

**Protokoll Auftaktveranstaltung Verkehrskonzept Luisenstadt Kreuzberg**

Termin: Donnerstag 12.10.17, 19.00-21.00 Uhr, ca. 70 TeilnehmerInnen

Ort: Familiengarten, Oranienstraße 34

TeilnehmerInnen: siehe TeilnehmerInnenliste



Moderation:

Frau Pape                      STATTBAU, Gebietsbeauftragte für die Förderkulisse Südliche Luisenstadt

Frau Schuchardt              STATTBAU, Gebietsbeauftragte für die Förderkulisse Südliche Luisenstadt

Anwesende Verfahrensträger:

Herr Schulz-Hermann        Straßen- und Grünflächenamt Kreuzberg, Fachbereichsleiter Straße

Herr Matthes                  Stadtentwicklungsamt Kreuzberg, Fachbereich Stadtplanung

Herr Gumz                      HOFFMANN-LEICHTER, Verkehrsplaner im Projektteam

Herr Notz                        HOFFMANN-LEICHTER, Verkehrsplaner im Projektteam

Herr Reibetanz                      GRUPPE PLANWERK, Stadtplaner im Projektteam  
Frau Hartfiel                        GRUPPE PLANWERK, Stadtplanerin im Projektteam

Anwesende Träger öffentlicher Belange:

Herr Huwe                            BVG, Bezirks- und Zielgruppenmanager  
Herr Wrobel                         BVG, Bereich Angebot

Anwesende Vertreterin Wohnungsbauunternehmen:

Nesrin Demir                        Degewo, Stadtteilmanagerin

Frau Pape begrüßt die Anwesenden und übergibt an Herrn Matthes, der ein paar einleitende Worte zum Projekt spricht. Im Anschluss erläutert das Projektteam Hintergründe, Vorgehensweise und Bestandsanalyse – u.A. anhand der bereits durchgeführten Stadtpaziergänge – zum Verkehrskonzept Luisenstadt Kreuzberg. Die Präsentation kann unter [www.stattbau.de](http://www.stattbau.de) heruntergeladen werden. Im zweiten Teil der Veranstaltung fand eine moderierte Diskussion statt, die nach folgenden Blöcken gegliedert wird:

- Allgemeines zum Untersuchungsgebiet, zur Konzeptentwicklung und zur Maßnahmenumsetzung
  
- Themenbereich Historische Grünzüge und Freianlagen
  
- Themenbereich Wohn- und Nebenstraßen
  
- Themenbereich Oranienstraße

Im Anhang finden Sie die TeilnehmerInnenliste sowie die Dokumentationen der Stadtpaziergänge.

## **Allgemeines zum Untersuchungsgebiet, zur Konzeptentwicklung und zur Maßnahmenumsetzung**

Frage: Es wurde gesagt, dass die Hälfte des Projekts bereits abgeschlossen ist. Was bedeutet das?

Antwort (Hr. Matthes): Das Förderprogramm städtebaulicher Denkmalschutz läuft bereits seit ca. zwölf Jahren im Gebiet und wir haben derzeit ca. die Hälfte des geplanten Finanzvolumens umgesetzt. Die Förderung wird somit noch einige Zeit laufen, sodass in nächster Zeit erarbeitete Maßnahmen dieses Verkehrskonzeptes umgesetzt werden können.

Hinweis / Frage: Das ist bereits eine sehr lange Zeit, in der noch nicht viel passiert ist. Wenn es noch zehn Jahre dauert, die Maßnahmen, die jetzt geplant werden, umzusetzen, sieht der Kiez schon ganz anders aus und die Maßnahmen sind unter Umständen nicht mehr relevant. Gibt es Beschleunigungsmöglichkeiten?

Antwort (Hr. Matthes): Es ist geplant, das fachlich erarbeitete Konzept bereits Mitte nächsten Jahres politisch zu beschließen. Der Beschluss der BVV wäre dann der Startschuss, die Maßnahmenumsetzung in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten und Trägern öffentlicher Belange zu beginnen. Es gilt jedoch zu bedenken, dass nicht alle Maßnahmen gleichzeitig umgesetzt werden können, weshalb eine Priorisierung der einzelnen Maßnahmen notwendig ist, um dann diese Prioritätenliste nach und nach abzuarbeiten.

Frage: Inwieweit sollen die Konzepte für die nördliche und südliche Luisenstadt kombiniert werden? Werden beide Konzepte unabhängig voneinander geplant; führt dies dann lediglich zu einer Problemverlagerung?

Antwort (Hr. Schulz-Herrmann): Mitte und Kreuzberg unterliegen verschiedenen Zuständigkeiten und Finanzierungsgrundlagen. Insofern erfolgt die Maßnahmenumsetzung organisatorisch getrennt voneinander. Inhaltlich werden die Konzepte und Maßnahmen aber natürlich aufeinander abgestimmt. Diese Integration wird u.a. auch dadurch gewährleistet, dass beide Konzepte vom selben Projektteam erarbeitet wurden bzw. werden.

Hinweis: Die Herangehensweise der Planungsbüros, dass alle VerkehrsteilnehmerInnen berücksichtigt werden müssen, ist der Realität nicht angemessen. Es herrscht ein ständiger Kampf um Räume, weshalb es notwendig ist zu entscheiden, welche VerkehrsteilnehmerInnen bevorzugt in der Planung Berücksichtigung finden sollen. Es können nicht alle Bedürfnisse gleichwertig berücksichtigt werden.

Antwort (Hr. Matthes): Wie in den Zielstellungen zur Konzeptentwicklung formuliert, sollen zuvorderst der Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV gestärkt werden. Der Kfz-Verkehr hat jedoch auch seine Daseinsberechtigung und kann aus verschiedenen Gründen nicht komplett unterbunden werden. An der Abwägung der unterschiedlichen Interessen und Belange soll eben gerade auch im Rahmen dieser Diskussion und der folgenden Workshops gemeinsam gearbeitet werden.

Hinweis: Es fehlt eine grundlegende Vision dahingehend, wie sich die südliche Luisenstadt grundsätzlich entwickeln soll. Die AnwohnerInnen wollen weniger Autoverkehr; allerdings wird das mit dem beschriebenen integrierten Verkehrskonzept nicht in gewünschtem Maße umgesetzt. Autos nutzen derzeit 80% der verfügbaren Verkehrsflächen. Es bedarf daher einer viel deutlicheren Diskriminierung des Autoverkehrs und einer viel radikaleren Veränderung der Straßen, um Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr wirklich voran zu bringen.

Antwort (Hr. Reibetanz): Die Verfahrensträger sind offen für verschiedene Möglichkeiten, die Situation zu verbessern. Allerdings bewegen wir uns bei der Umsetzung innerhalb eines Rahmens, der seitens des Gesetzgebers und übergeordneter Instanzen vorgegeben ist. Es gibt unterschiedliche Interessenlagen, die allesamt ihre Berechtigung haben und angemessen berücksichtigt werden müssen. Grundsätzlich unterstützen wir aber eine progressive Herangehensweise und möchten mit allen Beteiligten daran arbeiten, eine gemeinsame tragfähige Vision zu entwickeln.

Antwort (Hr. Matthes): Weiterhin rahmengebend für die Umsetzung eines ganzheitlichen Konzepts ist die Frage der Finanzierung. Diese ist nicht ausschließlich aus den, durch das Förderprogramm städtebauliche Denkmalpflege zur Verfügung stehenden, Geldern möglich. Die Planungen müssen also allgemein vertretbar sein, um Finanzierungsmöglichkeiten und somit die Umsetzbarkeit sicherzustellen. Vor diesem Hintergrund sind wir darauf bedacht, sowohl die bestehenden normativen Vorgaben als auch die Wünsche und Visionen der BürgerInnen mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln so weit wie möglich in Einklang zu bringen, um letztendlich umsetzungs- und förderungsfähige Maßnahmen zu entwerfen. Denkbar ist zum Beispiel der Einsatz von Mitteln aus dem Senatsprogramm für Fahrradinfrastruktur.

Hinweis: Es wäre toll ein Konzept ähnlich der Superblocks in Barcelona zu entwerfen. Ein großes Problem in der südlichen Luisenstadt ist der Lieferverkehr. Über bewegliche Poller könnten Bereiche verkehrsberuhigt werden, während ausgewählten Lieferfahrzeugen selektiv Zugang gewährt wird.

Hinweis: Im Gegensatz zu einzelnen kleinen Maßnahmen sollte ein neuartiges Verkehrskonzept für eine lebenswerte Stadt mit Modellcharakter entwickelt werden. Eine Möglichkeit wäre beispielsweise, für den Kfz-Verkehr lediglich einen Zugang zum Gebiet zu ermöglichen, um so Durchgangsverkehr zu vermeiden.

Antwort (Hr. Notz): Die bestehende Aufgabe im Rahmen der Konzeptentwicklung ist zunächst die lokale Optimierung von Verkehrsorganisation und Infrastrukturanlagen. Ziel ist die Entwicklung einzelner umsetzbarer und aus Fördermitteln finanzierbarer Maßnahmen. Darüber hinausgehende programmatische Ansätze bedürfen einer politischen Entscheidung sowie Legitimation und können nicht aus rein fachlichen Erwägungen erzwungen werden.

Frage: Werden bei einer Umgestaltung der Straßen die Grundstückseigentümer an der Finanzierung beteiligt?

Antwort (Fr. Schuchardt): Nein, Anliegerbeiträge zur Straßenbaufinanzierung (Straßenausbaubeitragsgesetz) wurden im Land Berlin abgeschafft.

Frage: Wie hoch sind die zu erwartenden Kosten für die Umsetzung des Konzepts?

Antwort (Fr. Schuchardt): Das lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sagen. Wir befinden uns derzeit am Anfang der Planungsphase. Hauptziel ist es momentan, ein Konzept zu erarbeiten, um die verkehrliche Situation in der Luisenstadt zu verbessern. Erst wenn dieses Konzept entwickelt ist, kann eine Kostenaufstellung erarbeitet werden.

Hinweis: Damit die zu entwickelnden Maßnahmen überhaupt Wirkung zeigen können, müssen sowohl das Ordnungsamt als auch die Polizei schärfere Kontrollen durchführen. Hierfür sollte eine engere Zusammenarbeit zwischen den Planungsbüros, dem Ordnungsamt sowie der Polizei stattfinden.

Hinweis: Es sollte darüber nachgedacht werden, die das Untersuchungsgebiet umgebenden Hauptverkehrsstraßen mit einzubeziehen, da diese für den Durchgangsverkehr ausschlaggebend sind.

Hinweis: Der Knotenpunkt Skalitzer Straße / Adalbertstraße sollte in die Unfallanalyse mit einbezogen werden.

Antwort (Hr. Notz): Die Unfallkommission der Polizei wertet kontinuierlich alle Unfalldaten aus, um Unfallhäufungsstellen zu identifizieren. Die Zuständigkeiten für Unfallhäufungsstellen im Hauptverkehrsstraßennetz liegen jedoch beim Land Berlin. Das Kottbusser Tor wurde z.B. wegen entsprechender Unfallhäufungen vom Land Berlin neu geplant und gebaut. Die vorliegende Unfallanalyse betrachtet sämtliche Straßen innerhalb des Untersuchungsgebiets und somit gerade die Straßen, die auch der Planungshoheit des Bezirks unterliegen, um dadurch entsprechende konzeptrelevante Mängelhinweise zu erhalten. Bereiche außerhalb des Untersuchungsgebiets, wie etwa der benannte Knotenpunkt, werden in Ergänzung zu den polizeilichen Unfalluntersuchungen nicht vertiefend betrachtet.

Hinweis: Die gesundheitlichen Belastungen für die Wohnbevölkerung im Gebiet sind unübersehbar; daher muss dieses Problem unbedingt berücksichtigt werden. Ein Verbot von Trabisafaris oder Touristenbussen in der Luisenstadt wäre ein erster wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Hinweis: Barrierefreiheit für alle Menschen ist nicht gegeben. Das muss im Planungsprozess unbedingt berücksichtigt werden. Weiterhin muss eine diesbezügliche Diskussion auch mit den ansässigen Gewerbetreibenden geführt werden, weil deren Nutzungen der Gehwege teilweise ebenfalls zu Beeinträchtigungen der Barrierefreiheit führen.

Hinweis: Es muss weiterhin, insbesondere mit Blick auf Gewerbetreibende, die Erreichbarkeit aller Zielorte im Kfz-Verkehr gewährleistet bleiben.

Hinweis: Bei Gewerbebetrieben, die lediglich kleinere Lieferungen erhalten, könnte über eine verstärkte Nutzung von Lastenfahrrädern nachgedacht werden.

Hinweis: Die Einrichtung von Lieferzonen, kann das Parken in zweiter Reihe vermindern.

Antwort (Hr. Notz): Teil des Konzepts ist auch ein Gesamtkonzept für das Parken im Gebiet, d.h. unterschiedliche Parkregelungen für unterschiedliche NutzerInnen, wie etwa Lieferzonen, Kurzzeitparken, Fahrradparken, Car-Sharing, Fahrradverleihsysteme, etc. In diesem Rahmen werden wir auch untersuchen, an welchen Stellen Lieferzonen notwendig sind und wie diese bedarfsgerecht umgesetzt werden können.

Frage: Werden Informationen zum Projekt und den Inhalten für die Bürgerschaft verfügbar sein?

Antwort (Hr. Matthes): Über die Internetseite von STATTTBAU Berlin wird ein Portal zur Verfügung stehen, auf dem relevante und wichtige Informationen und Materialien zur Verfügung gestellt werden.

Hinweis: Bezüglich des Beteiligungsprozesses wünsche ich mir eine Ergänzung dieser Veranstaltung, in Form von beispielweise zielgruppenorientierten Gesprächen, im Rahmen derer gezielt Menschen bzw. Gruppen angesprochen werden, die heute nicht anwesend bzw. unterrepräsentiert sind. Dadurch kann gewährleistet werden, dass alle Interessen bei der Planung angemessen berücksichtigt werden.

Antwort (Fr. Schuchardt): Diesem wichtigen Aspekt einer repräsentativen Beteiligung der Bürgerschaft sollte gerade durch die hier vertretenen Bürgerinitiativen entsprochen werden. Wir sind gern bereit die Initiativen mit der Bereitstellung von Informationen und Materialien zu unterstützen. Wir sind aber auf die aktive Initiative und Beteiligung der Menschen selbst angewiesen.

Frage: Warum ist die Skalitzer Straße nicht vollständig im Untersuchungsgebiet mit drin?

Antwort (Hr. Notz): Die Skalitzer Straße liegt im Hauptverkehrsnetz und damit in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde des Landes Berlin. Eine Einflussnahme von Seiten des Bezirks ist daher schwierig.



## Themenbereich Historische Grünzüge und Freianlagen

Integriertes Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt Auftaktveranstaltung 12-10-

Probleme, Anforderungen, Hinweise, Ideen

### Wege in historischen Grünzügen und Freianlagen

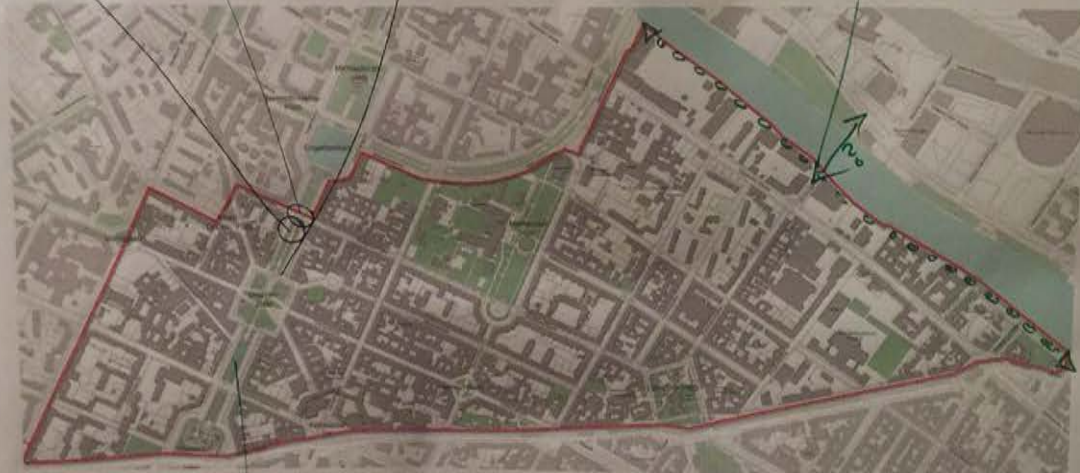
Zielgruppen spezifische  
Dialoge / Gespräche  
Alle Gruppen Bewohner  
einbeziehen!  
z.Bsp.  
→ Vereine direkt ansprechen

Brücke vermüllt,  
dunkel ☹

Konflikte  
zwischen  
Rad  $\leftrightarrow$  Fußgänger  
"Erschließungsmaßnahmen"

Uferweg  
ausbauen!

Spielplatz  
→ Ratten! ☹



denkmalgerechte  
Herichten des  
Luisenstadt. Kanals ☹



Frage: Wie steht es um den Wiederaufbau der Brommybrücke für Fuß- und Radverkehr?

Antwort (Hr. Schulz-Herrmann): Die Brommybrücke ist nicht mehr im Bauprogramm des Senats enthalten. Der Bezirk beabsichtigt derzeit nicht diese Infrastrukturmaßnahme alleine umzusetzen.

Hinweis: Die Hauptquerung des Lausitzer Platzes ist nach Regen so gut wie nicht nutzbar.

Hinweis: Es ist möglich eine Beschwerde diesbezüglich bei der BSR einzureichen.

**Themenbereich Wohn- und Nebenstraßen**

Integriertes Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt  
 Auftaktveranstaltung 12-10-2017

Probleme, Anforderungen, Hinweise, Ideen

### Wohn- und Nebenstraße sowie Plätze im Quartier

**NEU DENKEN**

**Innovative Ideen**

- ↳ "Super Blocks" Barcelona
- ↳ Model-Charakter für Fuß- und Radverkehr
- ↳ STADT VERÄNDERN mehr Platz für Fuß- Radverkehr Stellplätze reduzieren
- ↳ **VISIONEN ENTWICKELN**

**Kampf um die "Räume"**

1 Linie → Rad + Fuß  
Priorität

Mauerradweg  
 → Waldemarstr.  
 nicht befahrbar (Pflaster!)

Fördergeist effektiv nutzen

**UMSETZEN**  
 von Maßnahmen schnell!

**Barrierefreiheit**  
 - Oberfläche Gehwege /  
 enge Gehwege ☹️

Fahrradwege im schlechten Zustand → Sanierung

Asphaltierung von Straßen für Radverkehr

Diagonalsperren prüfen

generell: **Autoverkehr weniger attraktiv machen!**

Wohnen + Arbeiten zusammen denken!

Zustatzen vermeiden

Zu hohe Bekanntheitsgrade!  
 Adalbertstraße: Einbahnstraße ☹️

absehbare Polter  
 (für Fußverkehr) mehr umsetzen

Querweg besser pflegen (BSR)

alle Nebenstraßen Schritt-Tempo

Markthalle: Lieferproblem! lösen  
 (Beispiel: Barcelona)  
 ↓ schaffen Sidelassen für bestimmte Zeiten

Besundheit Atemwegprobleme ↑ ☹️

Nördliche + Südliche Luisenstadt weiterhin zusammendenken!

Frage: Gibt es Zahlen zur Feinstaubbelastung im Untersuchungsgebiet?

Antwort (Hr. Matthes): Die Senatsverwaltung überwacht die Luftqualität in der Stadt bzw. betreibt die hierfür eingerichteten Luftgüte-Messstationen und veröffentlicht entsprechende Daten hierzu.

Hinweis: Eine Untersuchung zur Umwelt- und im speziellen zur Feinstaubbelastung muss punktuell vor Ort stattfinden.

Hinweis: Es sollten Diagonalsperren und Einbahnstraßen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs eingerichtet werden.

Hinweis: Die Adalbertstraße könnte als Einbahnstraße ausgeschildert werden.

Hinweis: Wenn man die Nebenstraßen flächendeckend als verkehrsberuhigte Bereiche ausweisen würde, könnte dadurch der Kfz-Verkehr zu großen Teilen aus der Luisenstadt ferngehalten werden.

Antwort (Hr. Matthes): Die Straßenverkehrsordnung sieht für verkehrsberuhigte Bereiche konkrete bauliche Gegebenheiten vor, weshalb derartige Straßen oftmals baulich stark verändert werden müssten. Das ist aufgrund der gegebenen finanziellen Mittel nicht im gesamten Gebiet möglich. Wir werden prüfen, ob und an welchen Konfliktpunkten das möglich ist. Grundsätzlich ist es wichtig, in einer ersten Stufe vor allem (zeitnah) finanzierbare und umsetzbare Lösungen zu entwickeln, auf deren Grundlage in späteren Prozessen weiter aufgebaut werden kann.

Antwort (Hr. Reibetanz): Es ist außerdem wichtig, den StraßennutzerInnen kein falsches Bild zu vermitteln. Ein verkehrsberuhigter Bereich suggeriert, dass es sicher ist, sich auch im Fahrbahnbereich aufzuhalten. Deshalb sollten verkehrsberuhigte Bereiche auch nur dort eingerichtet werden, wo eine entsprechend wenig Verkehr stattfindet. Ansonsten würde tatsächlich ein erhöhtes Risikopotenzial geschaffen.

Hinweis: Am Mariannenplatz existieren bereits versenkbare Poller, um nur ausgewählten Kfz-Verkehr durchzulassen. Diese Maßnahme lässt sich sicherlich auf andere Bereiche des Gebiets übertragen.

Hinweis: Der Zustand der vorhandenen Radwege im Gebiet ist sehr schlecht. Diese müssen dringend erneuert bzw. saniert werden. Weiterhin ist über eine Asphaltierung der Fahrbahnen nachzudenken, da aufgrund des fast überall vorhandenen Kopfsteinpflasters RadfahrerInnen regelmäßig auf Gehwege ausweichen.

Hinweis: Zum einen befindet sich südlich der Waldemarbrücke ein Unfallschwerpunkt. Zum anderen werden hier (gesamte Waldemarstraße) die Gehwege aufgrund des Straßenbelags (Kopfsteinpflaster) als Radweg genutzt. Da der Mauerradweg entlang der Waldemarstraße geführt wird, ist das Fahrradaufkommen besonders hoch, weshalb hier dringender Handlungsbedarf zur Einrichtung ordentlicher Radverkehrsanlagen besteht.

Hinweis: An der Kreuzung Manteuffelstraße / Köpenicker Straße müssen sichere Querungsstellen für FußgängerInnen eingerichtet werden.

Hinweis: Die Situation für den Lieferverkehr bzw. die daraus resultierenden Konflikte sind rund um die Markthalle sehr problematisch. Es ist davon auszugehen, dass sich diese Problematik noch verschärfen wird.

Themenbereich Oranienstraße

Integriertes Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt  
 Auftaktveranstaltung 12-10-2017  
 Probleme, Anforderungen, Hinweise, Ideen  
**„Szenemeile“ Oranienstraße**

Schaffen von Ladezonen } Anlieferung muss funktionieren  
 } Gewerbe einbeziehen!

Ordnungsamt Apps nutzen

mehr Präsenz  
 Polizei + Ordnungsamt  
 muss intensiver arbeiten/ ahnden

einseitig Stellplätze  
 begutachten?!

Plate ist begrenzt

Bus 165/162/192  
 10-Min. Takt ☺

Haltestellenlage prüfen (5036)

M29 3 Mio Fahrgastzahl/Tag  
 ↓ 60.000 Fahrgäste/Tag

Bus vorstreckend  
 wird v. BVG begünstigt

keine Touristenbusse  
 keine Trabisafari

Aktuelle Anlieferung BVG, Anwohner, Gewerbe

Hinweis: Besonders in Hinblick auf den Lieferverkehr in der Oranienstraße und die daraus resultierenden Konflikte an den dortigen Bushaltestellen sollte ein neues Haltestellenkonzept erarbeitet werden. Weitergehend ist zu überlegen, wie funktionierende Lieferzonen für den Lieferverkehr umgesetzt werden können.

Hinweis (Hr. Huwe, BVG): Seitens der Berliner Verkehrsbetriebe besteht ein großes Interesse daran, verkehrsteilnehmerübergreifende Konzepte in Stadtquartieren zu unterstützen. In Bezug auf den öffentlichen Verkehr sind bei beispielsweise 60.000 Fahrgästen pro Tag auf der Buslinie M29 leistungsstarke Verkehrswege für eine reibungslose Abwicklung nötig. Für ein optimales Ein- und Aussteigen haben sich beispielsweise Haltestellenkaps sehr gut bewährt, die für die Luisenstadt ebenfalls denkbar sind. Wir hoffen, dass sowohl dies als auch ein gesamtheitliches Konzept auch auf der politischen Ebene unterstützt wird.

Hinweis (Hr. Wrobel, BVG): Eine leistungsfähige Abwicklung des Busverkehrs ist dann möglich, wenn sich die Haltestellen hinter einem Knotenpunkt befinden und ein gutes Durchkommen der Busse auf der Strecke möglich ist. Dies ist derzeit nicht gegeben. Wir sind daran interessiert, die derzeitige Situation zu verbessern und begleiten gern die anstehende Planungsphase. In Bezug auf den Heinrichplatz wäre aus Sicht der BVG grundsätzlich eine Verlagerung der Bushaltestelle in den Platzbereich zu begrüßen. Hierfür muss allerdings ausreichender Platz zur Verfügung stehen.

Aufgestellt am 27.10.2017

**HOFFMANN-LEICHTER  
Ingenieurgesellschaft mbH**

i.A. Lisa Seidel

i. A. Nino Notz

**GRUPPE PLANWERK**

i. A. Annette Hartfiel

geprüft durch

**Bezirksamt Kreuzberg von Berlin**

i. A. Alexander Matthes

**Gebietsbeauftragte STATTTBAU**

i. A. Mari Pape

Berlin, 21.11.2017

Mari Pape