

Warum übernahm der ZVV die Buslinie 237 nicht? Diverse Unklarheiten

1 Der Vertrag zum Bus 237 – Pacta sunt servanda

Im November 2009 schloss der ZVV mit der Gemeinde Stallikon einen Vertrag nach §20 PVG über die Buslinie 237 und drei zusätzliche Kurse. Für dieses Paket sollte die Gemeinde jährlich Fr. 780'932.00 bezahlen. Das war für die kleine Gemeinde viel zu teuer und nur im Hinblick auf die spätere Übernahme der Buslinie durch den ZVV interessant. Dazu hiess es im Vertrag:

„Eine Übernahme in das reguläre ZVV-Angebot kann frühestens auf den Fahrplan 2013 erfolgen. Zu beachten ist, dass nur die Fahrplanleistungen der Linie 237 übernommen werden können, wenn die Bedingungen dafür erfüllt sind...“

Was mit „Bedingungen“ gemeint war, wurde im Begleitbrief zum Vertrag erläutert. Dort heisst es:

"Wir müssen an dieser Stelle auf unsere Kriterien zur Übernahme von §20-Angeboten ins normale Verbundangebot hinweisen. Die Übernahme wird im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens auf Antrag der Gemeinde durch die zuständige marktverantwortliche Verkehrsunternehmung, in ihrem Fall PostAuto Zürich, eingegeben und durch den ZVV überprüft. Die Auslastung der bestellten Angebote sollte so hoch sein dass sich in der Linienerfolgsrechnung des ZVV im Minimum ein Kostendeckungsgrad von 30 % errechnet. Wird diese Kostendeckungsgrad nicht erreicht, kann auch eine Übernahme erfolgen, wenn im Durchschnitt mindestens 10 Einsteiger pro Kurs das Angebot benutzen. Zusätzlich müssen im Rahmen des Fahrplanverfahrens genügend Mittel für eine Übernahme vorhanden sein.“

Nach den Zählungen des ZVV nutzten im letzten Jahr 12.81 Fahrgäste pro Fahrt (für alle Fahrten von Montag bis Samstag) die Linie. Das waren fast 30% mehr als das vertragliche Übernahmekriterium. Zudem ging es dem ZVV blendend, d.h. seine Jahresrechnungen schlossen stets besser ab als budgetiert, und er musste die gesprochenen Kredite nur teilweise beanspruchen. Folglich hätte er die Linie übernehmen müssen.

Er tat es trotzdem nicht und begründete das mit fehlenden finanziellen Mitteln. Als der ZVV darauf hingewiesen wurde, dass das nicht stimmen könne, weil es ihm gemäss seinen eigenen Jahresrechnungen ausgezeichnet ging, hiess es neu, dass den Verantwortlichen nachträglich bewusst geworden sei, dass die Buslinie „ein grosser Brocken“ sei. Die für die Übernahme der Buslinie nötigen Mittel seien deshalb nicht budgetiert worden mit der Folge, dass die Übernahme fast das ganze Budget für den Bezirk Affoltern beansprucht hätte. Das aber hätte zu einer unmöglichen Konkurrenz-Situation zwischen den Gemeinden geführt, weshalb auf die Übernahme der Buslinie 237 verzichtet worden sei.

Nachdem auch das beanstandet worden war, hiess es als Drittes, der Kostendeckungsgrad der Buslinie 237 sei schlecht gewesen. Er habe nur 25% ausgemacht, wogegen der durchschnittliche Kostendeckungsgrad im ZVV 65% betrage. Darum habe die Linie nicht übernommen werden können. In den folgenden Kapiteln wird dargelegt, dass auch mit dieser dritten Begründung einiges nicht stimmt.

Massgeblich ist allerdings etwas Anderes: Der ZVV übernimmt in aller Regel die zuvor von den Gemeinden nach §20 PVG eingekauften Verbindungen, wenn er finanziell dazu in der Lage ist und wenn während der von der Gemeinde bezahlten Betriebsdauer durchschnittlich 10 Fahrgäste pro Fahrt die Verbindung nutzten. Der Vertrag und der Begleitbrief sind vor dem Hintergrund dieser Praxis zu verstehen.

„Pacta sunt servanda“ ist das Prinzip der Vertragstreue. Es ist dies der wichtigste Grundsatz des öffentlichen Vertragsrechts. Entsprechend wichtig ist, dass er eingehalten wird. Wenn die Parteien besondere Umstände erkennen oder befürchten, so können sie das beim Vertragsschluss regeln. Nachher soll der Vertrag gelten.

Der ZVV will das nicht gelten lassen und behauptet, dass immer klar gewesen sei, dass er die Buslinie 237 nur übernehme, wenn es ihm passe. Den Verantwortlichen der Gemeinde Stallikon war das aber nicht bekannt (vgl.h.). Es verstösst auch gegen den wichtigsten Grundsatz des öffentlichen Vertragsrechts.

2 Bus 227 statt Bus 237

Statt den Bus 237 vertragsgemäss zu übernehmen, führte der ZVV die Linie 227 ein. Diese hängt auf einer kürzeren Route rund 500 Einwohner in Stallikon und Bonstetten ab, um dafür – unter einer anderen Nummer – 600 Personen in Isisberg/AG einen zweiten Anschluss zu ermöglichen.

Wegen dieser Zusatzschleife funktioniert das Konzept des Bus 237 nicht mehr: Arbeitspendler können die S-Bahn nicht mehr im Halbstundentakt erreichen. Einwohner können in Birmsdorf nicht mehr einkaufen. Am härtesten trifft es die Stalliker Sekundarschüler: Der Bus fährt jetzt an der Schule vorbei, so dass die Schüler eine zusätzliche Wanderung unternehmen müssen mit der Folge, dass sie zu spät kommen bzw. einen Bus zu früh hin und einen Bus zu spät heimfahren müssen. Obwohl die Sekundarschule deshalb einen vierten Kurs kauft, sind die Verbindungen schlechter als vor 20 Jahren.

Doch nicht nur die Route wurde gekürzt. Auch zeitlich ist die neu nummerierte Linie massiv reduziert: Abend- und Samstagskurse fallen weg.

Das bringt die folgenden zusätzlichen Nachteile: Stallikon hat rund Fr. 2 Mio. in Sportanlagen in Bonstetten und Wettswil investiert. Am Abend und am Samstag, also dann, wenn man sie nutzen könnte, gibt es keine öffentlichen Verkehrsmittel mehr zu den Sportanlagen und zurück. Auch wer eine Kinovorstellung oder ein Konzert besuchen will, muss wieder das Auto nehmen, wenn er nach der Vorstellung auf vernünftige Weise heimkommen wollen.

Damit nicht genug. War bei Einführung der Buslinie 237 der Taktfahrplan heilig und durfte nicht den Bedürfnissen der Sekundarschule angepasst werden, gilt das bei der neu eingeführten Linie 227 alles nicht mehr. Der Taktfahrplan wird jetzt 6 Mal am Tag gebrochen.

Die massiven Nachteile dieser angeblich optimierten Linie wurden anfänglich abgestritten und dafür behauptet, dass die nun viel direktere Linienführung attraktiver sei. Am 11. September 2014 legten die Verantwortlichen dann aber schriftlich offen, dass sie bei der Einführung der Linie 227 damit gerechnet hatten, dass die Fahrgastzahlen um etwa 30% zurückgehen würden. Genau das ist nach den Messungen des ZVV geschehen.

Wie sich ergibt, wurde eine funktionierende Linie zugunsten einer nicht mehr funktionierenden Linie aufgegeben, die auch viel weniger genutzt wird.

Zudem entsteht der Eindruck, dass die Argumentation ein gewünschtes Ergebnis untermauern soll und bei Bedarf angepasst wird. Dieser Eindruck entsteht auch in anderen Zusammenhängen immer wieder.

3 Kosten und Erträge: Kostendeckung

Nachdem die erste Begründung der fehlenden finanziellen Mittel widerlegt worden war und nachdem auf dem Tisch lag, dass eine fehlende Budgetierung nicht reicht, um fehlende finanzielle Mittel geltend machen zu können, begründete der ZVV seinen Entscheid neu mit dem angeblich schlechten Kostendeckungsgrad der Buslinie 237.

3.1 Kosten

Die Kosten der Linie und der drei zusätzlichen Kurse wurden mit Fr. 780'932.00 im Jahr beziffert. Eine Begründung für diese Zahl gibt es nicht. Sie stammt von PostAuto Zürich, einer Monopolistin, die für das Recht, Buslinien zu betreiben, eine namhafte Konzession bezahlen muss.

Weiter springt ins Auge, dass nach den eigenen Messungen von PostAuto Zürich von Montag bis Freitag im Durchschnitt gut 13.23 Personen den Bus benützten und am Samstag durchschnittlich 10.67 Personen. Die maximale Auslastung lag bei 31 bzw. 42 Personen. Obwohl ein kleiner Bus genügt hätte, wurden teilweise sogar Gelenkbusse eingesetzt, die dann praktisch leer fuhren, was unnötige Kosten verursachte. Es ist schwer zu glauben, aber vielleicht hatte die Postauto Zürich AG in ihrem Fuhrpark, der das ganze Konzessionsgebiet abdeckt, tatsächlich kein kleineres Fahrzeug.

Dabei ist auch in die Zukunft zu denken: auch wenn PostAuto Zürich nicht in der Lage gewesen sein sollte, angemessen kleine Busse für die die Linie aufzutreiben, so gilt das für die Zukunft sicher nicht. Denn bei einem Planungshorizont von 10 und mehr Jahren und einem Fuhrpark, der das ganze Konzessionsgebiet abdeckt, war eine solche Anschaffung ohne weiteres möglich.

Wie sich zeigt, bestehen zu den Kosten der Linie erhebliche Fragen, die gestellt und vom ZVV trotz Öffentlichkeitsprinzip nicht beantwortet wurden.

3.2 Erträge - Kostendeckung

3.2.1 Beitrag des ZVV

Von den Fr. 780'932.00 im Jahr übernahm der ZVV gemäss Vertrag Fr. 100'000.00, so dass noch Fr. 680'932.00 übrig blieben.

3.2.2 Der Gemeinde Stallikon gutgeschriebene Einnahmen aus Billettverkauf etc.

Die Kostendeckung der Linie wurde schon beim Vertragsschluss auf Fr. 68'093.20 festgesetzt, d.h. auf 10% der Kosten.

3.2.3 Von der Gemeinde Stallikon bezahlte Summen

Die Differenz von Fr. 612'839.00 im Jahr musste die Gemeinde dem ZVV bezahlen. Weil die Sekundarschulgemeinde und weitere Beteiligte Beiträge leisteten, blieb es bei einer direkten Belastung der Gemeinde Stallikon von rund Fr. 560'000.00. Über ihren Anteil an der Schulgemeindesteuer zahlten die Stalliker Steuerzahler noch einmal rund Fr. 20'000.00, total somit rund Fr. 580'000.00 im Jahr.

3.2.4 Tatsächliche Einnahmen aus Billettverkauf etc.

Wie gesagt, wurden die Einnahmen aus dem Busbetrieb pauschal auf 10% der Kosten bzw. Fr. 68'932.20 festgesetzt. Vielleicht sind die 10% ein Erfahrungswert und in manchen Fällen richtig; im vorliegenden Fall sind sie es aber sicher nicht. Dies aus den folgenden Gründen:

- Die Buslinie brachte auch die Stalliker Sekundarschüler zur Schule und zurück, weshalb die Sekundarschulgemeinde für die Schüler Bus-Abonnements kaufte, die im Jahr 2010 Fr. 30'744.00 kosteten. Nur schon diese Abonnements finanzierten somit fast 50% des Betrages, den der ZVV der Gemeinde Stallikon als Einnahmen zugestand.
- Weil der Busfahrplan auf den Stundenplan der Schule keine Rücksicht nahm, musste die Gemeinde für die Schule drei weitere Kurse pro Schultag einkaufen, deren Kosten in den obgenannten Fr. 780'932.00 enthalten sind. Für diese drei Kurse zahlte die Gemeinde Stallikon dem ZVV total Fr. 45'000.00 im Jahr.
- Weiter verkaufte der ZVV Billetts und Abonnements an die weiteren Fahrgäste, denn die Buslinie transportierte ja nicht nur Sekundarschüler. Nach den Messungen von PostAuto Zürich (vgl. „Einnahmen des ZVV für die Linie 237 - und Kostendeckung“) kam es zu rund 168'000 von den Fahrgästen bezahlten Fahrten im Jahr. Billetts kosteten Fr. 2.90, im Abonnement war es billiger. Bei nur schon Fr. 1.20 Billett-Ertrag pro Fahrgast-Fahrt kamen Einnahmen von rund Fr. 202'000 zusammen.
- Weil die Schüler auch im Kursbus fahren und nicht nur in den zusätzlich gekauften Kursen, sind die Fr. 30'744.00 Ertrag aus Schülerabonnements in der obigen Position schon enthalten und somit nicht zu addieren. Aber die Fr. 45'000.00 für die Extrakurse müssen hinzu gezählt werden, denn sie sind das Gegenstück zu den entsprechenden Kosten und würden auch nach der Übernahme der Linie bezahlt werden.
- Total nahm der ZVV somit rund Fr. 247'000.00 im Jahr ein und nicht bloss die Fr. 68'093.20, die er der Gemeinde Stallikon gutschrieb.

3.2.5 Kosten und Ertrag sowie Kostendeckungsgrad

Es ergeben sich die folgenden Rechnungen (gerundete Zahlen):

Berechnung der der Gemeinde belasteten Kosten

(Nicht nachgewiesene) Kosten des ZVV	780'932
Vom ZVV übernommen	<u>100'000</u>
Verbleibende Kosten	680'932
Der Gemeinde gutgeschriebene Kostendeckung	<u>68'093</u>
Von der Gemeinde jährlich bezahlt	612'839

Berechnung der tatsächlichen Kostendeckung

Einnahmen für Extrakurse	45'000
Einnahmen Billetts und Abonnements	<u>202'000</u>
Tatsächliche Kostendeckung von Linie und Kursen	247'000

Bereinigte Berechnung der der Gemeinde zu belastenden Kosten

Behauptete Kosten des ZVV	780'932
Vom ZVV übernommen	<u>100'000</u>
Verbleibende Kosten	680'932
Tatsächliche Kostendeckung (ohne 45'000)	<u>202'000</u>
Der Gemeinde jährlich zu belasten	478'932
Tatsächlich belastet	<u>612'839</u>
Jährlich zu viel belastet	133'907

3.3 Kostendeckungsgrad

Von den Gesamtkosten von Fr. 780'932.00 im Jahr wurden im letzten Jahr rund 247'000.00 durch Fahrgäste und für Extrakurse bezahlt, so dass der Kostendeckungsgrad der Buslinie knapp 32% betrug.

In einer Besprechung vom 11. September 2014 machten die ZVV-Verantwortlichen jedoch geltend, der Kostendeckungsgrad der Buslinie habe nur 25% betragen. Bei behaupteten Kosten von Fr. 780'932.00 im Jahr wäre das ein Ertrag von Fr. 195'233.00 bzw. nach Abzug der Fr. 45'000.00 für die Extrakurse noch Fr. 150'233.00 – und das bei 168'000 Fahrgast-Fahrten, was einem Kostenbeitrag pro Fahrgast-Fahrt von weniger als 90 Rappen entspricht und nicht stimmen kann.

Der ZVV hat nicht (wie hier) von oben nach unten, sondern von unten nach oben gerechnet, d.h. die Anzahl Fahrgast-Fahrten mit einem Ertragsbeitrag pro Fahrgast-Fahrt multipliziert. Vermutlich wurde nicht der Kostenbeitrag pro Fahrgast-Fahrt willkürlich absurd tief angesetzt, sondern vergessen, die Fr. 45'000.00 für die Extrakurse zu addieren.

Die dieser Berechnung zugrunde liegenden Zahlen und Überlegungen (nicht aber das Ergebnis) wurden dem ZVV mit Brief vom 25. September 2014 vorgelegt und es wurde eine Reihe von sachdienlichen Fragen gestellt. Der ZVV schickte einen sehr freundlichen Brief, beantwortete aber trotz Öffentlichkeitsprinzip keine einzige Frage.

4 Der durchschnittliche und andere Kostendeckungsgrade

Die ZVV-Verantwortlichen argumentierten am 11. September 2014, dass der durchschnittliche Kostendeckungsgrad beim ZVV bei 65% liege und die 25% der Buslinie 237 für eine Übernahme viel zu tief seien.

Es liegt in der Natur der Sache, dass sich ein Durchschnitt aus vielen Werten zusammensetzt, welche praktisch alle von diesem Durchschnitt abweichen. Die Hauptachsen des ZVV z.B. von Zürich nach Baden dürften einen Kostendeckungsgrad von mehr als 100% haben, wogegen Nebenlinien nie rentieren. Alle zusammen ergeben den Durchschnitt von 65%. Darum interessieren nicht der Durchschnitt, sondern die Streuung und der Median. Folglich wurde der ZVV am 25. September 2014 auch nach diesen beiden Werten gefragt – und beantwortete die Fragen nicht.

Die Buslinie 237 befand sich in der Aufbauphase. Lange Zeit wurde sie im elektronischen Fahrplan falsch geführt, d.h. nicht berücksichtigt – mit dem Ergebnis, dass viele Neukunden die Linie nicht bzw. erst spät entdecken konnten.

Es ist selbstverständlich, dass die Auslastung mit der Zeit weiter gestiegen wäre, denn einen Wechsel zum öffentlichen Verkehr überlegen sich die Pendler dann, wenn sie neu an einen Ort ziehen, und dann wieder, wenn sie einen neuen Wagen brauchen und eine gut funktionierende Alternative haben. Zu diesem allgemeinen Wachstumseffekt kommt im Falle von Stallikon Folgendes: Weil eine funktionierende Alternative bisher fehlt, steht Stallikon bezüglich der Anzahl Autos pro Einwohner an der Spitze des Kantons. Entsprechend gross ist das Aufholpotential bei guten Busverbindungen.

Wegen des beschriebenen allgemeinen Wachstums-Effekts liegt es nahe, dass die vom ZVV neu übernommenen Linien allgemein eher unterdurchschnittliche Kostendeckungsgrade hatten, die sich im Laufe der folgenden Jahre verbesserten – genauso, wie es auch bei der Linie 237 geschehen und in besonderem Masse weiterhin zu erwarten war. Darum wurden die ZVV-Verantwortlichen am 25. September auch gefragt, welches die Kostendeckungsgrad der neu übernommenen Buslinien des ZVV in den Jahren 2008 bis 2013 gewesen seien, welches die Streuung und welches der Median. Auch diese Fragen wurden nicht beantwortet.

5 Nicht-Übernahme – fehlende Gleichbehandlung?

Für die Gemeinde Stallikon und ihre Einwohner, von denen jeder Säugling, jede Frau und jeder Mann im Schnitt gut Fr. 780 bezahlt hatten, um ZVV-Billetts kaufen und den Bus benutzen zu können, stellt sich aber auch die Frage nach der Gleichbehandlung. Wurde Stallikon vom ZVV gleich behandelt, wie all die anderen Gemeinden, bei denen der ZVV die zuerst gemäss §20 gekauften Verbindungen übernahm?

Dem ZVV wurden deshalb weitere Fragen gestellt. Er wurde gefragt, in wie vielen Fällen der ZVV die Verbindung übernommen habe, obwohl die Auslastung weniger als 12.81 bzw. 13.23 Fahrgäste pro Fahrt betragen habe. Weiter wurde gefragt, in wie vielen Fällen der ZVV die Verbindung nicht übernommen habe, obwohl die genannten Werte erreicht worden seien. Und schliesslich wurde gefragt, ob der ZVV auch Verbindungen übernommen habe, bei welchen die Auslastung weniger als 10 Fahrgäste pro Fahrt betragen habe.

Keine einzige dieser auf die Gleichbehandlung abzielenden Fragen beantworteten die Verantwortlichen des ZVV.

Nach den Feststellungen in den vorangehenden Kapiteln besteht die starke Vermutung, dass der ZVV in anderen Fällen kulanter war und Verbindungen übernahm, auch wenn diese weniger gute Auslastungszahlen hatten. Wäre dem nicht so, so wäre es die einfachste Sache der Welt gewesen, die Fragen zu beantworten und die Vermutung zu widerlegen. Der Verdacht wird auch dadurch genährt, dass die Begründung im Laufe der Diskussion immer wieder änderte und schliesslich an den Tag kam, dass nicht die Kosten-Ertragsstruktur für den ZVV das Problem gewesen war, sondern der Umstand, dass es um einen grossen Brocken ging.

6 Der ZVV liess die Gemeinde im Glauben der späteren Übernahme

Die Gemeinde bezahlte für die vier Jahre Bus 237 direkt und indirekt rund Fr. 2.32 Mio. bzw. gut Fr. 780 pro Mann, Frau oder Säugling. Das entsprach etwa 25 Steuerprozent. Hinzu kamen noch die Billetts und Abonnements, welche diejenigen Einwohner bezahlten, welche die Linie benützten. Es liegt auf der Hand, dass die kleine Gemeinde es sich nicht hätte leisten konnte, diese riesige Summe für einen vierjährigen Busbetrieb auszugeben. Die Zahlung machte nur als Anschub-Finanzierung Sinn, wenn konkrete Aussicht bestand, dass der ZVV die Linie im Erfolgsfall übernehmen werde. Ein Antrag des Gemeinderates, so viel Geld ohne vernünftige Perspektive auszugeben, wäre an der Gemeindeversammlung mit Sicherheit abgelehnt worden.

Die ZVV-Verantwortlichen jedoch erklärten (zuletzt an einer Besprechung vom 11. September 2014), dass immer klar gewesen sei, dass nie eine Übernahmeverpflichtung bestanden habe, d.h. der ZVV die Linie nur übernehme, wenn es ihm passe. Schon im Februar 2010 (also nur gerade drei Monate nach Vertragsschluss) habe der ZVV den Gemeinden mitgeteilt, dass er keine Linien übernehme.

Auf entsprechende Frage teilte die Gemeinde Stallikon dazu mit, das Rundschreiben des ZVV vom 5. Februar 2010 sei so verstanden worden, dass es nur für dieses Fahrplanverfahren 2011 gelte.

Tatsächlich ist es schon ausserordentlich, dass der ZVV einen Vertrag schliesst und nur gerade drei Monate später mitteilt, dass er ihn nicht einhalten werde. Wenn das dann mit einem Rundschreiben an alle Gemeinden geschieht, von denen ja die wenigsten gerade erst einen Vertrag mit dem ZVV geschlossen hatten, wäre es nichts als vernünftig gewesen, die betroffene Gemeinde Stallikon auf dieses besondere Problem extra hinzuweisen. Das tat der ZVV nicht.

Auch zur Behauptung, der ZVV übernehme die Linie auch bei Erfolg nur, wenn es ihm passe, wurde die Gemeinde befragt und antwortete, dass bis zum Vertragsschluss immer nur die beiden bekannten Übernahmekriterien genannt worden sei. Dass der ZVV die Buslinie später nicht übernahm (obwohl die Übernahmekriterien massiv übererfüllt waren) sei eine Überraschung gewesen. Die Gemeinde sei stets davon ausgegangen, dass sich der ZVV 1:1 an den Vertrag halte und die dazu notwendigen Mittel auch budgetiere.

Gemäss Vertrag hätte der ZVV die Buslinie schon nach drei Jahren übernehmen sollen, machte das dann aber wegen einer Änderung des Fahrplan-Rhythmus nicht. Folglich stellte

sich die Frage nach der Verlängerung des §20-Vertrages um ein Jahr und damit auch die Frage, ob der ZVV die Buslinie bei Erfolg dann übernehmen werde. Auch bei dieser Gelegenheit hätte der ZVV klarmachen können und müssen, dass er die Linie, deren Erfolg absehbar war, nicht übernehmen werde bzw. nur dann, wenn es ihm passe.

Auch das tat der ZVV nicht. Wie die Gemeinde mitteilte, gab es keine Hinweise oder Warnungen. Im Gegenteil habe der ZVV im Zusammenhang mit der Verlängerung auf die aktuelle finanzielle Lage hingewiesen und für die Fahrplan-Periode 2014/2015 einen Lösungsansatz in Aussicht gestellt. Damit wurden Gemeinde und Gemeinderat nicht gewarnt sondern im Gegenteil in ihrer Erwartung auf die spätere Übernahme der Linie bestärkt und ging es nur um eine leider notwendig gewordene Verlängerung der Anschub-Finanzierung. So gingen Gemeinderat und -versammlung in guten Treuen davon aus, dass der ZVV die Linie bei Erfolg übernehmen werde. Dass die Buslinie 237 erfolgreich war, war schon lange absehbar, die Übernahme in einem Jahr somit praktisch sicher. Entsprechend wurde Antrag gestellt und akzeptierte die Gemeindeversammlung die Verlängerung.

18.11.2014 / A. Ochsenbein