



UMWELT KURIER

zum Bürgerentscheid am 6. April 2003



**Nein zur
Südümfahrung**

Liebe Markdorferinnen und Markdorfer

beim Bürgerentscheid am 6. April 2003 geht es um viel. Es geht um die Zukunft Markdorfs und der Raumschaft. Sie stimmen darüber ab, in welche Richtung die Weichen gestellt werden. Sind wir bereit, im Interesse einer nachhaltigen Entwicklung auf die kurzsichtige Lösung einer Südumfahrung zu verzichten und uns mit vereinten Kräften für menschen- und umweltverträgliche Alternativen einzusetzen?

Damit der Bürgerentscheid ein gültiges Ergebnis bringt, ist eine hohe Beteiligung nötig. Nutzen Sie die Möglichkeit direkter Demokratie, die der Gesetzgeber uns hier bietet.

Ihre Umweltgruppe Markdorf

Von den Ortsumfahrungen Bermatingen - Markdorf - Kluftern hier das Teilstück vom Haslscher Hof (links) bis zum Wagnerknoten (rechts).





Ortsumfahrung Bermatingen und Südfahrt Markdorf. Der Knoten beim Haslacher Hof ist inzwischen als „Trompete“ geplant.

Auf einen Blick:

Unsere Argumente gegen die Südfahrt

1. Hinter der Südfahrt steckt kein zukunftsfähiges Konzept. Statt Nachhaltigkeit regiert Kurzsichtigkeit.
2. Alternativen zur Südfahrt, die es gibt, waren nie gewollt und sind nie ernsthaft untersucht worden.
3. Die Südfahrt und weitere Straßenbauprojekte zerschneiden unsere Landschaft massiv.
4. Der Ausbau der bestehenden B 31 zur Bündelungsstraße ist das vorrangige Projekt, die Ortsumfahrungen sind nachrangig.
5. Die Südfahrt bringt viele neue Belastungen.
6. Die Südfahrt bringt weniger Entlastungen, als versprochen wird und ihre Befürworter sich erhoffen.
7. Die Südfahrt bedroht bäuerliche Existenzen.
8. Die Südfahrt schafft neue Probleme in den Ortsteilen Ittendorf und Riedheim.

Alle wissen es: So kann es nicht weitergehen. Immer mehr Landschaft und Natur werden dem Verkehr geopfert. Eine Ortsumfahrung nach der anderen wird gebaut, und teilweise werden schon – wie in Immenstaad und Meersburg – die Umfahrungen der Umfahrungen gefordert.

Wo führt das hin? Darüber zerbrechen sich zu wenige den Kopf. Viele wollen die schnelle Entlastung hier und heute – was für die kommenden Generationen übrig bleibt, kümmert sie wenig.

Wo liegt die Alternative? Zwei grundsätzliche Gedanken zeigen die Richtung:

1. Die Verkehrspolitik braucht ein Leitbild. Bisher kuriert man nur an den Symptomen, ohne das System zu ändern. Überall dort, wo es eng wird für den Verkehr und die Menschen unter seinen Belastungen leiden, heißt das Rezept: Verschiebung des Verkehrs auf eine neue Trasse. Dieses Rezept hat nichts zu tun mit einer Lösung im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzepts.

Argument 1:

Hinter der Südumfahrung steckt kein zukunftsfähiges Konzept.

Statt Nachhaltigkeit regiert Kurzsichtigkeit.



Basis eines integrierten Verkehrskonzepts ist die Einsicht, dass wir Menschen uns vom Verkehr nicht beherrschen lassen müssen, weil wir selbst es sind, die ihn machen. Um das Wachstum des Kfz-Verkehrs zurückzudrängen, wird die Hoheit autozentrierter Planung aufgegeben. Stattdessen wird nach alternativen Strategien gesucht. Kluge Vorgaben für die Siedlungsentwicklung und in der Wirtschafts- und Steuerpolitik sowie die Stärkung des Schienenverkehrs und des ÖPNV sind hier maßgebliche Faktoren.

2. Die technokratische Geisteshaltung setzt auf das Machbare, sofern es nur Experten befürwor-

ten. Sie ist aufzugeben. Expertentum ist auf das Mess- und Feststellbare ausgerichtet und schließt umweltethische Erwägungen aus. Doch gerade dann, wenn wir über Maßnahmen zu entscheiden haben, die massive Zerstörungen bis weit in die Zukunft hinein bringen, ist die Frage unerlässlich: Dürfen wir, was wir können? Ohne diese Frage bleibt die Verantwortung auf der Strecke; dann haben die großen Vereinfacher das Sagen, die Abwägungsprozesse im Zusammenhang von Mensch und Umwelt als Rechenaufgabe begreifen.

Argument 2:

Alternativen zur Südumfahrung, die es gibt, waren nie gewollt und sind nie ernsthaft untersucht worden.

Dass Verkehrsprobleme in einem Verdichtungsraum wie dem nördlichen Bodenseeraum durch vernetzte Konzepte gelöst werden müssen, dieser Gedanke war in Markdorf der Gemeinderatsmehrheit von CDU und FWV und Bürgermeister Bernd Gerber bisher kaum zu vermitteln. Er wurde vielmehr konsequent ignoriert oder schlecht geredet!

Tunnel- oder Troglösungen wurden nie ernsthaft zugelassen!

Die Umweltgruppe hat gelungene Beispiele von Tunnel- oder Troglösungen, die nicht diesen enormen Flächenverbrauch haben, in Ertingen bei Ehingen, Albstadt, Fellbach sowie in Wolfach im Schwarzwald besichtigt. Bürgermeister Gerber und die Gemeinderatsmehrheit haben derartige Besichtigungen nie unternommen!

Die Machbarkeit einer Tunnellösung in Markdorf

wurde in dem Hiersche-Gutachten 1991/92 ausführlich dargestellt. Die Variante mit Untertunnelung der Bernhardstraße, Unterquerung der Eisenbahn im Bereich des Bahnüberganges und Troglösung in der Eisenbahn-

straße wurde jedoch nie weiter ausgearbeitet.

Der Vorwurf, die Umweltgruppe setze sich nicht für eine Entlastung der Anwohner an der B 33 ein, stimmt gerade nicht. Die Experten sind sich einig, dass ein Tunnel im Stadtbereich die größte Verkehrsentslastung in der Ravensburger Straße brächte.



Der konsequente Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wurde nie energisch betrieben.

Hätten wir S-Bahnverbindungen am nördlichen Bodeseeufer im 20 - 30-Minutentakt mit vielen neuen Haltestellen,

- könnten hunderte Berufspendler vom Auto auf die Schiene umsteigen
- würde in den belastenden Rushhour-Zeiten morgens und abends die Verkehrssituation in Markdorf deutlich entlastet werden.

Argument 3:

Die Südumfahrung und weitere Straßenbauprojekte zerschneiden unsere Landschaft massiv.

Wir verleihen unserer Bodenseelandschaft wohlklingende Namen wie „Perle des Linzgaus“, schwärmen von „gesegneten Ufern“ und versprechen Ruhe, Beschaulichkeit und landschaftliche Unversehrtheit. Doch der Schein trügt.

Die Akademie für Technikfolgenabschätzung berechnet in ihrem Arbeitsbericht zur „Landschaftszerschneidung in Baden-Württemberg“ die effektive Maschenweite, d. h. die Größe der zwischen Straßen, Schienen und Siedlungen übrig gebliebenen freien Flächen. Dabei kommt der Bericht zu einem alarmierenden Ergebnis:

Der Bodenseekreis weist mit 3,82 qkm den höch-

sten Zerschneidungsgrad unter allen 36 flächenhaften Landkreisen Baden-Württembergs auf.

Nur in den großen Stadtkreisen wie Stuttgart, Mannheim, Ulm und Karlsruhe ist die durchschnittliche Größe der Restflächen kleiner.

Fazit: Im hochindustrialisierten, wesentlich dichter besiedelten Kreis Böblingen (Daimler-Benz / Sindelfingen) gibt es deutlich mehr unzerschnittene Flächen als in der vermeintlich ländlichen Idylle am Bodensee. Das hindert uns aber nicht daran, durch die wenigen uns noch verbliebenen größeren Flächen neue Straßen zu legen, zwei-, drei- und vierspurig. Auf der Fläche

zwischen Markdorf und dem See werden nach heutigem Planungsziel fünf verkehrsreiche Straßen auf nicht mehr als acht km Luftlinie verlaufen:

- 1 die jetzige B 33 Meersburg - Markdorf - Ravensburg
- 2 die neue Südumfahrung Bermatingen - Markdorf - Friedrichshafen
- 3 die Kreisstraße von Ahausen über Ittendorf nach Immenstaad
- 4 die B 31 neu im bodenseenahen Hinterland bei Ittendorf als Planfall 7.5 (vierspurig)
- 5 die weiterbestehende jetzige B 31.

Bei der anstehenden Entscheidung „Südumfahrung - Ja oder Nein?“ geht es daher nicht bloß um ein Stück Straße da draußen beim Haslacher Hof. Vielmehr geht es um die Weichenstellung für die künftige Entwicklung unseres ganzen Raums.

Ein Beispiel:

	Bodenseekreis	Landkreis Böblingen
Einwohner	198 000	362 000
Einwohner/qkm	298	586
Effekt. Maschenweite	3,82 qkm	7,46 qkm

Argument 4:

Der Ausbau der bestehenden B 31 zur Bündelungsstraße ist das vorrangige Projekt, die Ortsumfahrungen sind nachrangig.



Zur Lösung der Verkehrsprobleme in unserem Raum sind wir dabei, die Prioritäten falsch zu setzen. In der offiziellen Gesamtplanung wird die B 31 neu zusammen mit der B 30 neu – bekannt als „Bündelungsstraße“ oder Planfall 7.5 – als übergeordnete Hauptachse Überlingen – Friedrichshafen – Ravensburg

angesehen. Als ihr nachgeordnete Linie soll die „Südumfahrung“ den Verkehr Salemer Tal – Markdorf – Friedrichshafen aufnehmen.

Die Umweltgruppe hatte sich immer für die vorrangige Realisierung der Bündelungsstraße ausgesprochen. Wir forderten allerdings ausdrücklich, dass dabei

das Prinzip „Ausbau vor Neubau“ konsequent zu Grunde gelegt wird. Das bedeutet Ausbau der bestehenden B 31 mit entsprechenden baulichen Schutzmaßnahmen zum Beispiel bei Immenstaad und Hagnau.

Halbe Lösungen durch falsche Reihenfolge

Statt der Bündelungsstraße im politischen Willen klar den Vorrang zu geben, wurde der Zeitpunkt ihrer Realisierung in astronomisch ferne Zeiten geredet. Zuletzt lagen die Prognosen von Politikern der Raumschaft bei „frühestens in 40 Jahren“. Durch diese Taktik verlagerte sich die Diskussion auf die Südumfahrung als vermeintlich schneller zu realisierende Maßnahme.



Erster Schritt: Rascher Ausbau der Bündelungsstraße B 31/B 30 neu

Laut jüngsten Äußerungen von Minister Müller (CDU) und Bundestagsabgeordneten Bindig (SPD) besteht die realistische Chance, dass jetzt die Bündelungsstraße in ihrem gesamten Verlauf als vordringlicher Bedarf in den BVP aufgenommen wird. Damit könnte der Weg frei werden für den entscheidenden ersten Schritt, dessen Realisierung umso schneller erfolgen könnte, wenn

auf die Neutrassierung auf der Linie südlich von Ittendorf komplett verzichtet werden würde. Die Markdorfer Ortsteile entlang der B 33 und gerade auch die Anwohner der Ravensburger Straße würden spürbar entlastet werden, insbesondere vom LKW-Verkehr. Der Landschaft im seenahen Hinterland des Bodensees bliebe eine Durchschneidung und Entwertung erspart. Die Finanzierung erfolgt über Bundesmittel.

Zweiter Schritt: Ausbau des ÖPNV

Statt die Südumfahrung zu finanzieren, sollten Land, Bodenseekreis und die Gemeinden Markdorf und Friedrichshafen ihre finanziellen Mittel in den Aufbau eines modernen Öffentlichen Nahverkehrsystems investieren, mit der Bodenseegürtelbahn als deren Rückgrat. In Absichtserklärungen aller politischen Richtungen wird immer wieder einmütig die notwendige Stärkung des ÖPNV beteuert. Doch leider wird anders gehandelt.

Kommt die Südumfahrung zuerst, dann sind zwei weitere Entwicklungen zu befürchten:

Entweder: Die Südumfahrung wird gebaut, die Bündelungstrasse nicht. Dann wird aus der Südumfahrung die angeblich von niemandem gewollte Hinterlandtrasse als wichtigste Ost-West-Verkehrsachse im Süden Markdorfs.

Oder: Beide werden gebaut wie geplant, ohne das Prinzip „Ausbau vor Neubau“ auch nur ansatzweise zu berücksichtigen. Dann wäre die Zerschneidung und Verlärmung der

Landschaft zwischen Markdorf und Bodensee komplett. Das wäre „Verkehr pur“, allgegenwärtig, überall, vor allem für Ittendorf.

Wer ein Umdenken bewirken will, kann mit seinem „NEIN“ zur Südumfahrung dazu beitragen, dass die Weichen neu gestellt werden, hin zu verträglicheren und dennoch wirksamen Prioritäten, frei nach dem Motto „First things first!“



Impressum:
Herausgeber: Umweltgruppe Markdorf
V. i. S. d. P.: Bernhard Oßwald, Jahnstr. 8, Markdorf; Friedrich Beran, Hinterer Birken 5, Leimbach
Auflage: 4 700
Druck: Fleck, Markdorf

Argument 6:

Die Südumfahrung bringt viele neue Belastungen.

Die Realisierung dieser Straße stellt große Entlastungen vor allem in Hinblick auf die Lärm- und Schadstoffemissionen in Aussicht. Diesen Entlastungen stehen aber neue Belastungen gegenüber, Belastungen, die beachtet werden müssen, wenn Für und Wider abgewogen werden.



Eine umweltverträgliche Tunnellösung wie die in Ertingen wurde nie ernsthafte untersucht.

Die südlichen Siedlungsrandbereiche von Markdorf und das Bildungszentrum müssen mit einer vermehrten Lärmbelastung rechnen. Die flächenhafte Verlärmung wird sich auswirken bis hinauf in die Hänge des Gehrenberges.

Die großen Verlierer sind die Markdorfer Ortsteile Ittendorf, Riedheim und Bergheim, vor allem aber Ittendorf und Lipbach.

Für Ittendorf muss nach dem Bau der Südumfahrung mit einer erheblichen Verkehrszunahme auf der B 33 gerechnet

werden. Das bedeutet mehr Lärm und Abgase mitten im Ort.

Im Osten werden Riedheim und Bergheim durch den Neubau der L 205 in nächster Nachbarschaft am meisten unter den Lärm- und Abgasbelastungen leiden müssen.

So wird auch eine Südumfahrung Markdorf nicht nur bestehenden Verkehr aus der Stadt verlagern, sondern auch vermehrt Autofahrer

anziehen, die bisher andere Strecken bevorzugt haben. Kurz- und mittelfristig wird sie sogar noch Verkehr von der B 31 abziehen.

Zusammenfassend müssen wir davon ausgehen: Die neuen Belastungen, die von neu gebauten Straßen ausgehen, sind erfahrungsgemäß nicht geringer als amtlich vorausgerechnet, sondern weitaus gravierender!

Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.



Argument 6:

Die Südumfahrung bringt weniger Entlastungen, als versprochen wird und ihre Befürworter sich erhoffen.

Die vom Straßenbauamt beauftragten Verkehrsgutachter und Landschaftsplaner drücken die Entlastungen, die eine Südumfahrung bringen soll, in Zahlen aus. Was auf diese Weise objektiv erscheint, muss aber kritisch betrachtet werden. Es ist zu fragen, worauf die Zahlen basieren und was sie aussagen. Dazu zwei Beispiele:

Verkehrszahlen

Der Verkehrsgutachter prognostiziert für das Jahr 2010 in der Ravensburger Straße eine Verkehrsenlastung von 46 %, falls die Südumfahrung gebaut ist. Diese

Prognose beruht auf verschiedenen Voraussetzungen, die keineswegs alle zutreffen müssen. Eine Hauptannahme bei der Prognose ist z. B. die, dass außer der Markdorfer Südumfahrung auch die Ortsumfahrung Klufftern, die B 31-Umfahrung FN-West sowie die vierspurige B 30 neu (FN-RV) wirklich gebaut sind. Deren Bau ist aber keineswegs gesichert.

Für den prognostizierten Rückgang der Verkehrs-entlastung in Leimbach und Hepbach ist die genannte Hauptannahme noch schwerwiegender. Wenn die drei Straßen nicht gebaut werden,

kann von einer Entlastung dieser Ortsteile durch den Bau der Südumfahrung nicht mehr die Rede sein. Im Gegenteil.

Trennungseffekt

Auf Transparenten kündigen die Anwohner der Ravensburger Straße von einer „Wiedervereinigung“ des geteilten Markdorf, wenn die Südumfahrung gebaut sei. Aber: Selbst wenn man die zuversichtliche Prognose des Gutachters zum Verkehrsrückgang aufgreift, heißt das: Es bleiben bis zu 14 000 Kfz in der Ravensburger Straße. Das ist mehr, als

gegenwärtig durch Bermatingen fließt (das wegen seiner Verkehrsbelastung ja eine Ortsumfahrung erhalten soll).

Wiedervereinigung Markdorf's? Nein! Nach der von den Planern selbst vorgelegten Tabelle wäre auch nach dem Bau der Südumfahrung die Zerschneidungs- und Barrierewirkung des Verkehrs in der Ravensburger Straße in der obersten Kategorie „sehr hoch“ angesiedelt.



Argument 7:

Die Südumfahrung bedroht bäuerliche Existenzen.

Landwirte aus Markdorf, Ittendorf und Lipbach wehren sich. Sie sagen: „Wir geben keinen Quadratmeter Land.“

Ihre Hauptkritikpunkte:

- Stadtverwaltung und Straßenbauamt haben die Landwirte bei den Planungen zur Südumfahrung nur unzureichend einbezogen. Man habe ihnen die jetzt favorisierte Trasse „vor die Nase geknallt“.

- Die Südumfahrung durchschneidet beste Ackerböden und hochwertige Obstkulturen. Dabei verliert die Landwirtschaft nicht nur das von der Straße überbaute Land, sondern zugleich

große Flächen rechts und links der Straße, die wegen der Schadstoffe nicht mehr genutzt werden können. Allein die „Verkehrstrompete“ beim Haslacher Hof verschlingt 4 Hektar.

- Ittendorfs Landwirte sind nicht allein durch die Südumfahrung betroffen.

Wenn der Planfall 7.5 verwirklicht wird, werden ihnen nochmals große Anbauflächen genommen.

Der Appell der Landwirte lautet daher:

„Wir hoffen, dass viele Menschen zum Bürgerentscheid gehen und gegen die Südumfahrung stimmen, um uns Landwirten und der Natur zu helfen“

(Südkurier 57/2003, 21).

Argument 8:

Die Südumfahrung schafft neue Probleme in den Ortsteilen Ittendorf und Riedheim.



Ittendorf

Wenn es so kommt, wie es diverse Straßenplanungen vorsehen, wird Ittendorf übermäßig belastet – durch die vierspurige Bündelungsstraße im Süden und durch einen dank der Südumfahrung zunehmenden Durchgangsverkehr auf der B 33. Im Süden führt die behördlich von Beginn an favorisierte Trasse 7.5 (des Planungsfalls 7) ausschließlich über Ittendorfer Gemarkung. Die exponierte Lage am Nordhang des Weingarten-Waldes garantiert freie Sicht- und Schallverbindung zum Dorfkern. Ferner wird die Trasse den Teilort

Reute massiv betreffen, weil sie – unmittelbar vorbeiführend – die Ansiedlung verlärmst und vom übrigen Dorf trennt. Das Votum, das Bürgermeister Gerber, CDU und FWV kürzlich im Gemeinderat für die Trasse 9.3 abgegeben haben, dient nur zur Beruhigung der Ittendorfer Bürgerinnen und Bürger angesichts des bevorstehenden Bürgerentscheids. Mit Blick auf die politisch bereits getroffenen Weichenstellungen besteht keine Chance, dass diese Trasse je verwirklicht wird. Die Südumfahrung Markdorf wird – wie es offiziell beauftragte Gutachter

ermittelten – zusätzlichen Durchgangsverkehr anziehen und Ittendorf noch mehr als bisher schon in zwei Teile trennen.

Auch in Ittendorf leben Menschen unmittelbar an der Bundesstraße. Wieso soll diesen der mit Sicherheit zusätzlich wachsende Schwerlastverkehr zugemutet werden, während er den Markdorfer Bürgerinnen und Bürgern nicht zumutbar ist?

Leider werden die Interessen der Ittendorfer Bürgerinnen und Bürger angesichts der Markdorfer Südumfahrung und ihrer Folgen nur von der Umweltgruppe im Gemeinderat vertreten.

Bergheim, Riedheim, Leimbach, Hepbach

Die vorliegende Planung erwartet einen Rückgang der Verkehrszahlen an der B 33 östlich von Markdorf; Leimbach und Hepbach würden also entlastet werden. Dies setzt voraus, dass

1. die B 30 neu (von FN nach RV), die Westumfahrung Friedrichshafen und die K 7743 (L 207 neu) wirklich gebaut werden

2. die PKW- und die LKW-Fahrer den großen Umweg über Friedrichshafen nach Ravensburg wirklich nehmen.

Eindeutig negativ sieht die Bilanz bei Bergheim und Riedheim aus. Hier ist durch die vorherrschende SW-Wind-Lage eine Beeinträchtigung zu



erwarten, da auf der geradlinigen neuen Straße (K 7743) entlang des Bahndamms mit hohen Geschwindigkeiten gerechnet werden muss. Die Niederung zwischen Brunnisach und Riedheim-Hang ist außerdem

ein beliebtes und bis jetzt ruhiges Gebiet für Spaziergänger und Radfahrer. In Bezug auf ihre Wohn- und Lebensqualität gehören die Riedheimer zu den großen Verlierern im Straßenpoker rund um Markdorf.

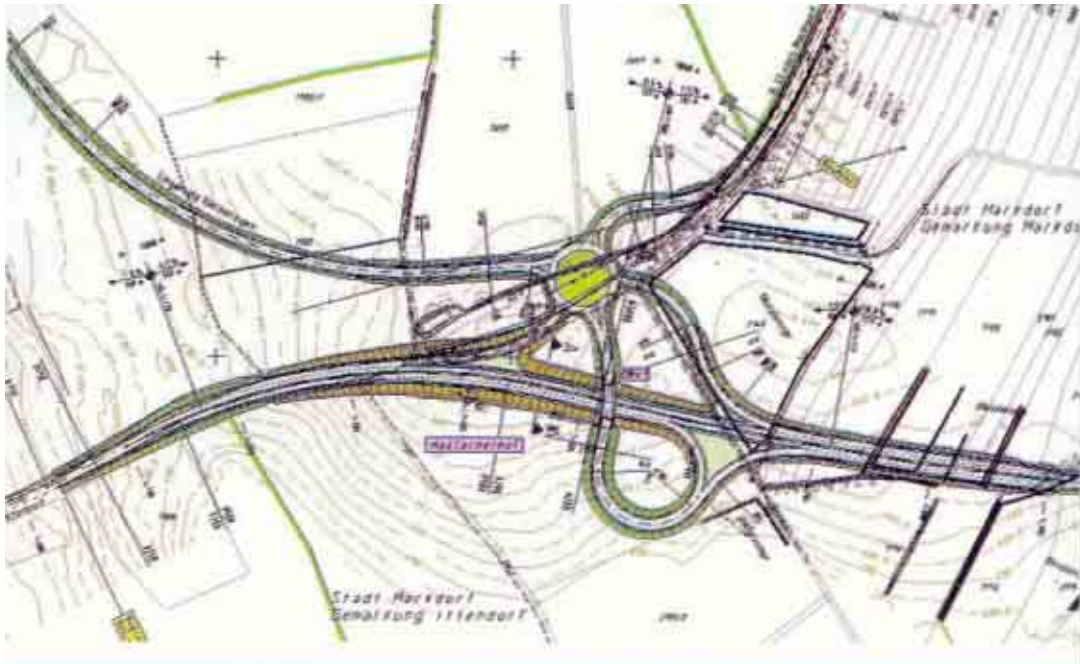
Der Tunnel eine Illusion

Kein Geld für Ittendorf

Es ist schon merkwürdig, wenn vier Stadträte von Markdorf einen Tunnel für Markdorf ablehnen und sich aber dann für einen Tunnel in Ittendorf aussprechen. Sie wissen genau, dass sie diese Aussage nichts kostet. Aber vielleicht erreicht sie doch irgendeinen Naiven in Ittendorf, der meint, damit könne man den durch den Bau der Südumfahrung verursachten Mehrverkehr auf der B 33 akzeptieren. Wir in Ittendorf wissen allerdings, dass ein Tunnel in Ittendorf eine Maßnahme ist, die zu ihrer Realisierung in den vorrangigen Bedarf des neuen Bundesverkehrswegeplans aufgenommen werden müsste. Dies ist aber noch gar nicht beantragt worden. Nicht einmal der Planungsfall 7.5, das heißt die Wunschtrasse unseres Landtagsabgeordneten und Ministers für Umwelt und Verkehr Herrn Ullrich Müller (und zugleich Katastrophentrasse für Ittendorf), hat bisher den Status des vorrangigen Bedarfs. Wie soll dann ein Tunnel in Ittendorf eine Chance auf Realisierung haben? Wir in Ittendorf glauben jedenfalls seit Jahren nicht mehr an diesen. Fazit also: Der Bau eines Tunnels für die Bundesstraße 33 in Ittendorf ist eine Illusion, denn dazu fehlt auch in Zukunft das Geld. Tatsache ist, dass durch die Südumfahrung für Markdorf erheblich mehr Verkehr in Ittendorf zu erwarten ist. Deshalb rufe ich alle Ittendorfer auf, am Bürgerentscheid teilzunehmen und zugunsten von Ittendorf gegen die Südumfahrung zu stimmen.

Heinrich Wegis, Ittendorf

Leserbrief Südkurier 56/2003



Allein dieser Knoten beim Haslacher Hof verschlingt die Fläche von sechs Fußballfeldern.

Sind Sie für die Südumfahrung?



Nein!



Informationsabende zur Südumfahrung

Montag, 24. März 2003, 20 Uhr, Stadthalle Markdorf
Dienstag, 25. März 2003, 20 Uhr, Bürgerhaus Ittendorf
Mittwoch, 26. März 2003, 20 Uhr, Gasthaus Letze Leimbach

Veranstalter: Umweltgruppe Markdorf

Mit dabei:

Aktionsgemeinschaft Südumfahrung; BUND Markdorf; betroffene Landwirte;
Interessengemeinschaft Verkehrsneuplanung Ittendorf;
Bürgerinitiative Bermatingen/Ahausen und Pro Kluftern.

Herzliche Einladung