7/2012 | Juli

Europas größte Straßenbahn-Zeitschrift

Österreich: € 9,50 Schweiz: sFr. 15,90 NL: € 9,90 LUX: € 9,90 € 8,50

STRASSENBAHN MAGAZIN

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte

Torso ohne Zukunft
Ludwigshafens U-Strab

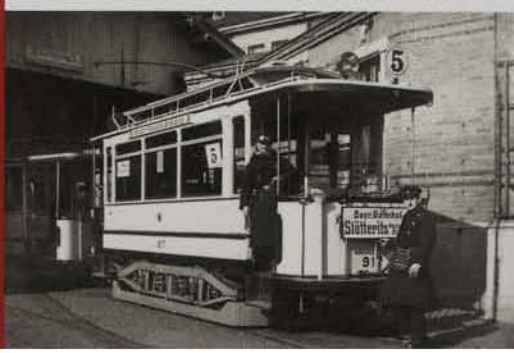
150 Jahre Trams in der Schweiz

Es begann in Genf: Die Schweizer Straßenbahnen einst und jetzt

Hannover: Transportgut Erz – die Isernhagener Güterbahn

Fahrzeuge: Skodas ForCity – Kandidat für Deutschland?

Leipzig: Erinnerungen an den Trambahnhof Kleinzschocher



Inhalt

TITEL Schweiz: 150 Jahre Tram in Genf 26

▶ Betriebe

Nie wieder U-Bahn! 14

Duisburg: Kein weiterer Tunnelbau – Seit 1992 fahren Duisburgs Straßen- und Stadtbahnen unter der Innenstadt und seit 2000 auch unter Deutschlands größten Binnenhafen hindurch. Wegen der hohen Kosten will sich Duisburg jetzt aber vom Tunnelbau verabschieden

Mehr Kurse trotz Fahrzeugmangels 20

München im Frühjahr 2012 – Münchens Variobahnen kommen nicht im Gang, Risse an den Gummikörpern der Räder erfordern aufwändige Reparaturen. Dennoch will die MVG im Dezember zwei neue Tramlinien an den Start schicken

Durch enge Gassen links des Rheins 22

Bonns Linie 61 – Das einzige, was der Fahrgast während einer Fahrt in Bonns Linie 61 vermissen könnte, ist eine Rheinquerung. Ansonsten bietet die Linie auf einem Großteil ihres Wegs Straßenbahnromantik vom Feinsten

Auf und ab durch 150 Jahre 26

Schweiz: 150 Jahre Tram in Genf – In der heute zweitgrößten Stadt der Schweiz rollte im Juni 1862 die erste Pferdebahn. Bis 1920 entstand hier das größte Schweizer Tramnetz, das bis 1969 auf eine Restlinie schrumpfte. Seit Mitte der 1990er-Jahre wächst die Tram in Genf so dynamisch wie in Zürich oder Basel

Hoffnung für die »métro fantôme« 40

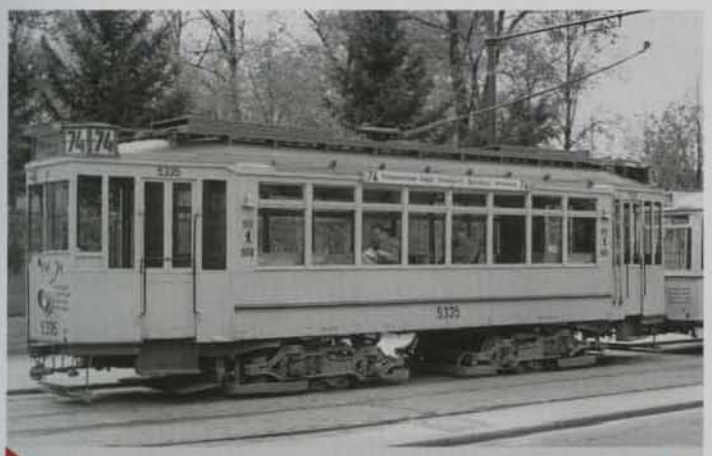
Belgien: Neues von der Stadtbahn Charleroi – Nach jahrelanger Stagnation eröffnete die Stadtbahn am 27. Februar 2012 zwei neue Strecken; gleichzeitig ging ein neues Linienkonzept an den Start

RUBRIKEN

»Einsteigen, bitte ...« 3
Bild des Monats 6
Journal 8
Nächster Halt 25
Einst & Jetzt 56
Forum, Bücher, Termine, Impressum 78
Vorschau 82
Das Allerletzte 82
Das besondere Bild 83

München: Mehr Kurse trotz Fahrzeugmangels 24

Belgien: Neues von der Stadtbahn Charleroi 40



Der Berliner Maximumwagen, Teil 2 50

Ludwigshafen: der totale Tunnel, Teil 2 68

▶ Fahrzeuge

Niederflur aus Pilsen 44

Prag: Skodas innovativer ForCity – Derzeit erhält die Prager Straßenbahn 250 Niederflurtriebwagen, die technisch zur Spitze dessen gehören, was auf dem Markt erhältlich ist. Der Skoda ForCity ist der erste 100-Prozent-Niederflurwagen auf Drehgestellen, auch für hiesige Betriebe interessant?

Noch lange offen 50

Der Berliner Maximumwagen, Teil 2 – 1920 entsteht Groß-Berlin und die Straßenbahnen werden zu einem städtischen Unternehmen vereinigt. Die Maximumwagen sind noch lange unentbehrlich, dennoch erhält nur ein Teil geschlossene Plattformen

▶ Geschichte

Erz aus Isernhagen ..... 58 TITEL

Hannover: Ein besonderes Kapitel Güterverkehr – Bis 1953 betrieb Hannovers Üstra das größte Güterstraßenbahnnetz Deutschlands. Die Straßenbahn lebte vom Güterverkehr, und die Güterkunden in einem weiten Umkreis lebten gut mit der Straßenbahn

Ein Kleiner am Rande ..... 64 TITEL

Der Leipziger Straßenbahnhof »Kleinzschocher« – 1898 eröffnete die Leipziger Elektrische Straßenbahn einen Nebenbahnhof am Stadtrand in Kleinzschocher. 1906 zum richtigen Depot erweitert, diente er 1920 bis 1959 nur noch als Abstellbahnhof für Beiwagen

Tunnel auf der grünen Wiese 68

Ludwigshafen träumt von der Weltstadt – Vor 40 Jahren beschließt Ludwigshafen den Bau eines Schnellbahnnetzes. Man will hierbei die Nachbarschaft Mannheim übertreffen

STRASSENBAHN im Modell

Stadtbahnwagen M8 im Test 74

Limas beliebter Düwag ist wieder da. Hornby bringt das H0-Modell jetzt mit Scharlachberg-Werbung neu auf den Markt. Im Test überzeugte es allerdings nicht vollständig

Titelmotiv
Zwei Genfer Klassiker begegnen sich am 1. November 1987: Links der Einheitswagen Nr. 723, rechts Wagen 67 des Trammuseums Genf
JÜRG LÜTHARD

Auf und ab durch 150 Jahre

Schweiz: 150 Jahre Tram

In Genf, der heute zweitgrößten Stadt der Schweiz, rollte im Juni 1862 die erste Pferdebahn. Bis 1920 entstand hier das größte Schweizer Tramnetz, das bis 1969 auf eine Restlinie schrumpfte und heute wieder wächst. Auch die anderen Schweizer Betriebe haben eine interessante Geschichte

Die zweitgrößte Stadt der Schweiz, Genf, ist in den letzten Jahrzehnten dynamisch gewachsen. Es entstanden große Siedlungen am Stadtrand und in den Vorortsgemeinden. Aber auch zwei Jahrzehnte intensiver Ausbau der Straßenbahn veränderten das Gesicht der Rhone-Stadt, fast jährlich wurde ein neuer Streckenabschnitt eröffnet und das Angebot erweitert. Beförderte die Tram 1995 noch rund 25 Millionen Fahrgäste, so waren es 2010 bereits über 65 Millionen. Allein zwischen 2007 und 2010 nahmen die Fahrgastzahlen um 40 Prozent zu und übertrafen alle Erwartungen.

Genf (Genève) liegt am südwestlichen Ufer des gleichnamigen Sees im französisch sprechenden Teil der Schweiz und verfügt über mehr Arbeitsplätze (270.000) als Einwohner (192.000). Zur Zeit sitzen in Genf rund 190 internationale Regierungs- und unabhängige Organisationen, darunter das europäische Hauptquartier der Vereinten Nationen. Seinen Ruf als »Stadt des Friedens« folgend, ist Genf Heimat mehrerer humanitärer Institutionen und darüber hinaus eine der wichtigsten Konferenz- und Kongressstädte der Welt.

Gegenwärtig wächst der Bedarf an Mobilität stark im Einzugsgebiet der Stadt, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr. Derzeit überqueren 80.000 Menschen tagtäglich die Grenze zwischen Frankreich und der Schweiz mit steigender Tendenz. Nur fünf Prozent dieser Wege werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Im Genfer Stadtzentrum ist die Straßenbahn (wieder) sehr gut ausgebaut und nachgefragt, weitere Neubaustrecken entstehen in den nächsten Jahren zur Erschließung der Umlandgemeinden. Allein im Kanton Genf rechnen die Verkehrsbetriebe bis 2020 mit einer Zunahme der beförderten Personen um 65 Prozent. Die Mobilitätsfrage gehört neben der Wohnungsnot zu den dringendsten Problemen von Stadt und Kanton Genf.

Am Anfang zog ein Pferd

Vor 150 Jahren, am 19. Juni 1862 eröffnet in Genf die erste Tramlinie der Schweiz (und Mitteleuropas) als normalspurige Pferdebahn zwischen Place Neuve und Rondeau de Carouge. In der Folge erhalten verschiedene Interessenten eine Konzession für die Errichtung und den Betrieb von Linien. So erscheinen neben der Pferdetraktion spätestens ab 1881 auch Schmalspurstrecken mit Dampftramwaylokomotiven und schließlich

Genfs Linie 12 befährt auf ihrem Weg Teile der ältesten, jetzt 150 Jahre alten Tramstrecke der Schweiz. Es dürfte sich um die älteste betriebene Tramstrecke Europas handeln. 1987 fährt Standard-Tw 723 mit einem unbekannten Beiwagen nahe des Marktes durch Carouge J. LÜTHARD

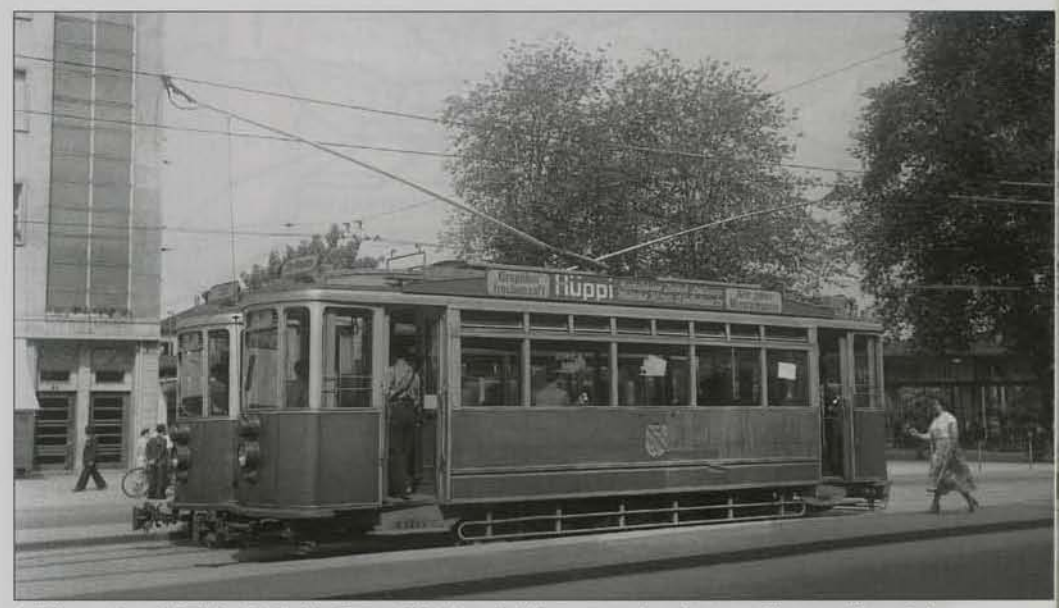
Um 1900 entstand diese Aufnahme für eine Ansichtskarte an der Place du Champel. Der Wagen verkehrt auf der späteren Linie 3, heute fährt hier der Obus SLG. REUTHER (3)

Umgespurt und elektrifiziert zeigt sich Ende des 19. Jahrhunderts die Place du Molard, über den heute noch die Linie 12 fährt

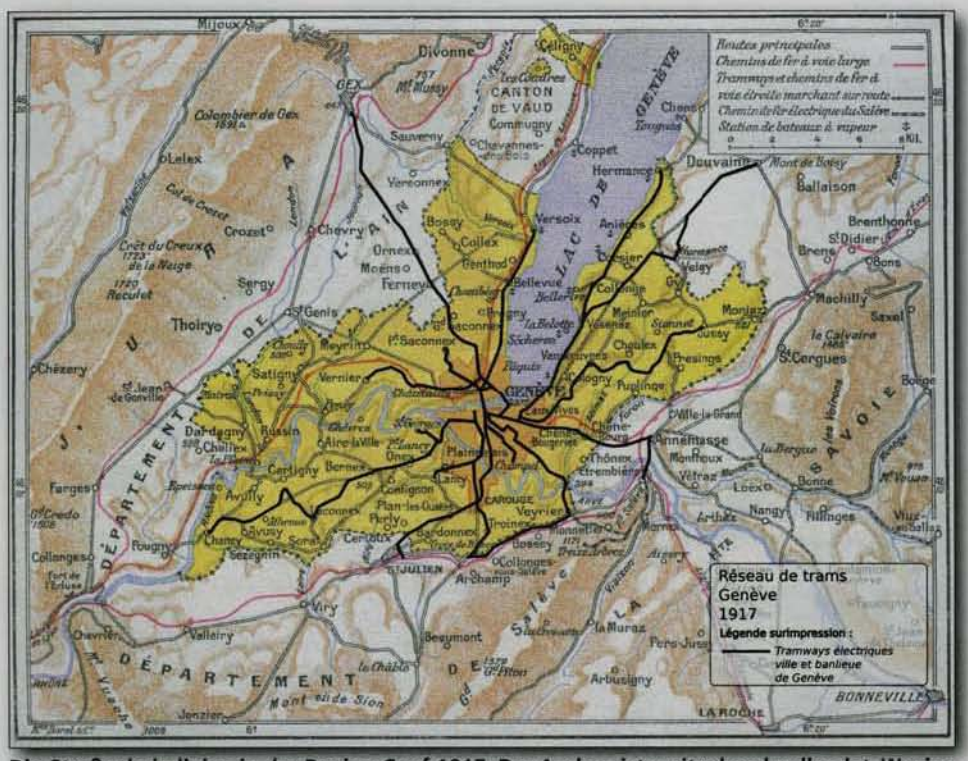
1894 die elektrische Straßenbahn im Stadtbild. 1899 gründet sich die Gesellschaft »Compagnie genevoise des tramways électriques« (CGTE), mit dem Ziel das Liniennetz zu vereinheitlichen. Die neue Gesellschaft elektrifiziert das Liniennetz vollständig und spurt die Normalspurstrecken auf die in der Schweiz übliche 1.000 mm Spurweite um. In der Blütezeit (um 1923) weist das Straßenbahnnetz eine Streckenlänge von über 120 Kilometer auf und ist damit das längste Tramnetz der Schweiz. Einige, zum Teil über 15 Kilometer lange Überlandlinien führen sternförmig in den Einzugsbereich des Kantons Genf und sogar ins benachbarte Frankreich.

Unsichere Zeiten

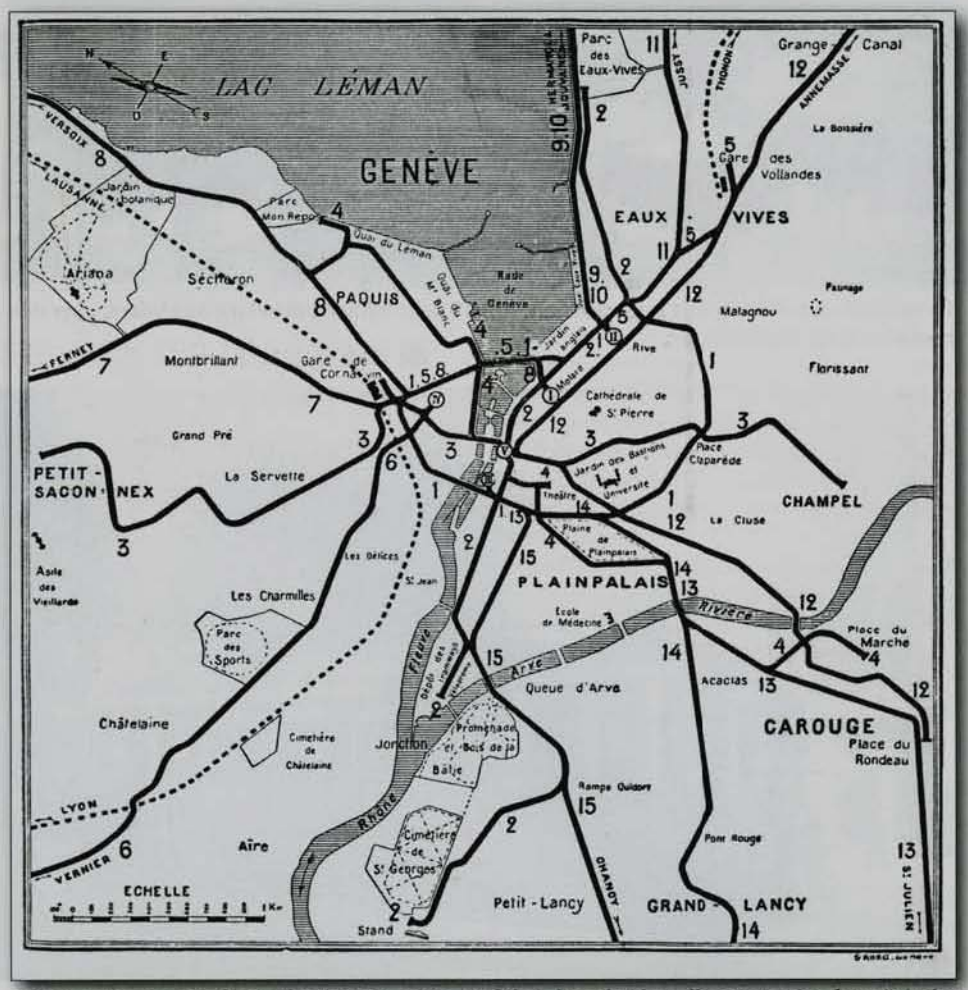
Schon 1925 beginnt jedoch in der Rhone-Stadt der Niedergang der Straßenbahn. Gesichert ist, dass der Zustand der Infrastruktur und des Rollmaterials aufgrund zu leichter Bauweise ziemlich schlecht gewesen ist und große Ersatzinvestitionen anstanden. Diese kann jedoch die CGTE nicht aufbringen. Vor



In Winterthur fuhr bis 1951 die Tram. 1931 beschafft man nochmals neue Wagen, die auf den dreiachsigen Lenkgestellen der SLM laufen. Auch hier löst der Obus die Tram ab



Die Straßenbahnlinien in der Region Genf 1917. Der Ausbau ist weitgehend vollendet. Wenige Jahre später werden die ersten Überlandstrecken eingestellt (nach Gex und Douvaine) WIKIPEDIA



Die Trams in der Stadt Genf, 1922. Die Linie 12 fährt damals über die Grenze ins französische Annemasse. Derzeit wird eine Regiotram dorthin projektiert SLG. VOCKRODT

allem die in ländliche Gegenden führenden Außenstrecken sind unrentabel und weichen Autobuslinien. Auch in der Innenstadt schrumpft das unterentwickelt gebliebene Straßenbahnnetz stetig, teils parallel zur Errichtung neuer Obuslinien.

Während der Krise in den 1930er-Jahren führt die vorherrschende Finanzknappheit zum Eigenbau von Trieb- und Beiwagen sowie zur Herstellung von Neuaufbauten in eigener Werkstätte. Triebwagen 67 und Beiwagen 363 zeugen als historische Garnitur des Museumsvereins »AGMT« von dieser Zeit.

Standardwagen als Rettung

Erst 1950 gelingt es für die Linie 12, die die erste Strecke nach Carouge bedient und die Ringlinie 1 neues Rollmaterial zu beschaffen, die Standard-Triebwagen 701–730 und die Bw 301–315. Dennoch setzt in den 1950er-Jahren der Siegeszug des Straßenverkehrs ein. »Platz dem Auto«, lautet die Devise. Sie erweist sich ein halbes Jahrhundert später als falsch. Die Stadt erstickt beinahe am Autoverkehr. Die unsicheren Zukunftsaussichten und gleichzeitiger Fahrzeugmangel führen 1961 zum Kauf weiterer zehn Standard-Triebwagen (Tw 731–740), diesmal gebraucht von der eingestellten Straßenbahn Luzern.

Nach Einstellung der Ringlinie 1 im Jahre 1969 bleibt als einzige die Linie 12 »Carouge – Moillesulaz« mit 8 Kilometer Streckenlänge übrig. Diese weist ein enormes Verkehrsaufkommen auf, auch das Wagenmaterial ist noch in gutem Zustand und nicht amortisiert. Dies bewegt die sparsamen Genfer, diese letzte Linie vorerst zu belassen.

Die »Luzerner« Triebwagen werden in Beiwagen umgebaut, um den Bedarf abdecken zu können. 1975 hilft man sich zur Verstärkung des Fuhrparks durch Beschaffung gebrauchter Fahrzeuge, nachdem die Finanzierung neuer »Trams« nicht zustande kommt. Von der eingestellten Straßenbahn in Aachen erwirbt man fünf sechsachsige Gelenktriebwagen (Tw 795–799, ex-Mönchengladbach).

Trendwende

Der überhandnehmende Autoverkehr und der Wunsch nach mehr Lebensqualität führen in Genf allmählich zu einem Umdenken, beeinflusst auch durch die positive Entwicklung der Tram in den deutschschweizer Großstädten Basel und Zürich. Eine Gruppe Unentwegter lanciert die Idee, zwei Durchmesserlinien einzurichten und die Satellitenstädte Meyrin und Onex mit neuen Tramstrecken zu erschließen.

1977 entsteht aus der CGTE der autonome Regiebetrieb TPG. Der Kanton übernimmt seinerseits die Planungsarbeiten für den weiteren Ausbau und deren Finanzie-

OBEN 1987 hat in Genf die Modernisierung begonnen. Anlässlich einer Sonderfahrt zeigt sich der in den 1930ern im Eigenbau entstandene Museums-Tw 67 neben Standardwagen 724 (Bj. 1950) am Bahnhof Chene-Bourg, damals Endstation der Linie 12 J. LÜTHARD

UNTEN Dieter Waltking besucht im August 1959 Genf. Noch fährt die Linie 6 von Genf nach Vernier. In Chatelaine nimmt er den Mitteleinstieg-Tw 160 auf D. WALTKING, SLG. REUTHER

Die Genfer Tramlinien zur Zeit der größten Ausdehnung (1921)

Linie	Führung	Länge [km]
1	Ring: Cornavin – Place de Eaux – Rondpoint – Cornavin	4,475
2	Parc de Eaux-Vives – Jonction – Pt. Lancy – St. Georges	4,335
3	Petit Saconnex – Cornavin – Champel	5,354
4	Carouge, Place du Marche – Acacias – Parc Mon Repos	4,265
5	Gare du Cornavin – Gare du Eaux-Vives	0,486
6	Genf – Chatelaine – Vernier	5,106
7	Genf – Gd. Saconnex – Ferney	6,196
8	Molard – Gare du Cornavin – Sécheron – Versoix	9,016
9	Genf – Vesenaz – Hermance	8,028
10	Genf – Vesenaz – Corsier – Douvaine	18,404
11	Genf – Vandoeuvres – Jussy	11,367
12	Carouge – Genf – Annemasse – Etrembieres	12,356
13	Genf – Acacias – Carouge – St. Julien	7,856
14	Genf – Grand Lancy	2,243
15	Genf – Bernex – Cartigny – Chancy	16,940
Summe		**116,427**

Die Linien 1 bis 5 waren Stadt- (gesamt 18,915 km), die Linien 6 bis 15 Überlandlinien (gesamt 97,512 km). Das Streckennetz war überwiegend eingleisig wegen der langen Außenstrecken.

rung. Es folgt eine Neuorganisation des gesamten Liniennetzes. Die Tramlinie 12 soll nicht aus dem Stadtbild verschwinden, sondern als Hauptverkehrsader bestehen bleiben.

Ab 1978 werden die Gleise erneuert und – wo möglich – ein eigener Gleiskörper errichtet. Reizvoll ist der Streckenabschnitt in Carouge, die Trasse führt durch enge Gassen vorbei an Häusern aus dem 17. Jahrhundert. Wirksamer »Anschauungsunterricht« in Sachen moderne Tram sind die Testfahrten mit einem modernen Gelenkwagen der Baselland Transport.

Erster moderner »Niederflurwagen«

Es folgt 1984 die Beschaffung des Prototyps eines sechsachsigen Mittelflur-Gelenktriebwagen von DUEWAG/BBC/Vevey (oft fälschlich als erster »Niederflurwagen« bezeichnet). Dieser neue Fahrzeugtyp hat kleinrädrige Laufdrehgestelle, die ein Absenken des Wagenbodens zwischen den Antriebsdrehgestellen auf 480 mm (Mittelfluranteil 60%) erlauben. Diese Konstruktion weckt weitreichendes Interesse und leitet eine neue Ära im Fahrzeugbau ein. Von 1987 bis 1989 wird der gesamte Wagenpark mit 45 weiteren Mittelflur-Triebwagen erneuert. Der gewaltige Investitionsschub zeigt Wirkung in der Bevölkerung und bei politischen Verantwortungsträgern, das Tram ist wieder »in«. Einige ausgemusterte Standardwagen finden eine neue Heimat in Sibiu (Hermannstadt) in Rumänien, die Gelenkwagen aus Aachen

weiter auf Seite 32

Offene Beiwagen sind in Genf 1953 noch Alltag, ebenso die holzverkleideten Vierachser der Überlandlinien. Peter Boehm hält an der viergleisigen Endstelle Vour de Rive einen Dreiwagenzug mit den Bw 201 und 203 der Linie 8 neben zwei verdeckten Triebwagen fest SLG. REUTHER

Fünf Jahre später besucht Peter Boehm noch einmal Genf. Diesmal trifft er am Bahnhof Cornavin Tw 122, der hier wendet und seine Fahrt nach Molars auf der kurzen Linie 5 antritt SLG. REUTHER

kommen ins französischen Lille. 1987 wird die Linie 12 um einen Kilometer von Carouge bis Bachet-de-Pesay verlängert, an der Endstation entstehen ein Busterminal und eine Park & Ride-Anlage.

Daneben errichtet die TPG etappenweise von 1988 bis 1992 ein zweigeschossiges Unterhaltszentrum (Depot, Werkstätte und Verwaltungsgebäude) für die Trams und Busse.

Rascher Ausbau ab 1995

Der große Durchbruch im Tramausbau gelingt 1995: Seither fährt die Straßenbahn wieder über die Rhone, die »neue« Linie 13 symbolisiert die Rückeroberung des städtischen Verkehrs durch die Straßenbahn. Die Linie 13 verkehrt von Bachet bis Plainpalais zunächst auf den Gleisen der Linie 12 und erreicht auf einer Neubaustrecke von 1,5 Kilometer den Bahnhof Cornavin (Hauptbahnhof). Bereits 1997 wird die Linie 13 von Bachet 1,2 Kilometer weiter ins Quartier Palettes verlängert.

Wiederum ein Jahr später kommt die Linie 16 hinzu, sie verbindet Moillesulaz über eine kurze Neubaustrecke (Bel-Air – Stand) mit dem Bahnhof Cornavin und verstärkt die Linie 12 im östlichen Abschnitt. Mit den drei Linien ergibt sich eine ausgewogenere Bedie-

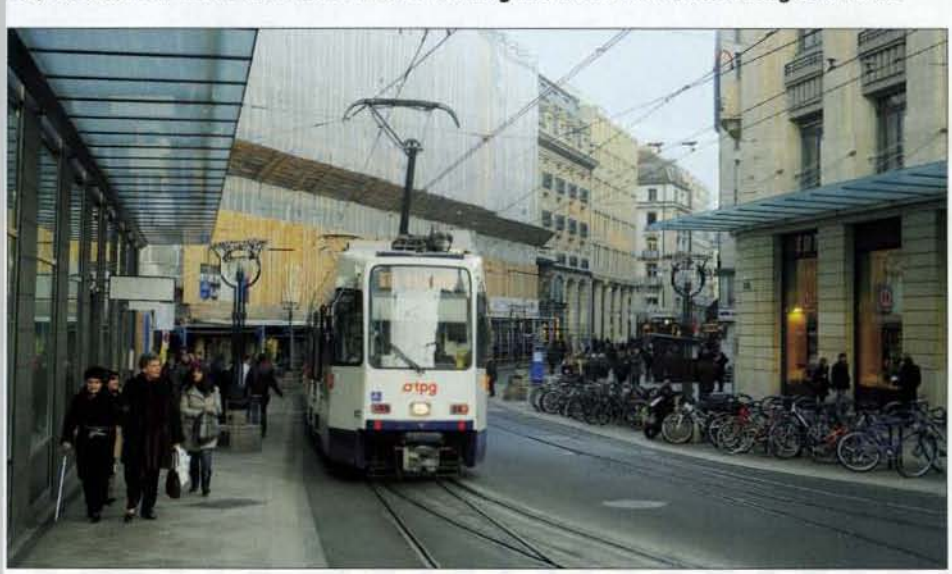
Im Depot Carouge treffen sich im November 1987 drei Generationen Genfer Trams. Gehört Tw 810 zur Serie der revolutionären Niederflurwagen, ist Tw 67 auch heute noch als Museumswagen unterwegs. Tw 723 verschlägt es in den 1990ern nach Sibiu, wo er noch fast 20 Jahre fahren wird J. LÜTHARD

Das Standardwerk zum Thema

Sie ist aus dem öffentlichen Leben der großen Schweizer Städte nicht wegzudenken und erfreut sich wachsender Beliebtheit: die Tram. Dieses brandneue Buch enthält alles über Gegenwart und Geschichte der eidgenössischen Trams. Mit vielen historischen Fotos reichhaltig bebildert beschreibt Ralph Bernet Rollmaterial, Netzerweiterungen, stillgelegte Linien und neue Verbindungen.

Ralph Bernet: Trams in der Schweiz – Straßenbahnbetriebe einst und jetzt, 144 Seiten, ca. 240 Abbildungen, Format 22,3 x 26,5 cm, Hardcover, ISBN-13-978-3-86245-122-7 Preis: 29,95 €

An der Endstelle der Linie 12 in Palettes nimmt im Dezember 2011 Outlook 879 neue Fahrgäste auf, während ein Outlook auf Linie 15 die Kreuzung mit einem brandneuen Tango abwartet



Standard für Genf sind die in Asphalt verlegten Gleise – auf einigen Abschnitten wie zwischen Bel Air und Place Neuve nutzen Tram uns Obus gemeinsam die Straße – letzterer nur ein eine Richtung

J. LÜTHARD (2)

Bauabschnitts des TCMC, die 2,4 Kilometer lange Neubaustrecke zweigt an der Haltestelle Jardin-Alpin-Vivarium ab und führt zum Forschungszentrum CERN, die hierhin verlängerte Linie 18 endet 200 Meter vor der französischen Grenze.

Nur noch drei Linien

Wenige Monate später, mit Fahrplanwechsel im Dezember 2011, nehmen die TPG die 6,8 Kilometer lange Neubaustrecke vom Bahnhof Cornavin nach Onex und Bernex (TCOB) in Betrieb, rund 50 Jahre nach Stilllegung der ersten Tramverbindung nach Bernex. An der Endstation Bernex entsteht eine weitere Park & Ride-Anlage. Im Stadtzentrum existiert nun zwischen den Verkehrsknoten Cornavin und Bel-Air durch die Straße Coutance führend eine zweite Route und damit eine zweite Überquerung der Rhone.

Zugleich wird das gesamte Tramnetz reorganisiert, um mehr Fahrplanstabilität zu erreichen. Bislang umfasste das Straßenbahnnetz aus sieben Linien, jeder Hauptlinienast wurde von zwei Linien mit unterschiedlichem Ziel befahren. Nun wird jeder Linienast nur noch von einer Linie bedient. Als Folge können nicht mehr alle Ziele in der Innenstadt und insbesondere der Bahnhof Cornavin umsteigefrei von allen Streckenästen erreicht werden. Einem rund 35 Prozent höherem Angebot stehen nun vermehrte Umsteigezwänge gegenüber. Trotz verdichteter Intervalle sorgt dies in den ersten Wochen für Ungemach, auch wegen der mitunter weiten Umsteigewege an den Knotenpunkten (Bel-Air und Plainpalais).

Die Linie 12 (Palettes – Moillesulaz), die als einzige die Stilllegungswelle überlebt hatte, verkehrt werktags alle 3–5 Minuten. Hier kommen die Einrichtungsfahrzeuge als 53 Meter lange Be 4/8 + Be 4/6 Züge zum Einsatz. Die Linie 14 besteht eigentlich aus zwei Linien: Im 5-6-Minutentakt verkehren Zweirichtungstriebwagen (»Cityrunner« und »Tango«) zwischen Meyrin-Graviere und P+R-Bernex sowie alle 10–12 Minuten zwischen CERN und Stand. Unverändert ist die Linie 15 (Palettes – Nations), vorwiegend Zweirichtungstriebwagen verkehren alle 5–7 Minuten. Mehrere Gleiswechsel, Umkehrschleifen und Gleisverbindungen ermöglichen in den Verkehrsspitzen sowie am Abend Einschubfahrten je nach Bedarf und geänderten Linienverlauf.

Das Streckennetz umfasst mittlerweile rund 34 Kilometer. Mit großen Investitionen wurde das Straßenbahnnetz in den letzten zwei Jahrzehnten beachtlich erweitert. Schade nur, dass im Zentrum der mangelnde Ampelvorrang der Tram die Betriebsqualität beeinträchtigt und daraus eine geringe Reisegeschwindigkeit resultiert.

Weiter geht's

Ende 2014 wird die Linie 14 von P+R Bernex um weitere 2,3 Kilometer nach P+R Vailly führen und ab 2016 vom CERN über die Grenze ins französische Saint-Genis. Ab 2016 soll das Tram Genf zudem mit der französischen Nachbarstadt Annemasse verbinden, bis 2018 soll die Strecke Bachet – Planles-Quates – Perly – Saint-Julien-en-Genevois entstehen.

Der französische Staat wird sich an den Baukosten der grenzüberschreitenden Neubaustrecken beteiligen. Weitere Projektstudien sehen eine Neubaustrecke von Nations nach Grand-Saconnex (2020), zum Messegelände Palexpo und weiter zum Flughafen sowie von Meyrin-Graviere zum Einkaufszentrum Champs-Fréchets vor. Damit stehen die Zeichen im Jubiläumsjahr weiter auf Expansionskurs.

ROBERT SCHREMPF