



Situationsanalyse, Bestimmung von Hotspots Velo - ÖV

Mitwirkungsbericht

Herausgeberin: Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Verkehrsplanung, Zieglerstrasse 62, Postfach, 3001 Bern, Telefon 031 321 70 10, Fax 031 321 70 30, verkehrsplanung@bern.ch, www.bern.ch/verkehrsplanung • **Bericht:** Florian Boller, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr • **Bern, Dezember 2017**

Inhalt

1	Einleitung	4
2	Durchführung und Beteiligung	5
3	Eingegangene Antworten	6
	2.1 Frage 1: Sind die gewählten Hotspots aus Ihrer Sicht richtig gewählt?	6
	2.2 Frage 2: Welche der aufgeführten Örtlichkeiten (siehe Liste Situationsanalyse) sind aus Ihrer Sicht keine Hotspots?	6
	2.3 Frage 3: Sind Ihnen weitere Hotspots bekannt, die auf der Übersichtskarte fehlen?	7
	2.4 Frage 4: Welches sind aus Ihrer Sicht die wichtigsten drei Konflikte zwischen Velo und ÖV im täglichen Verkehr?	12
	2.5 Frage 5: Für welche Themen müssten zusätzliche Sensibilisierungsmassnahmen durchgeführt werden?	15
4	Fazit für die Sensibilisierung Velo-ÖV	16
	Zusammenfassung	16
5	Anhang	17
	Faktenblätter Haltestelle, «Unsere Wege kreuzen sich», «Wir sind auf dem gleichen Weg»	17
	Karte Hotspots	17

1 Einleitung

Im Rahmen der Velo-Offensive wird auch der Themenkreis Velo und öffentlicher Verkehr bearbeitet. Zielsetzung ist es, sowohl dem Fahrpersonal von Bus und Tram als auch den Velofahrenden die nötigen Informationen zu vermitteln, um sich im Alltag auf der Strasse richtig zu verhalten. Damit sollen gefährliche Situationen und Konflikte vermieden oder die Häufigkeit ihres Vorkommens reduziert werden. Um angemessene Botschaften formulieren zu können, ist eine Situationsanalyse für das städtische Strassennetz durchgeführt worden, bei dem typische Konfliktsituationen zwischen ÖV und Velofahrenden analysiert wurden. Das Ergebnis der Analyse wurde in einer Übersichtskarte und einer Liste identifizierter „Hotspots“ festgehalten.

Zum Entwurf der Situationsanalyse wurde eine Mitwirkung im Zeitraum 22. September bis 30. November 2016 durchgeführt. Die Inputs konnten insbesondere für die Entwicklung von Verhaltensempfehlungen und entsprechenden Botschaften an die Verkehrsteilnehmenden genutzt werden (siehe Fact Sheets). Unter anderem auf dieser Grundlage wurde im Frühjahr 2017 die Sensibilisierungsaktion «Fair ufem Chehr» für Verkehrsteilnehmende entwickelt. Weiter flossen die Erkenntnisse auch in die Weiterbildung des Fahrpersonals BERNMOBIL ein (Kurs «David neben Goliath»). Schliesslich wurden bereits einige infrastrukturelle Verbesserungen umgesetzt (siehe Kommentare zu den Inputs betreffend Frage 3).

2 Durchführung und Beteiligung

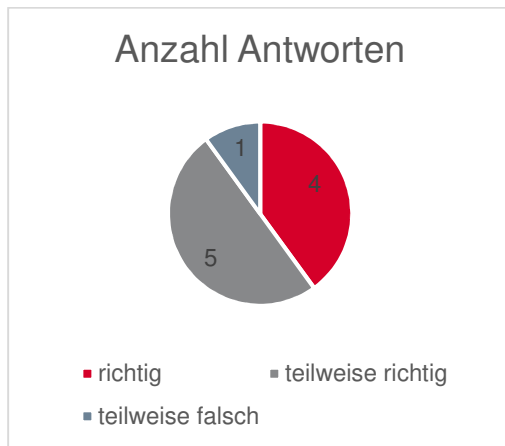
Die Mitwirkung fand zwischen dem 22. September 2016 und dem 30. November 2016 statt. An der Mitwirkung teilgenommen haben:

- **Öffentliche Hand**
 - Tiefbauamt des Kantons Bern, Kantonspolizei Bern
- **Parteien**
 - CVP Stadt Bern, Grünes Bündnis, Alternative Liste
- **Fachorganisation**
 - ProVelo Bern
- **Private**
 - PostAuto, Metron, City Cycles AG

3 Eingegangene Antworten

2.1 Frage 1: Sind die gewählten Hotspots aus Ihrer Sicht richtig gewählt?

Grösstenteils wurden die gewählten Hotspots als richtig bzw. teilweise richtig bezeichnet. Der Kanton Bern, KaPo Bern, Metron, PostAuto Schweiz fanden die gewählten Hotspots aus der Situationsanalyse als richtig gewählt. City Cycles AG, CVP Stadt Bern, Grüne Bündnis und Pro-Velo Bern fanden die Hotspots teilweise richtig.



2.2 Frage 2: Welche der aufgeführten Örtlichkeiten (siehe Liste Situationsanalyse) sind aus Ihrer Sicht keine Hotspots?

Hotspot	Anzahl erwähnt
1: Schlossstrasse	1x
2a: Effingerstrasse	1x
2b: Effingerstrasse KV	1x
2c: Effingerstrasse – Kocherpark	1x
3a: Bundesgasse Hst. Hirschengraben	1x
5: Genfergasse	1x
6: Lorrainebrücke	1x

Kommentar

Es gab nur vereinzelte Rückmeldungen zu den Hotspots. Nur drei der erwähnten Hotspots wurden zweifach als unwichtig bezeichnet. Somit findet die Liste der Hotspots grossmehrheitlich Zustimmung und wird nicht verändert.

7: Amtshausgasse / Schauplatzgasse	2x
9a: Bundesgasse	1x
9b: Bundesgasse / Schwanengasse Einwärts	2x
9c: Bundesgasse / Schwanengasse Auswärts	2x
14: Zytglogge	1x
16b: Viktoriaplatz – Salem	1x
20: Jubiläumsstrasse	1x

2.3 Frage 3: Sind Ihnen weitere Hotspots bekannt, die auf der Übersichtskarte fehlen?

Inputgeber	Input	Kommentar Stadt Bern
City Cycles AG	- Burgernziel	Nicht aufgenommen, da kein spezifischer Hotspot Velo/Öv
	- Lederstutz - Reichenbachstrasse stadteinwärts - Rossfeld-Viererfeld	Aufgenommen in Hotspot-Karte. Konflikt: Fehlende Überholmöglichkeit Bus/Velo, fehlende Radstreifen. Auf der Reichenbachstrasse wird 2017 eine Verbesserung realisiert (Radstreifen).
CVP Stadt Bern	Überall, wo die Velofahrenden eine unklare Verkehrsführung vorfinden (siehe. weitere Anmerkungen)	Mit der Velo-Offensive strebt die Stadt Bern eine klare und durchgängige Veloführung auf allen Velorouten an.
Grünes Bündnis	Stadtteil VI fehlt. - Abbiegen auf der Freiburgstrasse Richtung Bümpliz (Höhe Gangloff-Areal): kaum Platz zwischen Tram und MIV-Spur stadtauswärts bei hohen Tempi (50+)	Aufgenommen in Hotspot-Karte. Markierungstechnische Verbesserungen wurden im Oktober 2017 realisiert. Längerfristige Lösung in Planung.

	- Kreisel Bümplizstrasse/Morgenstrasse und Bernstrasse/Brünnenstrasse: Bus 27 erzwingt manchmal Vortritt gegenüber Velo - Murtenstrasse, insb. bei Haltestelle 'Forsthaus', wo der Bus mit erhöhtem Tempo fährt.	Aufgenommen in Hotspot-Karte. Konflikt: Verhalten / kurze Reaktionszeiten bei Mini-kreiseln. Aufgenommen in Hotspot-Karte. Konflikt: Verhalten / gegenseitige Rücksichtnahme auf Umweltpur.
Kanton Bern	- Brunnmattstrasse (Linie 6): Das Tram fährt sowohl bergwärts wie talwärts so langsam, dass es für den Veloverkehr ein Hindernis darstellt. Zudem bergwärts sehr schmaler Abstand Gleis - Randstein. - Haltestelle Dübystasse einwärts: wartender Bus in Haltestelle verdeckt Sicht auf Fussgänger, welche über den Fussgänger gehen (wollen). - Haltestelle Kursaal auswärts: Zugang zu Veloumfahrung überschneidet sich mit Lichtraumprofil Tram! Sehr gefährliche Situation, v.a. wenn auf der Sonnenbergstrasse noch ein Auto in der Einmündung steht --> sollte dringend angepasst werden!! - Effingerstrasse Haltestelle Kocherpark: Der Veloverkehr kriegt erst grün, wenn von hinten bereits das Tram naht --> gemeinsame Einfahrt in Haltestelle ist wahrscheinlich und somit auch Konflikt zwischen Trampassagieren und Velos.	Aufgenommen in Hotspot-Karte. Konflikt: Zu schmaler Gleisabstand. Wird in die Projektierung der Gleissanierung Fischermätteli aufgenommen. Aufgenommen in Hotspot-Karte. Konflikt: Sichtweiten. Die Stadt Bern projektiert eine verbesserte Veloführung bei der Haltestelle Dübystasse; Realisierungshorizont 2018/2019. Aufgenommen in Hotspot-Karte. Konflikt: Überschneidung Lichtraumprofil Velo/Tram. Die Stadt Bern hat im Oktober 2017 eine Verbesserung realisiert, welche das Problem entschärft. Aufgenommen in Hotspot-Karte. Konflikt: Lückenhafte Veloführung bei Tramhaltestelle. Hier plant die Stadt Bern eine Verbesserung im Rahmen des «Betriebs- und Gestaltungskonzepts Effingerstrasse».

	- Inselplatz: Anspruchsvolle Manöver Laupenstrasse - Freiburgstrasse sowie Bühlstrasse - Freiburgstrasse	Nicht aufgenommen, da kein spezifischer Hotspot Velo/Öv
PostAuto Schweiz	- Haltestelle Weyermanns- haus (einwärts) Velostreifen hört vor der Haltestelle auf. Velofahrende sind gezwungen, haltenden Bus über die verengte Fahrbahn des MIV zu überholen. - Neue Murtenstrasse unter Viadukt (einwärts) Schleppkurve des Busses tangiert in der Kurve den Velostreifen. Velofahrende auf Strasse gelenkt, trotz Veloweg. - Murtenstrasse vor Inselplatz (einwärts) Velostreifen hört auf Höhe Ausfahrt Inselfparking auf. Velofahrende können bei Stau die Busse nicht mehr überholen. - Haltestelle Güterbahnhof & Bremgartenfriedhof (auswärts) Rechts überholende Velos bei Stau. Führt zu Konflikten bei einschwenken zur Haltestelle. Zudem befahren der Haltestelle Güterbahnhof trotz Fahrverbot. - Laupenstrasse Ausfahrt Schlösslistrasse (einwärts) Missachtung des Stoppsignals bei der Ausfahrt aus der Schlösslistrasse.	Aufgenommen in Hotspot-Karte. Konflikt: Lückenhafte Veloführung bei Bushaltestelle. Nicht aufgenommen, da kein spezifischer Hotspot Velo/ÖV. Velofahrende dürften hier auch geradeaus weiterfahren, der Veloweg ist nur für Velofahrende Richtung Bümpliz. Aufgenommen in Hotspot-Karte. Konflikt: Lückenhafte Veloführung. Aufgenommen in Hotspot-Karte. Konflikt: Verhalten beim Überholen Velo/Bus. Nicht aufgenommen, da kein spezifischer Hotspot Velo/ÖV.

	- Schanzenstrasse abbiegen (einwärts) Beim rechtsabbiegen Konflikt mit rechts überholenden Velofahrenden. - Länggassstrasse beim Falkenplatz (einwärts) Missachtung des Vortrittsentzugs bei der Ausfahrt aus dem Donnerbühlweg und der Erlachstrasse. - Kreisel Länggassstrasse / Bremgartenstrasse (auswärts) Via die Sperrfläche am Strassenrand rechts überholende Velofahrende. - Bremgartenstrasse Kleintierklinik (auswärts) Enge Strassenverhältnisse, keine Überholmöglichkeiten für Busse	Aufgenommen in Hotspot-Karte. Konflikt: Verhalten beim Überholen Velo/Bus. Nicht aufgenommen, da kein spezifischer Hotspot Velo/ÖV. Aufgenommen in Hotspot-Karte. Konflikt: Verhalten beim Überholen Velo/Bus. Aufgenommen in Hotspot-Karte. Konflikt: Lückenhafte Veloführung.
Pro Velo Bern	- Bubenbergrplatz: Querung von und nach Hirschengraben: Hier gibt es zwei Probleme: a) die in die Haltestelle Hirschengraben einfahrenden Trams stauen sich oft und versperren die Überfahrt zur Strassenkreuzung b) die Aufstellfläche an der Strassenkreuzung ist sehr klein und sehr kurz, bei grösserem Veloverkehrsaufkommen behindern die Velos die Tramdurchfahrt. - Kornhausbrücke bergab (Vortritt, Verhalten): Manchmal überholen Trams ziemlich schnelle Velos noch am Ende der Brücke, obwohl damit nur wenige Sekunden zu gewinnen sind. Wenn das	Bubenbergrplatz ist bereits als Hotspot vermerkt. Kornhausbrücke ist bereits als Hotspot vermerkt.

	Velo geradeaus durch die Haltestelle möchte, wird es dadurch brutal ausgebremst (es muss ja selber noch eine Art Spurwechsel machen, um überhaupt geradeaus fahren zu können). - Linksabbiegen von Bundesgasse in Monbijoustrasse bergab (Regeln, Verhalten): Manche Busse überholen Velos, die vor ihnen am Rotlicht gestanden sind, noch auf der Kreuzung. Das mag je nach Linienführung beider Fahrzeuge geometrisch zwar möglich sein, aber es wirkt auf die Velos angesichts der grossen Kreuzung und des gefährlichen Schienengewirrs bedrohlich und sollte im Zweifel unterlassen werden.	Aufgenommen in Hotspot-Karte. Konflikt: Verhalten beim Überholen Bus/Velo.
--	---	---

Neu aufgenommen in der Hotspot-Karte (siehe Anhang) wurden:

• Burgernziel • Lederstutz • Reichenbachstrasse stadteinwärts • Rossfeld-Viererfeld • Freiburgstrasse Richtung Bümpliz • Kreisel Bümplizstr. und Bernstr. • Murtenstrasse (Forsthaus) • Brunnmattstrasse: Schmäler Gleisabstand • Haltestelle Dübystasse • Haltestelle Kursaal • Effingerstrasse LSA Haltestelle Kocherpark	• Murtenstrasse vor Inselplatz (einwärts) • Haltestelle Güterbahnhof & Bremgartenfriedhof (auswärts) • Schanzenstrasse abbiegen (einwärts) • Länggasstrasse beim Falkenplatz (einwärts) • Kreisel Länggassstrasse / Bremgartenstrasse (auswärts) • Bremgartenstrasse Kleintierklinik (auswärts) • Linksabbiegen Bundesgasse -> Monbijoustrasse
---	---

2.4 Frage 4: Welches sind aus Ihrer Sicht die wichtigsten drei Konflikte zwischen Velo und ÖV im täglichen Verkehr?

Inputgeber	Input
City-Cycles AG	1. Gegenseitiger Respekt auf gemeinsam genutzten Fahrspuren: Oft nehmen Tram und Bus-Chauffeure die separate Fahrspur für sich in Anspruch ohne auf die Velofahrer Rücksicht zu nehmen. So z.B. bei einem "Velosack" vor einer Ampel wo Velos vor einen stehenden Bus oder Tram fahren könnten. Es kommt oft vor, dass dieser Velosack von Bussen oder Trams besetzt (versperrt) wird und damit ein Vorfahren für den Velofahrer verunmöglicht. 2. Zu nahes Auffahren der Busse und Trams auf Velofahrer: Wenn ein Bus oder ein Tram nicht überholen kann z.B. auf der Kornhausbrücke oder auf einer gemeinsam genutzten separaten Fahrspur fahren die Bus oder Tram-Chauffeure oft zu nah auf und bedrängen die Velofahrer. 3. Klares Anzeigen von Halt und Losfahren bei Haltestellen: ÖV Chauffeure zeigen oft nur sehr kurz bevor sie losfahren an, dass sie aus einer Haltestelle herausfahren wollen. Hier wäre ich dafür, dass z.B. ein Bus so lange rechts blinkt wie er in der Haltestelle verweilt - dann den Blinker für 3 - 5 Sekunden auf aus stellt - und danach Blinker auf links umstellt, wenn er aus der Haltestelle herausfahren will - so hätte der Velofahrer eine genaue Information, wenn er noch knapp hinter dem Bus ist ob dieser noch hält oder bereits wieder aus der Haltestelle herausfährt. Einhalten von Verkehrsregeln auf Seiten der Velofahrer generell
CVP Stadt Bern	1. Die grundsätzliche Haltung ist, dass Konflikte vor allem durch Mängel in der Infrastruktur hervorgerufen werden (siehe. weitere Anmerkungen). 2. Viele Velofahrende halten sich nicht an die Verkehrsregeln. 3. Etliche Fahrer von Bern Mobil reagieren in Konfliktsituationen gegenüber Velofahrenden unverhältnismässig aggressiv.
Grünes Bündnis	1. Kaphaltestellen entlang der Tramlinien 7/8 - als Hotspots bezeichnet z.B. in der Effingerstrasse, Schlossstrasse - sind ein grosses Problem, insb. für Velos mit Anhängern. 2. Mischverkehr' zwischen Bus und Velo, z.B. beim Hirschengraben (stadteinwärts) sind ein grosses Problem. 3. Velorotlichter, die lange Rotintervalle haben, 'provozieren' Fehlverhalten (z.B. Einmündung Hirschengraben in Monbijoustrasse, stadtauswärts; das betrifft zwar nicht direkt Konflikte zw. Velo und ÖV, führt aber zu gefährlichen Situationen, z.B., wenn Velofahrende die 'Gunst der Sekunde' nutzen und mit dem Tram losfahren, obschon sie rot hätten).

Kanton Bern	1. Wegfahren Bus nach Stopp bei Haltestelle: Der Velofahrende sieht kaum, wann die Türen geschlossen werden. Daher ein Vorschlag: rechts blinkender Bus = wartender Bus. Sobald er am Türen schliessen ist bzw. diese geschlossen hat stoppt er mit Blinken und stellt nach dem Blick zurück den linken Blinker (Botschaft an Velo: nicht mehr rechts blinkender Bus sollte nicht mehr überholt werden; Botschaft an die Busfahrer: erst links blinken, nachdem der Kontrollblick auf die Fahrbahn im Rückspiegel ergeben hat, dass im Moment kein Velofahrer am Überholen ist). 2. Tramschienen allgemein: damit wird der Velofahrende einfach nicht warm...:-) --> Alternativrouten anbieten / verbessern 3. Verkehrsmanagement mit ÖV-Priorisierung: Zu viel ÖV-Priorisierung bremst den Veloverkehr aus (z.B. Hirschengraben): oft wäre ein kurzes Grün-Zeitfenster genügend. Gelungenes Beispiel ist Effingerstrasse, Haltestelle Kocherpark stadtauswärts, wo das Velo neu gleichzeitig mit dem Tram grün kriegt.
KaPo Bern	1. Konfliktsituationen in Bezug auf die Missachtung des Lichtsignals hauptsächlich der Fahrradfahrenden. 2. Konfliktsituationen bei Haltestellen (Grundsätzlich sind Velos hinter dem Wartebereich auf einem Radweg durchzuführen). Veloführungen auf dem Trottoir sind nicht zu empfehlen, wenn die Strecke abwärtsführt. Die Velos sind genügend schnell um auf der Fahrbahn zu Fahren. Bei aufwärts geführten gemeinsamen Verkehrsflächen (Langsamverkehr) ergeben sich kaum Probleme. 3. Konfliktsituationen in Einbahnstrassen mit Velo-Gegenverkehr. Gerade bei engen Platzverhältnissen und bei Strassenzügen mit Schwerverkehr und ÖV kann die Verkehrssicherheit beeinträchtigt sein.
PostAuto Schweiz	1. Missachtung des Vortrittsentzugs 2. Überholen von Bussen die aus der Haltebucht herausfahren möchten und bereits links blinken 3. Ausfahrt des Busses aus der Busbucht obwohl sich noch ein Velofahrender neben dem Bus befindet
ProVelo Bern	1. Generelles Problem bei Bus und Tram vor vielen Haltestellen (beim Anfahren). Hier muss Bus oder Tram die Fahrlinie der Velos kreuzen oder belegen. Wer hat Vortritt? 2. Generelles Problem bei Bus und Tram nach vielen Haltestellen (beim Verlassen). Hier muss Bus oder Tram die Fahrlinie der Velos kreuzen oder belegen. Wer hat Vortritt? 3. keine Aussage
Tiefbauamt Bern	1. Bus überholt vor Haltestelle Velo 2. Velo weicht aus Trottoir aus und gefährdet dabei Fussgänger 3. keine Aussage

Alternative Liste	1. Der wichtigste Konflikt (der nicht genannt wurde,) ist der ungenügende Winterdienst einerseits an den Strassenrändern aber insbesondere an den Tramhaltestellen die auf der Fahrbahn sind. Der Schnee an den Strassenrändern führt zu einer zusätzlichen Verengung, die auch bei korrektem Verhalten nicht entschärft werden kann. Das gleiche Phänomen trifft auf die Fahrbahn bei den Tramhaltestellen zu, nur, dass das Konfliktpotential zusätzlich durch die Schmalheit der Fahrbahn zwischen Schiene und Trottoir zusätzlich verschärft wird. 2. Haltestellen 3. Gemischte Spuren (insbesondere dort, wo die Platzverhältnisse eng sind)
--------------------------	---

Zusammenfassung der zu 4. genannten Punkte nach Häufigkeit:

1. Zufahrt und Wegfahrt von Haltestellen, zu geringe Rücksichtnahme von beiden Seiten. Vorschlag Blinken Bus (3x)
2. Missachtung des Rotlichts durch Velofahrende, unterschiedliche Bewertung; Infragestellung LSA-Steuerungen
3. Missachtung der Verkehrsregeln durch Velofahrende generell
4. Bedrängen von Velofahrenden in Umweltspuren und Besetzen von Veloflächen (Bsp. Velosäcke) durch ÖV

Kommentar

Gestützt auf die Hotspot-Analyse und die in der Mitwirkung eingegangenen Rückmeldungen wurde eine vertiefte Analyse des empfohlenen Verhaltens von Velofahrenden und Fahrzeugführenden des öV durchgeführt. Dabei wurden drei Faktenblätter erarbeitet, welche für die wichtigsten Situationen Verhaltensempfehlungen geben:

- Faktenblatt Haltestelle
- Faktenblatt «Unsere Wege kreuzen sich»
- Faktenblatt «Wir sind auf dem gleichen Weg»

2.5 Frage 5: Für welche Themen müssten zusätzliche Sensibilisierungsmassnahmen durchgeführt werden?

Wie bei Frage 4 wurden die in der Mitwirkung eingegangenen Rückmeldungen in eine vertiefte Analyse des empfohlenen Verhaltens von Velofahrenden und Fahrzeugführenden des ÖV durchgeführt. Dabei wurden drei Faktenblätter erarbeitet, welche für die wichtigsten Situationen Verhaltensempfehlungen geben:

- Faktenblatt Haltestelle
- Faktenblatt «Unsere Wege kreuzen sich»
- Faktenblatt «Wir sind auf dem gleichen Weg»

4 Fazit für die Sensibilisierung Velo-ÖV

Zusammenfassung

Die Ergebnisse der Mitwirkung zeigen, dass grundsätzlich die Ergebnisse der Analyse besonders konflikträchtiger Stellen zwischen Velo und ÖV in der Stadt Bern geteilt werden. Die identifizierten Hotspots werden in allen eingegangenen Antworten als ganz oder teilweise richtig bezeichnet. Nur vereinzelt werden aufgeführte Hotspots als unwichtig bezeichnet.

Eine Reihe von weiteren Orten wurden von den Mitwirkenden als Hotspot bezeichnet. Diese wurden geprüft und zusätzliche Hotspots in der Karte aufgenommen.

Als wichtigste Konfliktarten zwischen Velo und ÖV wurden genannt: (1) Zu- und Wegfahrt bei Haltestellen, (2) Missachtung Rotlicht durch Velofahrende, (3) Missachtung der Verkehrsregeln durch Velofahrende generell, (4) Bedrängen von Velofahrenden in Umweltpuren und Beanspruchung von Veloflächen (z.B. Velosäcke) durch Busse.

Die Ergebnisse der Mitwirkung sind in folgende weiteren Aktivitäten eingeflossen:

- Erarbeitung der drei Fact Sheets «Sensibilisierung Velo-ÖV» im Frühjahr 2017
- Sensibilisierungsaktion «Fair ufem Chehr» zwischen Juni und September 2017
- Weiterbildungskurse für das Fahrpersonal BERNMOBIL «David neben Goliath» seit März 2017, fortlaufend.

Die ergänzte und konsolidierte Situationsanalyse dient als Grundlage für Bildungs- und Sensibilisierungsmassnahmen zum Thema ÖV und Velo im Jahr 2017 und in den folgenden Jahren.

5 Anhang

Faktenblätter Haltestelle, «Unsere Wege kreuzen sich», «Wir sind auf dem gleichen Weg»

Karte Hotspots