

➔ Beim Gespräch wurde die Verschiebung der Inbetriebnahme des Flughafens ausgeklammert. Das Büro gmp verweist auf die Stellungnahme der Planungsgemeinschaft BBI auf ihrer Homepage
► www.gmp-architekten.de
(Stand 18. Mai 2012)

„Die Großform des auskragenden Dachs ist signifikant genug“ *Hubert Nienhoff*

Wer hatte zu Beginn die Entwurfsleitung?
Hubert Nienhoff | Der Entwurf ist unter Federführung von Meinhard von Gerkan entstanden. Hans Joachim Paap hatte davor schon im Rahmen seiner Tätigkeit am damaligen Institut von Gerkan an der TU Braunschweig zu diesem Standort des Flughafens Ausarbeitung gemacht. Das Projekt wurde dann von Hajo Paap und mir maßgeblich entworfen.

Die Diplomarbeit von Meinhard von Gerkan 1964 hatte auch einen Flughafen zum Thema, bevor er dann 1965, als 30-Jähriger, den Wettbewerb für den Flughafen Tegel (Foto rechts) gewann.

Hans Joachim Paap | Die Aufgabe war der Flughafen von Hannover, damals von Karl-Friedrich Kraemer in Braunschweig herausgegeben.

Ist die Beurteilung der Arbeit bekannt?
HN | Darüber wird immer noch viel spekuliert.

1990 haben auch Sie, Herr Paap, dort ihr Diplom gemacht.
HP | Das war ein Großflughafen für Berlin, an einem der vielen alternativen Standorte in Luckenwalde.

Wann begannen die Planungen für Berlin?
HN | 1997 erreichte das Büro gmp die Anfrage zur Teilnahme an einem Bieterverfahren zur Privatisierung: Es sollte ein moderner Flughafen

am Standort Schönefeld für Berlin und Brandenburg entwickelt werden. Dieses Vorhaben sollte von einer Investorengruppe finanziert, gebaut und betrieben werden. Meinhard von Gerkan hatte uns damals zu den ersten Gesprächen mit der Leitung der Hochtief-Baugesellschaft hinzugebeten. Ich war damals verantwortlicher Büroleiter für gmp in Berlin, hatte Erfahrungen mit Großprojekten, und Hajo Paap hatte sich schon seit sieben Jahren mit der Planung von Flughäfen beschäftigt.

Wie kam es zur Kooperation mit JSK?
HN | Während der Privatisierung des Projekts lagen zwei Bieter Kopf an Kopf: Hochtief mit gmp und IVG Immobilien AG Frankfurt mit JSK Architekten. Nachdem das Verfahren in der ersten Phase auf Hochtief hinauslief, in der zweiten aber IVG den Zuschlag erhalten sollte, wurde schließlich in der dritten Phase entschieden, dass beide Bieter in einem Konsortium ein gemeinsames Angebot erarbeiten sollen. Bei diesem Fusionsvorgang der bislang konkurrierenden Firmen wurden die jeweils planenden Architekten sozusagen „zwangsverheiratet“. Nach vier Monaten Zusammenarbeit wurde das Projekt 2003 von Seiten der ausschreibenden Stelle gestoppt. Damals war Klaus Wowereit die starke Person, die ein Privatisierungsverfahren aufhob, weil dieses „nicht zielführend“ sei. gmp und JSK waren somit wieder getrennt.

Gab es so etwas schon einmal bei gmp?
HN | Nein, es war von uns auch nicht gewollt, eine Gemeinschaft von Planern mit geteilter Verantwortung für die Architektur lehnen wir grundsätzlich ab. Dann, und das ist interessant, im Rahmen der Bewerbung bei einem neuen weltweit offenen Verhandlungsverfahren für den Flughafen, kam von beiden Seiten die Erkenntnis, dass uns eine gute Arbeitsteilung auch gelingen würde. Nur eine Fortführung der Zusammenarbeit aus dem vorhergegangenen Bewerbungsverfahren schützte uns vor den möglichen gegenseitigen Vorwürfen der Vorbefassung. Das war einer der Gründe. Deshalb haben wir auch die klare Arbeitsteilung aus dem Privatisierungsverfahren im weiteren Projektverlauf und auch dem Wettbewerbsverfahren weitergeführt.

War JSK damit einverstanden? Wie verlief die Zusammenarbeit während der Planungen?
HN | Die Zusammenarbeit verlief sehr konstruktiv. Wir haben im Sinne des Projekts gemeinsam die Vorteile der frühen Aufgabenteilung mit klaren Verantwortlichkeiten genutzt. Wir haben im Rahmen des Wettbewerbs den Entwurf bearbeitet und JSK hat die kaufmännische Leitung übernommen. JSK war von Anfang an damit einverstanden. Die Bearbeitung der Entwurfs-, Genehmigungs- sowie Ausführungsplanung erfolgte dann durch Mitarbeiter beider Büros, wobei JSK die Federführung in der Generalplanung und gmp in der Objektplanung hatte.



Foto: Claudia Tiesler

Hubert Nienhoff | (rechts) geb. 1959, Architekturstudium an der RWTH Aachen, 1988–91 Assistent am Lehrstuhl Volkwin Marg; seit 1988 im Büro gmp, seit 1993 Partner

Hans Joachim Paap | geb. 1960, Architekturstudium an der TU Braunschweig, 1995–2001 Assistent am Institut Meinhard von Gerkan; seit 1997 im Büro gmp, seit 2009 assoziierter Partner



Der Flughafen Tegel von gmp mit den Knoll-Sitzgruppen bei der Eröffnung 1974 (Bauwelt 45.1974) | Foto: gmp-Archiv



Der Flughafen ist streng orthogonal aufgebaut und wirkt schlicht. In China sind Bauten von gmp entstanden, die formal eine große Symbolkraft haben. Gab es in der Planungsphase Überlegungen, z.B. mit dem großen Dach ein deutliches architektonisches Zeichen zu setzen?

HP | Am Anfang steht natürlich die Vorgabe des Bauherrn hinsichtlich der Dimensionen. Das ist in Deutschland sehr viel stärker reglementiert als in China. Für uns war bei diesem Flughafen die Wahrnehmung des Gebäudes durch die Menschen ganz wesentlich und nicht die als Zeichen von außen oder aus der Luft. Es reflektiert die Bedürfnisse des Nutzers und nicht eines Repräsentanten.

HN | Aufgrund der Abmessungen und der uns wichtigen einladenden Geste des auskragenden Dachs hatten wir bereits eine Großform. Sie ist signifikant genug. Wir mussten sie nicht noch formal erhöhen.

HP | Der perfekte Flughafenterminal im Sinne von Signatur ist das TWA Terminal in New York von Eero Saarinen, der „gelandete Vogel“. Hier wurde eine räumliche Dramaturgie entwickelt, die zum Maßstab passt. Die heutigen Zentralterminals haben die zehnfache Fläche. Wenn man da eine räumliche Qualität wie bei Saarinen versucht – das kann man an internationalen Terminals sehen –, endet es in irgendeiner platten Form, die vielleicht im Grundriss spektakulär, aber innenräumlich so in die Länge gezogen ist, dass man kaum noch eine Wölbung wahrnimmt.

In der Ausführung wirkt der Bau innen kostbar.

HN | Dies trifft zu. Ganz bewusst haben wir die architektonischen Gesten sehr zurückhaltend eingesetzt. Für die räumliche Gesamtwirkung war uns die qualitätvolle Gestaltung in der Materialwahl und der Detailausbildung ein besonderes Anliegen.

Wie wurde der vier Meter hohe Dachaufbau der Halle konzipiert?

HP | Es handelt sich um eine ganz leichte Konstruktion mit einer Spannweite von ca. 44 Metern im Quadrat. Es besteht aus einem Raumtragwerk (Seite 20). Unser Konzept sah vor, dass die Konstruktion ablesbar ist, auch durch die Lichtführung, die beim Bandraster von Stütze zu Stütze durch eine Membran gedämpft ist. An den Kapitellpunkten der Stützen scheint, gut sichtbar, klares Licht durch. Wir wollten, dass das Dach schwebend wirkt indem es von unten transluzent ist, dadurch Tiefe bekommt und ein wenig von der Konstruktion preisgibt.

HN | Wir hatten bereits Erfahrungen gesammelt beim Berliner Olympiastadion, wo wir zum ersten Mal, dort allerdings unter anderen Vorgaben, diese transluzente Wirkung bei einem Dach im großen Format eingesetzt haben. Auch dort schimmert die Tragstruktur durch.

War die Seilbinderkonstruktion der Glasfassade von Anfang an vorgesehen?

HP | Ja. Das war der zweite Aspekt, der wichtig ist. Wir wollten bei diesem Raum, der durch die Dachscheibe definiert wird, innen viel Tageslicht haben, ohne dass direkt Sonnenlicht hereinkommt. Wir brauchten daher diese hohen Fassaden nicht nur für die Ein- und Ausblicke. Bei einer stehenden Glasfassade hätte man einen Lattenzauneffekt gehabt. Deshalb haben wir uns dazu entschieden, den unteren Bereich der Glasfassade bis zu einer Höhe von 3,25 Metern stehend und den Rest hängend auszuführen. Die Horizontalkräfte werden über die Seilbinderkonstruktion aufgenommen. Es gibt nur schmale horizontale Pfetten, die die Lasten auf die Binder verteilen. So entsteht ein fließender Übergang zwischen Innen- und Außen.

Wie kam es zum „Tempietto“?

HP | Das ist eine Reparatur, weil beim Übergang vom Flughafen in die Airport City zwei große unförmige Entrauchungsanlagen der Bahn den Raum verstellten und ein Niveausprung zu überwinden war. Wir haben die Entrauchungsbauwerke und Fluchttreppen in einer Säulenhalle zusammengefasst und für die Willy-Brandt-Plaza eine Raumkante geschaffen.

HN | Als wir den Flughafen entwarfen war die Infrastruktur auf der Landseite bereits festgelegt. Sie wurde unabhängig vom Planfeststellungsverfahren entwickelt. Wir haben noch Korrekturen vornehmen können, wie zum Beispiel den Tempietto. Auch an den Brückenbauwerken, Straßen und Wegesteinen haben wir Gestaltänderungen erreichen können. Dies war nur in mühsamen kleinen Schritten möglich.

Das Interview führte Sebastian Redecke

Blick von Norden auf den Nord-Pier von Easyjet, dahinter links die Parkhäuser, rechts die Abflughalle mit dem Haupt-Pier



„Magic Carpet Ride“ von Pae White in der großen Check-in-Halle

Die Kunst

Womit sollen sich Künstler im Flughafen Berlin Brandenburg auseinandersetzen? Die mit der Durchführung der Kunst-am-Bau-Wettbewerbe beauftragte Agentur Realace schlug vor, die Gegensatzpaare „Land–Luft“, „Abflug–Ankunft“ und „Heimat–Fremde“ künstlerisch zu interpretieren. Sechs Arbeiten wurden ausgewählt. Eine von ihnen ist der „Sternentalerhimmel“ vom Duo Stoebo: Rund 5000 Münzen unterschiedlichster Herkunft bilden die Gestirne der nördlichen und südlichen Hemisphäre auf dem Fußboden ab. Ein anderes ist „Gate X“, ein virtuelles Kunstwerk von Björn Melhus. Auf dem Mobiltelefon kann man das Leben einer fiktiven Familie „miterleben“, die auf dem Flughafen wohnt. Besonders präsent aber sind die Arbeiten von Pae White und Olaf Nicolai:

Pae White – „Magic Carpet Ride“

„Eines Tages, als Sulaimān auf seinem Teppich reiste, da ...“, beginnen viele Erzählungen in Ländern des Islams. Der Prophet dieses Namens entspricht dem israelitischen König Salomo im Alten Testament. Ihn nimmt die kalifornische Künstlerin Pae White als Ausgangspunkt für ihr Teppich-Kunstwerk, das „Land–Luft“ in der großen Check-in-Halle thematisiert.

Salomo wird von Juden, Christen und Muslimen gleichermaßen als weiser Herrscher verehrt, dessen Regierungszeit sie mit Wohlstand und Frieden verbindet. Und auch der Teppich wird in Okzident und Orient geschätzt. Die Legende von Salomos fliegendem Teppich ist durch anschauliches Erzählen entstanden. Nach den Suren des Korans reiste der König mit dem Wind. Ein solches Fluggerät konnte nicht von Menschenhand sein. „Die Teufel webten für Sulaimān – Heil sei über ihm – einen Teppich aus

Seide mit Gold durchwirkt“, heißt es in einer frühen Überlieferung. Für die Gläubigen wurde das Bild eines Teppichs von unglaublicher Größe entwickelt, auf dem, vom Wind getragen, ein ganzes Heer transportiert werden konnte.

White gestaltet den „Magic Carpet Ride“ anschaulich, aber auch offen für Interpretation. Das 56 mal 42 Meter messende Werk besteht aus unregelmäßig geformten, aneinander geschraubten Rahmen, die an rund 150 kaum sichtbaren Seilen von der Decke abgehängt sind. Hauchdünne Aluminiumbänder – insgesamt rund 12 Kilometer lang – scheinen in den Rahmen Ornamente zu bilden, die universell lesbar sind. Denn ob diese Figuren türkischen, chinesischen, tibetanischen oder gar andalusischen Ursprungs sind, ob nicht vielleicht auch figürliche Elemente wie ein Gesicht oder eine Topographie erkannt werden können, bleibt offen.

Das Werk, das im Luftstrom leicht schwingen wird, leuchtet in monochromem Rot. Rot ist auch die vorherrschende Farbe in Orientteppichen, für Pae White soll die Farbe auch Abenteuer suggerieren. „Die feine Metallstruktur nutzt das Tageslicht, um Formen und Linien an den Himmel zu zeichnen“, sagt sie, „wie eine Geschichte, die, während sie erzählt wird, immer wieder neu und anders entsteht.“

Olaf Nicolai – „Gadget“

Im Gegensatz zu der beflügelnden Arbeit von Pae White liefert der deutsche Künstler Olaf Nicolai ein eher technisches Objekt. An Gadget lassen sich Abläufe auf dem Flughafen ablesen. „Ich habe an technische Anlagen aus Science-Fiction-Filmen gedacht, wo alles wie verrückt blinkt“, so Nicolai. Auf den Zeichnungen wirkt sein Kunstwerk wie ein überdimensioniertes Schmuckstück. Gleich einem Armband wird es

jener auf das Flugfeld herausragenden Brücke angelegt, die dem Airbus 380 vorbehalten ist. Das Spiel mit den Maßstäben war beabsichtigt, um, nicht ohne Ironie, die von Berlin stets gepflegten legeren und unkonventionellen Umgangsformen an der großen Front des technisch gestalteten Flughafens zu präsentieren.

In der Realität erinnert Gadget an eine Lampionkette, die ebenfalls typisch für die Hauptstadt ist: Als unverzichtbares Accessoire in Kleingartenkolonien oder blinkend zur Weihnachtszeit in den Fenstern vieler Wohnungen. Auch Gadget hat Signalcharakter: In vier eindeutig unterscheidbaren Folgen werden die aktuellen Abläufe auf der Brücke leuchtend abgebildet. So erfährt man durch Bewegungsrichtung und Rhythmus der Lichtimpulse, ob der A380 im An- oder im Abflug ist, ob das Boarding bereits begonnen hat oder ob die Brücke im Moment gerade nicht genutzt wird.

Die weißen Kugeln sind einzeln ansteuerbar.

Von dem ursprünglichen Bild einer Kette aus aneinander gereihten Perlen hatte Nicolai allerdings aus Fertigungsgründen abweichen müssen. Auf innere Aluminiumrahmen wurden transluzente Membranen gespannt, die gemäß den strengen Brandschutzbestimmungen am Flughafen nicht brennbar sein dürfen. Rund sechs Wochen lang wurden die Leuchtkörper zusammenschraubt, drei Tage dauerte das Anbringen an der Brücke.

Science Fiction? Eher ein erfrischendes, funktional nicht notwendiges Objekt an einem Ort, dem es an einer atmosphärischen Überhöhung gebricht. *Michael Kasiske*



„Gadget“ von Olaf Nicolai an der Brücke für den Airbus A380

Corporate Design
Realgestalt GmbH, Berlin
Anne Kohlermann

BER Font
in Zusammenarbeit mit
XPLICIT, Alexander Branczyk,
Georg Seifert

Leitsystem
Moniteurs GmbH, Berlin
Sibylle Schlaich, Heike Nehl



Foto: SR

Matthias Dietz | geb. 1957, Industriedesign-Studium an der HdK Berlin bei Hans Roericht und an der Kunsthochschule Hamburg bei Dieter Rams, 1995–2000 Kommunikationschef bei Erco, Lüdenscheid. Seit 2002 leitet er die Agentur Schindler Parent Identity Berlin, die sich seit 2011 Realgestalt nennt.

„Es ist die umfangreichste Piktogramm-familie weltweit“ *Matthias Dietz*

Gab es einen Wettbewerb für das Corporate Design des Flughafens?

Matthias Dietz | Ja, eine europaweite Ausschreibung. Die Aufgabe umfasste das Markenzeichen, eine Schriftfamilie, Piktogramme sowie alle Gestaltungselemente für die zukünftigen Kommunikationsbedürfnisse des Flughafens.

Als Markenzeichen für den Flughafen steht jetzt BER.

Viele Flughäfen arbeiten in ihren Markenzeichen mit Flugzeuelementen, Landebahnen, Kondensstreifen – am liebsten mit der Himmelsfarbe Blau. Anfänglich wünschten sich unsere Auftraggeber etwas Ähnliches. Wir haben das Markenzeichen aus dem IATA-Code BER heraus entwickelt. Damit setzen wir bewusst auf diese einmalige Kohärenz: Dass die Destination – Berlin – einhergeht mit einem IATA-Code, der weltweit dechiffrierbar ist und für Berlin steht, und das wiederum als Kernelement der Markengestaltung eingesetzt werden kann.

Einerseits gibt es das Markenzeichen, andererseits die Farbe Rot, ein tiefes, gediegenes ... klassisches Purpurrot. Diese Farbe ist Teil des architektonischen Gesamtkonzepts von gmp und war bereits vor dem Start unserer Markenentwicklung im Groben definiert. Wir haben uns dieses Rot zunutze gemacht. Mit dem lebendigen Orangerot steht es in einem spannungsvollen Verhältnis; daraus ist etwas sehr Markenprägendes entstanden: Einerseits die Hauptstadt Berlin mit ihrer Tradition und Autorität, andererseits die lebendige, dynamische Stadt – so wie sie weltweit wahrgenommen wird. Diese spezifische Kombination – klassisches Purpurrot und lebendiges Orangerot – ist einer der Kernpunkte unserer gestalterischen Arbeit. Das Rot-Rot hat enorm viel Potential hinsichtlich Prägnanz und Eindeutigkeit.

Was war Ihnen bei den Piktogrammen wichtig? Mit mehr als einhundert Zeichen verfügt der Flughafen über die umfangreichste Piktogramm-familie weltweit. Durch den gesellschaftlichen und technischen Wandel wurden zahlreiche neue Zeichen benötigt, zum Beispiel für den Raum

der Stille, den Self-Check-in oder auch für den Defibrillator. Die Formensprache unserer Zeichen harmoniert im Charakter und in den Details mit dem Font der BER-Signage.

Haben Sie viel an der Schrift gearbeitet?

Das Schönste an diesem Projekt! Wir durften eine komplett neue Schriftenfamilie entwickeln – mit vielen Schriftschnitten, für alle nur denkbaren Anwendungen, bis hin zum Leitsystem. Die Schrift erhält ihre Charakteristik durch das gestalterische Element der Flugformen und ist dabei optimal lesbar und sehr prägnant.

Wie sind Berlin und Brandenburg repräsentiert?

Mit ihrer Landesfarbe, dem hellen Rot, die beide gemeinsam haben. Nicht aber zum Beispiel mit einem Brandenburger Tor oder dem unvermeidlichen Bären als Zeichen für Berlin oder dem Märkischen Adler, der Teil des Erscheinungsbildes des Landes Brandenburg ist. Auf diese Bildelemente haben wir verzichtet. Letztlich war es unsere Absicht, dass alle prägenden Elemente des Erscheinungsbildes den Charakter der Stadt und des Landes zum Ausdruck bringen.

Haben Sie auch das Plakat mitgestaltet, auf dem Willy Brandt zu sehen ist (Seite 14)?

Nein, wir schaffen als Corporate-Design-Agentur die Vorgaben, nach denen andere Agenturen – im Fall der Willy-Brandt-Kampagne handelt es sich um Scholz & Friends – für den Flughafen arbeiten. In unserer Verantwortung lag es, Grundlagen für den Markenauftritt zu schaffen, dazu gehören auch alle Anwendungen wie Website, Broschüren, Flugpläne und Magazine.

Und die Agentur Moniteurs?

Sie haben im Auftrag von gmp die Wegeplanung erarbeitet – und unter Verwendung des von uns entwickelten Brand Designs, der BER-Schriften und der Piktogramm-familie das Leitsystem ausgearbeitet und produziert.

Das Interview führte Sebastian Redecke

.de Dazu auf Bauwelt.de | Bildstrecke: Rot und Purpurrot – die Entwicklung des Corporate Design für den Flughafen BER



Logo, deutsche und englische Version



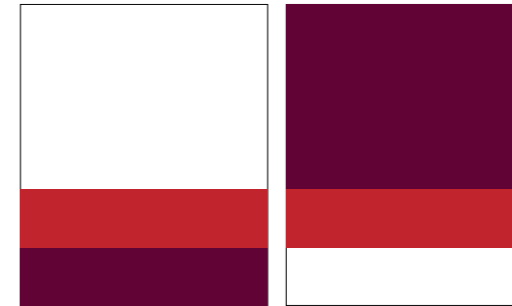
IATA-Code BER als Bildzeichen



IATA-Code BER als Bildzeichen – im Stadtraum



Entwicklung des Farbkonzepts, vorn Anne Kohlermann



Gewichtung der Markenfarben bei unterschiedl. Anwendungen



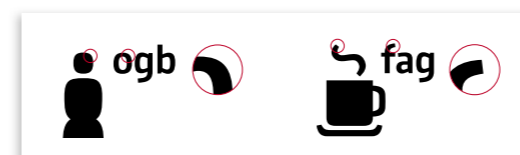
Andruck der Farben und des Logos



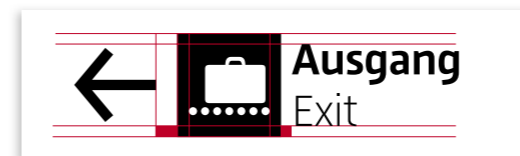
Eine Schriftfamilie: BER Sans und BER Serif



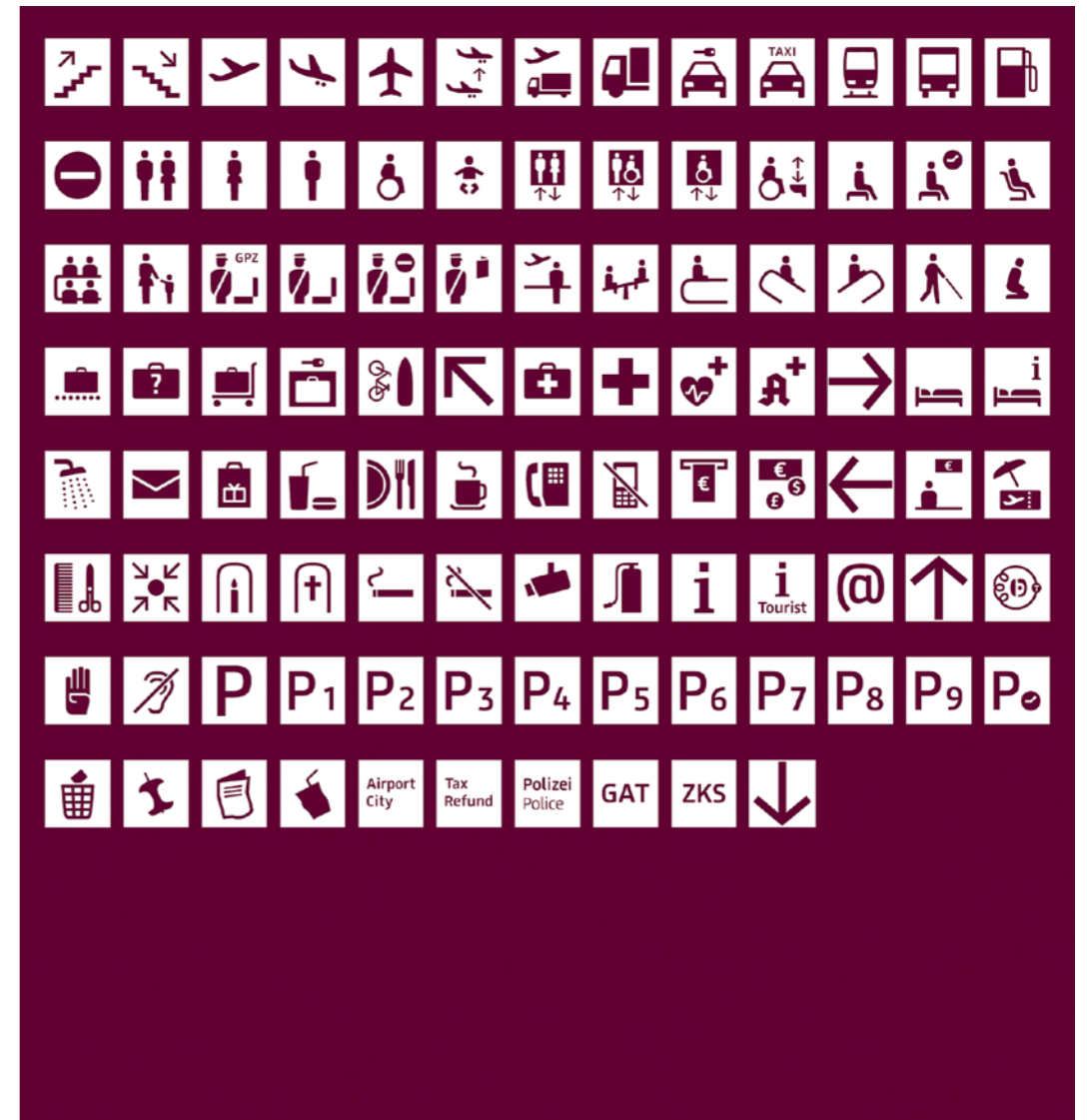
Konzept für die Hausschrift BER Sans



Die Markenschrift als Gestaltungsgrundlage der Piktogramme: „kantige“ Schwünge und Cuts „im Material“



Zusammenspiel der Formen

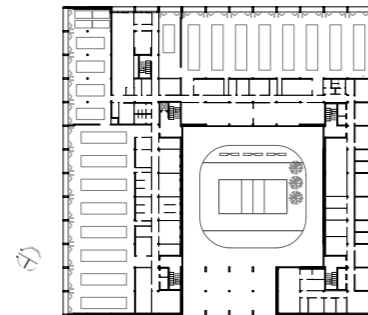


Piktogramme



Feuerwache West und Feuerwache Ost (unten) wiederholen den architektonischen Gestus des Abfertigungsgebäudes im kleinen Maßstab. Rechte Seite: die Tankstelle

Grundriss im Maßstab
1:2000



Am Rand des Flugfelds

Wer dereinst am neuen Berlin-Brandenburger Flughafen abheben oder landen wird, könnte eine Reihe von Gebäuden bemerken, die den Westrand des Flugfelds zum Dorf Selchow hin besetzen. Es handelt sich um einen Wartungsbereich, in dem verschiedene Betriebsgebäude zusammengefasst worden sind, für die die Planer des Hauptgebäudes eine Art Gestaltungskatalog entwickelt haben, der allzu derbe architektonische Ausrutscher unterbinden sollte – eine Ambition, der kein Erfolg beschieden war, wie der grobschlächtere Hangar von Air Berlin beweist.

Immerhin, zwei Gebäude wurden von gmp selbst entworfen, und diese lassen sich dem Gestus des Abfertigungsgebäudes denn auch unmittelbar zuordnen, ja wirken wie ein gestalte-

risches Konzentrat der dort formulierten Prinzipien. Es handelt sich um das westliche Gebäude der Flughafenfeuerwehr (die gleichfalls von gmp geplante Feuerwache Ost befindet sich in der sogenannten Service City South) und um die dazugehörige Tankstelle.

Die Struktur des Feuerwehrgebäudes wird sich aus dem Flugzeug gut erfassen lassen. Die Architekten haben auf quadratischer Grundfläche eine vierflügelige Anlage entworfen, die einen nach Nordwesten aus dem Zentrum gerückten, gleichfalls quadratischen Hof umschließt. Auf diese Weise ergaben sich unterschiedliche Gebäudetiefen, in denen sich die verschiedenen Bereiche des Raumprogramms angemessen unterbringen ließen. Die Einsatzleitung befindet sich in dem turmartigen Trakt an der Südostecke, mit weitem Blick über die Startbahn Süd. Die von Projektarchitekt Hans Joachim Paap formulierte „klösterliche Anmu-

tung“ der Wache bezieht sich auf den schlicht gestalteten Hof, der als Beachvolleyballplatz ebenso wie zum Grillen taugt, erscheint aber auch im Hinblick auf das karge Innere und die knappen Schlafkabinen der Feuerwehrleute überzeugend. Die auf den ersten Blick verschlossenen wirkende Erscheinung des Gebäudes auf der Außen- wie auf der Hofseite ist hingegen eine optische Täuschung: Die Fassade ist eine perforierte Haut, die den dahinter liegenden Fenstern als Sonnenschutz dient. Dass die Architekten die Architektur des Abfertigungsgebäudes hier wie auch bei der Feuerwache Ost noch einmal aufgreifen, ist dem formalen Zusammenklang des Ensembles ebenso dienlich, wie es der Aufgabe angemessen wirkt: Schließlich ist auch für den Einsatzfall der Feuerwehr jenes reibungslose Ineinandergreifen von immer wieder geübten einzelnen Handlungen charakteristisch. *ub*



Tankstelle der Feuerwache Ost