becher und GenossInnen am 15. März 2006 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil:

Wie schon in der Beantwortung der Anfrage vom 20. Februar 2006 dargelegt, gibt es betreffend den Ausbau der Schnellbahnlinie S80 zwischen Staatssekretär Mag. Kukacka und mir keine divergierenden Aussagen.

So wie bisher, wird am Ausbau der Strecke von Stadlau nach Marchegg festgehalten und wurde dieser auch nie in Zweifel gezogen. Hinsichtlich des Ausbaustandards wurde immer auf die Elektrifizierung und auf Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung zwischen Stadlau und Marchegg hingewiesen, wobei diese Kapazitätssteigerung durch einen selektiven zweigleisigen Streckenausbau erfolgen soll. Lediglich der durchgehende zweigleisige Streckenausbau wurde im Zusammenhang mit den in diesem Bereich geplanten Ausbaumaßnahmen der U-Bahn Linie U2 als überprüfungsbedürftig dargestellt. In diesem Zusammenhang muss ich neuerlich daran erinnern, dass diese Redimensionierungsmaßnahme der S80 auf eine schriftliche Vereinbarung des damaligen Verkehrsministers Dr. Einem mit der damals zuständigen Finanzstadträtin Mag. Ederer zurückgeht. Die im Motivenbericht erfolgte Darstellung, dass an meinen Aussagen nunmehr eine interessante Wendung erkennbar wäre, ist daher insofern nicht nachvollziehbar, da in der Anfrage selbst die Änderung der Bedeutung der S80 nach Inbetriebnahme der U2 angesprochen wird.

Hinsichtlich des in der Anfragebeantwortung vom Februar 2006 angegebenen Realisierungszeitraumes zwischen 2008 und 2011 handelt es sich um ein best case Szenario für die Umsetzung dieser Maßnahmen.

Fragen 1 bis 4 und 19 bis 21:

In Ihrer Anfragebeantwortung 3706/AB XXII.GP.-NR schreiben Sie, dass *„ein selektiv zweigleisiger Ausbau zur Kapazitätssteigerung zwischen Stadlau und Marchegg geplant“* sei. Welche Streckenabschnitte sind von dem von Ihnen angekündigten zweigleisigen Ausbau betroffen?

In der unter 1. angeführten Anfragebeantwortung heißt es weiter, dass die zweigleisigen Abschnitte zu einem späterem Zeitpunkt *„kapazitätsorientiert verlängert werden“* könnten, allerdings nur dann, wenn Bedarf bestehe. Welche Kriterien sind für allfällige weitere zweigleisige Ausbaumaßnahmen Ihrer Ansicht nach maßgebend?

Ist eine Bedarfserhebung in Bezug auf einen weiteren in Frage kommenden zweigleisigen Ausbau der Schienenverbindung Wien – Bratislava über den Marchegger Ast vorgesehen?

Wenn ja, wann soll diese erfolgen und welche Streckenabschnitte kommen für bedarfsorientierte nachfolgende Ausbaumaßnahmen aus heutiger Sicht in Frage?

Mit welchen Kosten wäre eine Vorziehung des vollständigen zweigleisigen und elektrifizierten Ausbaus der Schienenverbindung Wien – Marchegger Ast – Bratislava gegenüber einem *„selektiv zweigleisigen Ausbau“* verbunden?

Wurden von Ihrem Ressort Berechnungen hinsichtlich der Verkehrszunahme zwischen Wien und Bratislava angestellt?

Wenn ja, zu welchem Ergebnis kommen Sie und welche Schlussfolgerungen leiten Sie davon ab?

Antwort:

Der Ausbau von Eisenbahnstrecken zur Kapazitätssteigerung erfolgt auf Grund einer Betriebssimulation auf der Basis von geplanten Fahrgastzahlen und Tonnagen und deren Umlegung auf Zugzahlen. Aus dieser Simulation ergeben sich die Bereiche in denen betriebliche Maßnahmen wie Überholungen oder Kreuzungen auf der Strecke stattfinden müssen und demzufolge die zweigleisigen Bereiche festzulegen sind. Nach diesen Planungen wäre der selektive zweigleisige Ausbau in den Abschnitten Stadlau bis Raasdorf und von Siebenbrunn-Leopoldsdorf bis Marchegg vorgesehen. Die diesbezügliche Projektsentwicklung ist derzeit im Laufen. Laut Mitteilung der ÖBB-Infrastruktur Bau AG sollen die Ergebnisse im Mai 2006 vorliegen. Dann können konkrete Aussagen über die jeweils zu veranschlagenden Kosten und damit eine Entscheidung über den endgültigen Ausbaubedarf getroffen werden.

Fragen 5 bis 7:

Sie schreiben in Ihrer Anfragebeantwortung 3706/AB XXII. GP.-NR vom 21. Februar dieses Jahres, dass *„der Ausbau der S80 (...) nach heutigem Stand unter Voraussetzung einer positiven Umweltverträglichkeitsprüfung ab 2008 möglich“* wäre. *„Die Bauzeit“*, führen Sie weiter aus, *„wäre mit etwa 3 Jahren zu veranschlagen“*. Hinsichtlich des Realisierungszeitpunktes ist von Ihrem Staatssekretär Kukacka in einer Presseaussendung vom 9. Dezember 2005 (OTS165, 2005.12.09) etwas anderes zu lesen: Dort heißt es, dass die *„Elektrifizierung und Kapazitätsausbau zwischen Hausfeldstraße und Marchegger Grenze über den Marchegger Ast“* gemäß *„derzeitiger Planung bis 2014 realisiert werden solle“*. Erst die Verhandlungen zwischen der Bundesregierung und den ÖBB würden zeigen, ob es eine Vorziehung

dieser Ausbaumaßnahmen auf 2011 möglich ist. Lag zum Zeitpunkt der Beantwortung der Anfrage 3739/J XXII. GP.-NR ein diesbezügliches Verhandlungsergebnis vor? Wenn ja, wie sieht dieses im Konkreten aus?

Wenn nein, welche Gründe rechtfertigen es, ohne Vorliegen eines entsprechenden Verhandlungsergebnisses den Beginn des streckenweisen zweigleisigen Ausbaus der Schienenverbindung Wien – Bratislava über den Marchegger Ast (unter Berücksichtigung einer positiven Umweltverträglichkeitsprüfung) auf das Jahr 2008 zu datieren?

Antwort:

Hiezu darf auf die Ausführungen zum Motiventeil letzter Absatz verwiesen werden.

Frage 8:

Wie erklären Sie sich den Umstand, dass die Schienenverbindung zwischen Wien und Bratislava über den Marchegger Ast laut der von der Homepage der ÖBB (http://www.oebb.at/vip8/bau/de/Projekte_Planung_und_Bau/index.jsp) stammenden Grafik keines der „Top-Projekte“ der ÖBB-Infrastruktur AG ist?

Antwort:

Gemäß jüngsten Aussagen des Vorstandes der ÖBB-Holding AG richtet sich das Hauptinteresse bei den Ausbaumaßnahmen in Richtung Slowakei auf die Schnellverbindung zwischen Wien und Bratislava über den Flughafen Wien, da dies kurzfristig den größten Nutzen sowohl für die Städteverbindung, als auch die Flugpassagiere und die Wirtschaft ergibt. Wie ihnen bekannt sein dürfte, sind auch die Stadt Wien und das Land NÖ für eine Vorziehung dieses Projektes massiv eingetreten und haben hierfür die Vorfinanzierung der Planungskosten übernommen. Die Slowakei plant derzeit an einem konkreten EU-Projekt zur Querung der Donau von Petržalka in die Stadtmitte von Bratislava.

Fragen 9 bis 18:

Stimmen Sie zu, dass die Strecke Wien – Bratislava über den Marchegger Ast die schnellste Schienenverbindung zwischen den beiden Metropolen darstellt?

Frage 1 der Anfrage 3729/J XXII. GP.-NR blieb ohne Angabe von Gründen unbeantwortet. Daher noch einmal: Ihr Staatssekretär plädierte am 30. April 2005 dafür, den „*Ausbau und die Elektrifizierung*“ der Schienenverbindung Wien – Bratislava über den Marchegger Ast vorzuziehen. „*Durch den Ausbau und die Elektrifizierung dieser Schienenverbindung soll eine Fahrzeitverkürzung zwischen Wien und Bratislava auf rund 35 Minuten erzielt werden*“, heißt es in einer Aussendung Ihres Staatssekretärs weiter (OTS028, 30.4.2005). Stimmen Sie zu, dass sich die von Ihrem Staatssekretär beabsichtigte Fahrzeitverkürzung zwischen Wien und Bratislava über den Marchegger Ast nicht allein mittels Elektrifizierung, sondern nur mit einem zweigleisigen Ausbau realisieren lässt?

Im Falle einer Verneinung von Frage 10: Wie anders lässt sich die von Ihrem Verkehrsstaatssekretär angeführte Fahrzeitverkürzung erreichen?

Ebenso enthielten Sie sich in Ihrer Anfragebeantwortung 3706/AB XXII. GP.-NR der Beantwortung von Frage 4: Der Verkehrsminister wird ein weiteres Mal gebeten, diese zu beantworten: Am 9. November 2005 erklärte die Vorstandsdirektorin des ÖBB-Personenverkehrs Wilhelmine Goldmann anlässlich der Präsentation des die Ostregion betreffenden Fahrplan-

wechsels gegenüber dem ORF: *„Wir investieren auch in die Infrastruktur der Strecke Wien – Bratislava, die Elektrifizierung ist vorgesehen, der zweigleisige Ausbau.“* Die Strecke Wien – Bratislava über den Marchegger Ast stellt hierfür die kürzeste und schnellste Schienenverbindung zwischen den beiden Städten dar. Teilen Sie die Ansicht, wonach es für die Österreichische Bundesbahnen am betriebswirtschaftlich sinnvollsten ist, eben diese Schienenverbindung zu elektrifizieren und zweigleisig auszubauen?

Wenn ja, warum sorgen Sie im Falle dessen nicht über einen vollständigen zweigleisigen Ausbau der Schienenverbindung Wien – Bratislava über den Marchegger Ast?

Wenn nein, warum nicht?

Auch über die Beantwortung der Frage 9 der Anfrage 3729/J XXII. GP.-NR wurde hinweggesehen. Selbige wird daher nachfolgend noch einem an den Verkehrsminister gestellt: Staatssekretär Kukacka begründete den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Wien – Bratislava über den Marchegger Ast mit *„erhöhten Zusatzaufträgen für die Wirtschaft, neuen Arbeitsplätzen für Pendler sowie einer Erhöhung der Beschäftigung in der heimischen Industrie“*. Dem ist noch hinzuzufügen, dass es in Folge der ersten Phase dieses Stadterweiterungsprojektes am ehemaligen Flugfeld Aspern und den damit entstehenden 5.000 Wohnungen für etwa 10.000 Menschen und der Ansiedlung von Gewerbebetrieben zu einer verstärkten Nachfrage nach öffentlichen Verkehrseinrichtungen kommen wird. In wie weit fanden oben genannte Aspekte in Ihrer ablehnenden Haltung zu einem beschleunigten Ausbau der Strecke Wien – Bratislava über Stadlau und Marchegger Ast Berücksichtigung?

Schleierhaft ist des Weiteren, warum die Fragen 10 bis 15 der Anfrage 3729/J XXII. GP.-NR nicht beantwortet wurden. Daher sei erlaubt, diese nachstehend zu wiederholen: In einem zwischen Ihrem Verkehrsstaatssekretär Kukacka und seinem slowakischen Ressortkollegen Jan Kotula unterzeichneten „Letter of Intent“ wurde eine Bahn-Fahrzeit von 40 Minuten zwischen den beiden Hauptstädten als Ziel vereinbart. Welche Schienenverbindung zwischen Wien und Bratislava erfüllt Ihrer Ansicht nach die angestrebte Zielfahrzeit von 40 Minuten?

In Ihrer Anfragebeantwortung 2902/AB XXII. GP.-NR rechtfertigen Sie Ihre negative Stellungnahme zum Ausbau der Schienenverbindung Wien-Marchegger-Ast-Bratislava damit, dass der Bau der Spange Flughafen – Götzensdorf einen *„wesentlichen Beitrag“* zur Schnellverbindung zwischen Wien und Bratislava leisten werde. In wie weit sind diese beiden Schienenverbindungen miteinander vergleichbar? Ist es nicht so, dass sich die nördliche Verbindung über den Marchegger Ast als schnellste Städteverbindung eignet, während das Schieneninfrastrukturausbauvorhaben zwischen dem Flughafen Wien und der Ostbahn der Integration des Flughafens in das Verkehrssystem Wien – Bratislava dient?

Wenn dem so ist, warum wird die Elektrifizierung und der gänzliche zweigleisige Ausbau dieser Strecke nicht früher als geplant in Angriff genommen?

Antwort:

Mit dem Ausbau zwischen Wien und Bratislava über den Marchegger Ast der Ostbahn wird eine Reduzierung der Fahrzeit von derzeit 57 Minuten auf etwa 40 Minuten angestrebt.

Ich muss mich wiederholen und darauf hinweisen, dass mit der Elektrifizierung des Marchegger Astes immer ein kapazitätssteigernder Ausbau der Strecke in Form eines selektiven

zweigleisigen Ausbaues geplant war. Dies ist für die geplanten Zugzahlen ausreichend. Eine weitere Verdichtung des Verkehrs bedarf der Verkehrsdienstbestellung durch die Stadt Wien und das Land Niederösterreich. Diese Absichten widersprechen auch nicht den Aussagen der Vorstandsdirektorin des ÖBB-Personenverkehrs vom 9. November 2005, in denen der Ausbau des Marchegger Astes als wichtig dargestellt wurde.

Das von Ihnen erwähnte Stadterweiterungsgebiet am ehemaligen Flugfeld Aspern soll nach den Plänen der Stadt Wien durch die U- Bahn Verlängerung mit einem hochrangigen innerstädtischen Verkehrsmittel erschlossen werden. Diese Funktion als innerstädtisches Verkehrsmittel kann eine Städteschnellverbindung zwischen Wien und Bratislava mit angestrebten 40 Minuten Fahrzeit nicht erfüllen.

Hinsichtlich der Aussagen von Staatssekretär Mag. Kukacka vom 9. Dezember 2005 auf Vorziehung des Ausbaues des Marchegger Astes - eventuell auf 2011 - ist jedoch ergänzend anzumerken, dass dabei auf die offenen Verhandlungen zwischen der Bundesregierung (Finanzministerium) und den ÖBB hingewiesen wurde. Dies als Zusage für einen fixen Baubeginn zu werten, kann auf Grund dieses Vorbehaltes nicht abgeleitet werden.

Fragen 22 und 23:

In der „Kronen Zeitung“ vom 6. Februar 2006 stand, dass es Ihnen zufolge zwischen Stadlau und Hausfeldstraße zu keinem zweigleisigen Ausbau kommen könne. Warum wurde dies der Anfragestellerin in der Anfragebeantwortung 3706/AB XXII. GP.-NR nicht mitgeteilt?

Wie kommen Sie zur Ansicht, dass zwischen den Streckenabschnitten Stadlau und Hausfeldstraße kein zweites Gleis gelegt werden könne, wenn laut Auskunft der Magistratsabteilung 21 (Stadtteilplanung und Flächennutzung) der Stadt Wien der erwähnte Streckenabschnitt als „Verkehrsband“ gewidmet ist, sodass demnach einem zweigleisigen Ausbau nichts entgegenstehen würde?

Antwort:

Es ist für mich nicht nachvollziehbar, weshalb von Ihnen das Originalzitat meiner Aussage in der Ausgabe der Kronen Zeitung vom 6. Februar 2006 mit den darauf folgenden eigenen Ausführungen des Redakteurs in Verbindung gebracht wird. Wie bereits in der Beantwortung der Anfragepunkte 1 bis 4 und 19 bis 21 ausgeführt, besteht die Absicht, den Abschnitt Stadlau – Raasdorf durchgehend zweigleisig auszubauen.

Fragen 24 bis 26:

In der zitierten Anfragebeantwortung schreiben Sie weiters, dass *„ein Ausbau der Donauquerung im Bereich der Ostbahnbrücke derzeit nicht aktuell ist; allfällige Möglichkeiten einer Zulegung weiterer Gleise zwischen dem linken und rechten Donauufer werden bei Bedarf zu untersuchen sein“*. Vor etwas mehr als einem Jahr hieß es dazu von Ihnen noch: *„Kapazitätsengpässe auf der Donauquerung und im anschließenden eingleisigen Streckenabschnitt behindern derzeit einen nachfragegerechten Verkehr Wien – Bratislava“* (2366/AB XXII. GP, 4.2.2005). Ist es allen Ernstes Ihre Ansicht, dass es angesichts der auf der Donauquerung verkehrenden S80, der Schnellzüge Richtung Prag, der seit Dezember 2005 stündlich fahrenden Euregio-Züge Wien – Bratislava, der Regionalzüge nach Marchegg, einzelner Züge Richtung Mistelbach sowie des Güterverkehrs keinen aktuellen Bedarf nach einem zumindest zweigleisigen Ausbau in diesem, einem Nadelöhr gleichkommenden, Bereich gibt?

Wenn dem so ist, wie begründen Sie Ihre realitätsferne Auffassung?

Falls Sie inzwischen Ihre Meinung betreffend Ausbau der Donauquerung im Bereich der Ostbahnbrücke geändert haben: Welche Schritte werden Sie zur Behebung der Kapazitätsengpässe auf diesem Streckenabschnitt setzen?

Antwort:

Mein Hinweis in den Anfragebeantwortung vom 20. Februar 2006, dass ein Ausbau im Bereich der Ostbahnbrücke nicht aktuell ist, steht nicht im Widerspruch zu der Anfragebeantwortung vom 4. Februar 2005, wonach derzeit Kapazitätsengpässe auf der Donauquerung bestünden. Dies kommt schon dadurch zum Ausdruck, dass ich sehr wohl zu dieser Aussage hinzufügte, dass allfällige Möglichkeiten für eine Zulegung weiterer Gleise zu untersuchen sein werden. Ich wollte damals dem Umstand Rechnung tragen, dass kapazitätssteigernde Maßnahmen nicht zwangsläufig in einem viergleisigen Ausbau der Ostbahn durch den sensiblen Bereich des Wiener Stadtgebietes bestehen müssen, sondern dass auch andere Möglichkeiten, wie z.B. eine völlige Neuordnung des Güterverkehrs im Raum Wien in Betracht gezogen werden sollten. In diesem Zusammenhang ist auch insbesondere zu berücksichtigen, dass durch die Neubaustrecke durch das Tullnerfeld und deren Verbindung zur Franz-Josefs-Bahn in Tulln Güterverkehre auch bereits früher von der Westbahn auf die Nordbahn geführt werden könnten weshalb ua. die so genannte „Hochbahn“ in Floridsdorf bereits reaktiviert wurde und die so genannte „Stettendorfer Schleife“ im Bereich des Bahnhofes Absdorf-Hippersdorf geplant ist

Fragen 27 und 28:

Stimmt es, dass die ÖBB Infrastruktur Bau AG, im Hinblick darauf, dass mit der Nichtgenehmigung der zusätzlich beantragten Mittel für Schienenprojekte durch das BMVIT und BMF im neu überarbeiteten Rahmenplan 2006 – 2011 gemäß § 43 BBG, das Projekt Infrastrukturausbau zwischen Wien und Bratislava (z.B. Marchegger Ast) derzeit nicht zeitgerecht in Angriff genommen werden kann?

Wenn ja, was gedenken Sie zu unternehmen?

Antwort:

Es muss neuerlich darauf hingewiesen werden, dass in Schienenausbaumaßnahmen in Richtung Slowakei mit der Elektrifizierung von Gänserndorf – Marchegg – Devínska Nova Ves als Zubringerstrecke für den Automobilcluster sowie der Götzendorfer Schleife als künftige Schnellverbindung zwischen den Städten Wien und Bratislava über den Flughafen Wien beträchtliche Mittel investiert werden bzw. für den Neubau der Strecke Parndorf – Kittsee – Petrzalka bereits investiert wurden. Auf Grund eines effizienten Einsatzes der vorhandenen Mittel, aber auch deshalb, weil seitens der ÖBB-Infrastruktur Bau AG nicht sämtliche Projekte gleichzeitig umgesetzt werden können, erscheint es durchaus zweckmäßig und zielführend, die Verbindungen zwischen Wien und Bratislava in mehreren, zeitlich abgestuften Schritten auszubauen.

Fragen 29 und 30:

War es Ihnen als Verkehrsminister bis dato möglich, eine Eisenbahnfahrt von Wien über den Marchegger Ast nach Bratislava zu unternehmen?

Wenn ja, wann ist diese erfolgt und welche Eindrücke konnten Sie dabei hinsichtlich eines nachfrage- und bedarfsgerechten sowie kundenorientierten Schienenverkehrs sammeln?

Antwort:

Diese Fragen betreffen keinen Akt der Vollziehung.

Fragen 31 bis 33:

Eine der vornehmsten Aufgaben des Nationalrates neben der Bundesgesetzgebung ist die Kontrolle der Vollziehung und insbesondere der Bundesregierung. Dafür sehen die Verfassung und das GO-Gesetz des Nationalrates verschiedene Rechtsinstrumente vor; eine davon ist jenes der schriftlichen Anfrage. Gem. § 91 Abs. 4 GOG hat das befragte Mitglied der Bundesregierung basierend auf Art. 52 Abs. 1 B-VG innerhalb von zwei Monaten schriftliche Anfragen zu beantworten. Sowohl in den verfassungsrechtlichen wie auch geschäftsordnungsrechtlichen Grundlagen ist keine Verpflichtung eines Bundesministers zu finden, Medien bereits zwei Wochen vor Erteilung dieser Antwort von der Antwort zu informieren. Vielmehr weist eine solche Vorgangsweise den mangelnden Respekt des befragten Mitgliedes der Bundesregierung vor dem vom österreichischen Volk gewählten Abgeordneten nach. Welche Gründe rechtfertigen Ihre, der parlamentarischen Praxis zuwiderlaufende Vorgangsweise, zwei Wochen vor Zustellung der Anfragebeantwortung 3706/AB XXII. GP.-NR an die Antragstellerin dieselbe den Medien zu übermitteln?

Werden Sie in Zukunft – dem Verständnis der österreichischen Bundesverfassung und dem Verständnis des GO-Gesetzes folgend – zunächst den Nationalrat und insbesondere das anfragestellende Mitglied des Nationalrates von Ihrer Antwort in Kenntnis setzen, ohne dass diese schon zwei Wochen vorher den Medien zu entnehmen ist, oder bleiben Sie bei Ihrer Vorgangsweise, zunächst Medien und erst dann die Abgeordneten zu informieren, und damit bei einer Vorgangsweise, die der parlamentarischen Praxis widerspricht und mit welcher Ihr mangelnder Respekt vor dem Nationalrat zum Ausdruck gebracht wird?

Wie oft haben Sie von der unter 31. dargestellten Vorgangsweise aus welchen Gründen bislang Gebrauch gemacht?

Antwort:

Hiezu darf ich anmerken, dass Sie als Fragesteller selbst ihre Anfrage und deren Beweggründe ausführlich in der Kronenzeitung dargelegt haben und dadurch das Interesse des Redakteurs an der Antwort des BMVIT geweckt haben. Durch die etwas frühere Auskunft an die Presse sollte jedoch keineswegs eine Missachtung des Interpellationsrechtes des Nationalrates von Seiten des BMVIT ausgedrückt werden, im Gegenteil wird der Beantwortung parlamentarischer Anfragen innerhalb meines Ressorts große Bedeutung zugemessen. Sie durchlaufen daher mehrere Stellen innerhalb meines Ressorts um eine gründliche Beantwortung sicherzustellen – was natürlich ein zeitaufwendigerer Prozess ist als die Erfüllung der Auskunftspflicht gegenüber der Öffentlichkeit in Form der interessierten Medien welche in der Regel direkt und formlos durch meinen Pressesprecher oder mich erfolgt.

Mit freundlichen Grüßen

