

GK 108

Interpellation von Urs Plüss (DYM/EVP) vom 30. November 2015 betr. neuem Verkehrsregime und Verkehrssignalisation Frikart- und Brittnauerstrasse – Antwort Stadtrat

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

I Vorstoss

Den Mitgliedern des Einwohnerrates wurde der Vorstoss zusammen mit der Traktandenliste für die kommende Einwohnerratssitzung zugestellt.

Tempo-30-Zonen in den Zofinger Stadtquartieren stossen auf grossmehrheitliche Akzeptanz. In den vergangenen Jahren wurden die gesetzlichen Vorgaben gelockert. Auch die Notwendigkeit von harten Verkehrsberuhigungsmassnahmen zur Einhaltung von Tempo 30 hat schrittweise abgenommen. Tempo 30 hat sich in der Vergangenheit zu einem Instrument zur Aufwertung von Quartieren, zur Verbesserung des Verkehrsflusses (Abstimmung von Siedlung und Verkehr) und zur Lärm- und Luftschadstoffreduktion entwickelt. Für die vorerwähnten positiven Auswirkungen liegen dokumentierte Beispiele vor. Die Einführung von Tempo 30 in der Frikart- und Brittnauerstrasse hat nach einer Gewöhnungsphase zu einer Beruhigung des Verkehrsgeschehens beigetragen. Die beiden Strassen stehen – mit Ausnahme des Lastwagendurchgangsverkehrs – allen Verkehrsteilnehmenden nach wie vor offen. Zudem besteht mit der Luzernerstrasse K104 eine leistungsfähige Alternative. Mit der in ein paar Jahren anstehenden Belagssanierung werden die heute vorhandenen Verkehrsberuhigungselemente durch Gestaltungsmassnahmen abgelöst.

II Antwort des Stadtrates

Hätte der Stadtrat die vom Interpellanten gewünschten, zusätzlichen Abklärungen vorgenommen, so wären Kosten von mehreren Tausend Franken angefallen. Der Beizug von spezialisierten Büros wäre unabdingbar gewesen (z. B. Verkehrsbelastung, Modellrechnungen, Lärm- und Luftbelastungen). Der Stadtrat hat die Interpellation deshalb primär qualitativ und wie folgt beantwortet:

Der quartierfremde Verkehr von und nach Süden soll sich auf dem übergeordneten Strassennetz (Strengelbacherstrasse K233 und Luzernerstrasse K104) abwickeln. Die beiden Gemeindestrassen – Frikart- und Brittnauerstrasse – haben den Ziel- und Quellverkehr zu bewältigen. Diese Überlegungen bilden die Grundlage für das Verkehrskonzept Zofingen Süd.

Zur Frage 1

Wie viele tägliche Fahrten werden durch das neue Verkehrsregime von der Frikart-/Brittnauerstrasse auf die Luzernerstrasse verlagert?

Um konkrete Aussagen zum Verkehrsgeschehen, insbesondere zur Verkehrsverlagerung auf die Luzernerstrasse K104 oder andere Kantonsstrassen zu machen, wären umfassende Verkehrserhebungen auf diversen Kantons- und Gemeindestrassen erforderlich. Dieser Aufwand wäre unverhältnismässig und entspricht auch nicht der bisherigen Praxis der Stadt Zofingen bei der Einführung einer quartierweisen Zonensignalisation Tempo 30.

Im Rahmen der Erstellung des gesetzlich vorgeschriebenen Gutachtens wurden die Verkehrsströme auf den beiden Gemeindestrassen – Frikart- und Brittnauerstrasse – erhoben. Vor der Einführung der Zonensignalisation Tempo 30 verkehrten auf der Frikart- und Brittnauerstrasse ca. 4'500 Fahrzeuge pro Tag mit einem Lastwagenanteil von ca. 2 %.

Rein qualitativ und gemäss den Rückmeldungen der Anwohnenden hat sich der Verkehr merklich beruhigt und auch abgenommen.

Die Stadt wird im Rahmen der Nachkontrolle die Verkehrsmengen erneut messen (ca. Ende 2016/Anfang 2017). Zudem ist vorgesehen, dass der Kanton auch auf seinem Netz die Verkehrsmengen aktualisiert. Verschiedene Baustellen, Kreisel Strengelbacherstrasse K233, Wiggertalstrasse, Untere Brühlstrasse K204, beeinflussen zudem die Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Strassen.

Die Verkehrsberuhigungsmassnahmen haben noch nicht ihre volle Wirkung erreicht. Es sind noch zwei weitere Massnahmen vorgesehen. Es sind dies:

- Umgestaltung des Knotens Altachenstrasse K307/Brittnauerstrasse
- Umbau Knoten Riedtal zu einem Kreisel (vgl. Antwort zur Frage 13)

Bei der Umgestaltung des Knotens Altachenstrasse K307/Brittnauerstrasse handelt es sich um einen einfachen und bereits verschiedentlich praxiserprobten Knotenumbau, wie er bei T-Anschlüssen üblich ist. Die Fahrbeziehung auf der höher eingestuftem Altachenstrasse K307 soll zukünftig bevorzugt werden. Die Möglichkeit der Geradeausfahrt (von Süden nach Norden) wird erschwert und kann zukünftig nur noch in verzögerter Geschwindigkeit vorgenommen werden. Das Linksabbiegen verlangt die erforderliche Aufmerksamkeit. Die heute bestehende gestreckte Linienführung von der Altachenstrasse K307 in die Brittnauerstrasse hat den Charakter einer Ausserortsstrecke. Der Strassenabschnitt ist breit und übersichtlich und anfänglich nur schwach überbaut. Dies führt zu erhöhten Geschwindigkeiten. Der Knotenumbau soll den Übergang von einer verkehrsorientierten (Kantonsstrasse) in eine siedlungsorientierte Strasse (Gemeindestrasse) verdeutlichen. Es sind konkret folgende bauliche Massnahmen vorgesehen:

- Das Vortrittsrecht wird entsprechend dem Verlauf der K307 geändert.
- Der grosszügig ausgebaute Einmündungsbereich der Brittnauerstrasse wird redimensioniert.
- Das ostseitige Trottoir entlang der Brittnauerstrasse wird korrigiert.
- In der Brittnauerstrasse wird eine Schutzinsel eingebaut und mit einem Fussgängerstreifen ausgerüstet.

- Die Ausleuchtung (Strassenbeleuchtung) des Knotens wird dem Umbau entsprechend angepasst.
- Die bestehende Mittelinsel in der Altachenstrasse wird entfernt.

Zur Frage 2

Welches sind die geschätzten Mehrkilometer, welche nun aufgrund der Änderung täglich in Zofingen gefahren werden müssen, um die Frikart-/Brittnauerstrasse zu umgehen?

Es entstehen durch die Änderung des Verkehrsregimes grundsätzlich keine Mehrkilometer. Die beiden Gemeindestrassen können nach wie vor durchfahren werden, jedoch mit einer siedlungsverträglichen Geschwindigkeit. Lediglich für den Lastwagenverkehr gilt ein Lastwagenfahrverbot mit Zubringerdienst gestattet. Detaillierte Erhebungen wurden jedoch keine durchgeführt. Sie würden den Rahmen eines üblicherweise erforderlichen Verkehrsgutachtens bei weitem sprengen. Die einschlägige Verordnung des Bundes verlangt keine solchen detaillierten und aufwendigen Abklärungen. Der Durchgangsverkehr soll vorwiegend auf den Kantonsstrassen abgewickelt werden.

Zur Frage 3

Wie hoch ist der zusätzliche CO₂-Ausstoss durch die zu fahrenden Mehrkilometer sowie durch das Stopp und Go auf der Frikart-/Brittnauerstrasse?

Durch eine gleichmässige Fahrweise auf tiefem Geschwindigkeitsniveau kann eine Zunahme der Lärmimmissionen verhindert werden und sie wirkt sich positiv auf den Ausstoss von Luftschadstoffen aus.

Mit der Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit ist auch eine Verstetigung des Verkehrsflusses verbunden. Tempo 30 leistet zudem einen Beitrag zur Luftreinhaltung im lokalen Bereich. Dies belegen verschiedene in- und ausländische Studien. Einerseits sind die Immissionen proportional zur Verkehrsmenge und andererseits führt die ruhigere und gleichmässige Fahrweise mit weniger Beschleunigungen und Verzögerungen zur Verbesserung des Verkehrsflusses.

Tempo 30 in der Frikart- und der Brittnauerstrasse leistet somit auch einen Beitrag an die Lärmreduktion, womit die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung eingehalten werden können. Lärmarme Beläge können diesen Effekt noch verstärken. Die Beläge in den beiden Strassen – Frikart und Brittnauerstrasse – müssen in ca. fünf Jahren ersetzt werden. Zu diesem Zeitpunkt ist auch der Einbau eines lärmarmen Belages vorgesehen.

Zur Frage 4

Macht es verkehrstechnisch Sinn, den motorisierten Individualverkehr (MIV) vermehrt in Oftringen von Ost nach West zu führen und in Zofingen dann wieder zurück von West nach Ost und somit jährlich Tausende an Mehrkilometern in Kauf zu nehmen?

Es stehen erfahrungsgemäss im Raum Zofingen für die jeweiligen Fahrziele verschiedene Routen zur Verfügung. Der Durchgangsverkehr soll jeweils das übergeordnete Strassennetz (Autobahn und Kantonsstrasse) benutzen. Für den Ziel- und Quellverkehr stehen sowohl das Kantons-, wie auch das Gemeindestrassennetz zur Verfügung. Dieses Netz ist insgesamt sehr durchlässig. Die Frikart- und die Brittnauerstrasse haben nicht den Durchgangsverkehr aufzunehmen.

Die Aussage bezüglich Tausende von Mehrkilometern – ausgelöst durch die Verkehrsberuhigungsmassnahmen in der Frikart- und Brittnauerstrasse – ist unrealistisch und lässt sich nicht belegen.

Zur Frage 5

Die Verkehrsführung für den Langsamverkehr (insbesondere für die Velofahrer) wird als sehr behindernd empfunden. So muss ein Velofahrer mehrere Situationen gleichzeitig beachten (Hindernisse, Autoverkehr, Kreuzungen, Fussgänger) um sich sicher auf der Strasse zu bewegen. Im Gegensatz zu Autofahrern, müssen Velofahrer auch den Verkehr hinter sich im Auge behalten, wenn sie Hindernisse umfahren wollen. Bessere Lösungen führen den Veloverkehr rechts an den Blöcken vorbei. Welches waren die Überlegungen des Stadtrates, dass der Veloverkehr nicht bevorzugt wird und eine flüssigere und sichere Fortbewegung möglich wäre? Insbesondere weil der Veloverkehr doch gefördert werden soll.

Es herrscht grundsätzlich Mischverkehr vor. Die tiefere Geschwindigkeit – das Angleichen der Niveaus zwischen motorisiertem Individualverkehr und Langsamverkehr – führt zu einem verbesserten subjektiven Sicherheitsgefühl. Das hauptsächliche Konfliktpotenzial ergibt sich aus der Überlagerung der verschiedenartigen Ansprüche der Quartiernutzungen und den Verkehrsbedürfnissen der verschiedenen Verkehrsgruppen.

Die Betonwürfel stellen eine vorübergehende Massnahme dar. Sie werden bei der in ein paar Jahren anstehenden Belagssanierung auf der Frikart- und Brittnauerstrasse durch gestalterische Massnahmen abgelöst. Der Belagsersatz auf den beiden Strassen Frikart- und Brittnauerstrasse bietet dann auch die Möglichkeit, den Strassenraum zu gestalten. Mit der geplanten Belagssanierung sollen auch die heute platzierten Betonquader, z. B. durch Bepflanzungen (Rabatten, Bauminseln, Boddendeckern usw.) ersetzt werden. Solche Gestaltungsmassnahmen prägen das Erscheinungsbild der Strasse und des städtischen Raumes.

Zur Frage 6

Bis dato (innerhalb einer Woche) sind bereits zwei Unfälle im Zusammenhang der Betonklötze vorgefallen. Ganz klar ist es nicht die Schuld der Klötze. Trotzdem sind diese nicht so einfach zu erkennen und durch die teilweise unübersichtliche Verkehrsführung und dessen grauen Farbe können diese leicht übersehen werden. Sieht der Stadtrat eine Möglichkeit, diese besser zu markieren um zukünftige Unfälle zu vermeiden?

Die Betonquader wurden besser gekennzeichnet. Seither wurden keine Unfälle mehr registriert. Es ist festzuhalten, dass die Unfall verursachenden Verkehrsteilnehmenden jeweils mit massiv überhöhter Geschwindigkeit unterwegs waren.

Zur Frage 7

Einige der Strasseneinmündungen sind sehr unübersichtlich und Sichtkontakt nicht möglich. Täglich kommt es zu mehreren gefährlichen Verkehrssituationen. Wird die Übersicht bei den Strassenkreuzungen noch verbessert?

Die Verkehrssituation wird laufend beobachtet. Sie kann z. B. durch das Markieren des Rechtsvortritts verbessert werden. Bei tieferen Geschwindigkeiten, wie Tempo 30, ist auch eine reduziertere

Sichtzone erforderlich. Es ist vorgesehen, dass im Rahmen der geplanten späteren Belagssanierung und der Strassenraumgestaltungsmassnahmen die Sichtverhältnisse dauernd verbessert werden.

Zur Frage 8

Sieht der Stadtrat auch die Notwendigkeit, die entfernten Fussgängerstreifen wieder anzubringen um die Sicherheit wieder herzustellen? Gemäss Auskunft Astra ist dies in einer 30 Zone durchaus möglich.

Ausnahmsweise sind auch in einer Tempo-30-Zone Fussgängerstreifen für den Schutz der Zufussgehenden möglich, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert (besondere Vortrittsbedürfnisse für die Zufussgehenden, namentlich bei Schulen und Heimen). Der Fussgängerstreifen bei der Einmündung Eisengrubenweg/Zelglistrasse wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit wieder aufgebracht (vgl. Antwort auf Frage 9).

Zur Frage 9

Einige Strassenmarkierungen wurden entfernt (Fussgängerstreifen, 30 Bodenmarkierung) und bereits wieder neu an gleicher Stelle angebracht. Was war der Grund für diese Entfernung und Neuanbringung?

Es sind heute drei Fussgängerstreifen auf der Frikart- und Brittnauerstrasse aufgebracht (Einmündungsbereich Frikartstrasse in die Strengelbacherstrasse K233, Bereich Unterführung Färbereiweg, Bereich Einmündung Eisengrubenweg/Zelglistrasse). Es zeigte sich, dass die Fussgängerstreifen für die Schulwegsicherheit im heutigen Erscheinungsbild der beiden Gemeindestrassen für die Verkehrssicherheit notwendig sind, allerdings wurden diese neu an anderen Stellen aufgebracht.

Zur Frage 10

Werden die neugeschaffenen Parkplätze zukünftig bewirtschaftet, so wie das bei nahezu allen anderen öffentlichen Parkplätzen in der Stadt Zofingen der Fall ist?

Die Parkplätze werden zukünftig gebührenpflichtig bewirtschaftet. Ihre Einführung erfolgt nach Rechtskraft der Verkehrsbeschränkung.

Zur Frage 11

Aus der Presse war zu erfahren, dass die Frikart-/Brittnauerstrasse nicht als Überlauf der nicht gebauten Fortsetzung der Wiggertalstrasse dienen soll. Als einzige Route in Zofingen kommt somit die Luzernerstrasse in Frage. Mit welchem täglichen Verkehrsaufkommen ist zukünftig auf der Luzernerstrasse zu rechnen und kann diese den Mehrverkehr überhaupt aufnehmen bzw. welche Alternativen sind vorgesehen?

Die Luzernerstrasse K104 ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse. Sie hat hauptsächlich den übergeordneten Durchgangsverkehr aufzunehmen. Heute beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr (24 h, Verkehrsaufkommen pro Tag in beiden Richtungen) auf der Luzernerstrasse K104 ca. 14'000 Fahrzeuge. Der zugrunde gelegte Lastwagenanteil wird mit 5 % angegeben. Die Verkehrsachse Wiggertalstrasse Süd wird nicht umgesetzt. Der Bau einer südlichen Fortsetzung der Wiggertalstrasse ist zurzeit nicht möglich.

Zur Frage 12

Ist es richtig, dass gerade wegen der Verkehrsverlagerung von der Frikart-/Brittnauerstrasse auf die Luzernerstrasse ein neuer Kreisel an der Kreuzung Luzerner-/Riedtal-/Altachenstrasse notwendig wird?

Diese Aussage ist falsch. Beim Knoten Riedtal ist ein Kreisel geplant. Er ist Bestandteil des Finanz- und Investitionsplanes 2017-2026. Er soll spätestens im Jahr 2027 realisiert werden. Zu diesem Schluss sind Kantons- und Stadtbehörden unabhängig von der Einführung der Zonensignalisation Tempo 30 auf der Frikart- und Brittnauerstrasse gekommen. Der Knoten Riedtal ist eine vierarmige unregelmässige Kreuzung. Sie bildet das Eingangstor für den von Süden in Zofingen einfahrenden Verkehr. Drei von vier Achsen sind Kantonsstrassen (2 Äste der Luzernerstrasse K104, Altachenstrasse K307). Nur die von Osten einmündende Riedtalstrasse ist eine Gemeindestrasse. Der Knoten Riedtal wird von mehreren Buslinien befahren. Zudem verläuft auf der K104 die Versorgungsroute des Typs I. Weiter verkehrt auf der Luzernerstrasse K104 eine kantonale Radroute. Der Knoten Riedtal ist prädestiniert für einen Kreisel. Es ist eine einfache und flexible Knotenlösung, ohne grossen technischen Aufwand. Der Kreisel wurde seinerzeit bei der Belagssanierung der Luzernerstrasse K104 ausgespart. Er dient gleichzeitig der Verkehrsverstärkung im Netz und ermöglicht einen gefahrlosen Richtungswechsel. Weil Vorsortierungsspuren wegfallen, erfolgt die Ausführung platz- und gestaltungsfreundlich. Der Kreisel kann weitgehend in den bestehenden Verkehrsflächen erstellt werden. Die niedrigen Geschwindigkeiten im Knotenbereich erhöhen die Sicherheit und vergrössern die Zeitlücken. Für den Kreisel an dieser Lage sprechen folgende Gründe:

- Schaffung eines Eingangstores
- Reduktion der Geschwindigkeit (Chancengleichheit beim Einmünden)
- klarer Verkehrsablauf, Vortrittsregelung
- Betonung des Überganges Ausserorts/Innerorts
- Anzeigen des Siedlungsbeginns
- Verbesserung der Verkehrssicherheit vor allem für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr

Der Kreisel wird zuerst als Provisorium erstellt. Seine definitive Ausführung erfolgt in Abhängigkeit der noch anstehenden Belagssanierung an diesem Knotenpunkt.

Zur Frage 13

Durch den zu erwartenden Mehrverkehr auf der Luzernerstrasse werden die Einmündungen aus dem Quartier westlich der Luzernerstrasse erschwert. Vor allem der Zweiradverkehr hat heute schon Mühe bei der Einmündung Rigiweg/Luzernerstrasse sich in den Verkehr einzuordnen. Welche Massnahmen hat der Stadtrat vorgesehen um diesen Umstand zu verbessern?

Bislang haben die festgestellten Verkehrsverlagerungen zu keinen grösseren Schwierigkeiten für den Langsamverkehr geführt. Der Stadtrat wird das Verkehrsgeschehen, insbesondere die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, weiter beobachten. Zurzeit sind keine weiteren Massnahmen vorgesehen.

Nach einem Jahr ist gemäss Verordnung eine Erfolgskontrolle zwingend. Werden die Ziele nicht erreicht, müssen weitere Massnahmen getroffen werden.

Zur Frage 14

An der Frikartstrasse befindet sich eine Tankstelle, die vor allem vom Durchgangsverkehr lebt. Ihr Geschäftskonzept dürfte nun arg in Mitleidenschaft gezogen sein. Wurde mit dem Inhaber vorgängig Kontakt aufgenommen?

Der Eigentümer der Tankstelle hat sich mittels Leserbrief im Zofinger Tagblatt vernehmen lassen. Er hat die Befürchtungen des Interpellanten widerlegt.

Zur Frage 15

Im KGV (Kommunaler Gesamtplan Verkehr Zofingen) vom 31. März 2011 werden diverse Verkehrsszenarien aufgeführt und für die Frikartstrasse 2 Phasen aufgelistet. Jetzt wurde quasi Phase 1+2 gleichzeitig eingeführt. Muss nun damit gerechnet werden, dass auch die anderen Massnahmen unter Phase 2 (Schliessung Henzmannunterführung) in Kürze umgesetzt wird und inwieweit hat der KGV vom 31. März 2011 überhaupt noch Gültigkeit?

Der KGV ist ein relativ neues, modernes und behördenverbindliches Planungsinstrument. Der KGV legt vereinfacht gesagt die Ziele der Verkehrsentwicklung einer Gemeinde fest und zeigt auf, wie die Verkehrskapazitäten mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Er bezieht Umnutzung, Verdichtungen, Bauzonen ausserhalb des geschlossenen Siedlungsgebietes (Weiler) und Baugebietserweiterungen mit ein. Der Stadtrat Zofingen hat den KGV am 26. September 2012 beschlossen. Der Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) hat ihn am 14. Dezember 2012 genehmigt. Wie jede behördenverbindliche Planung ist auch der KGV bezüglich Art, Umfang und Inhalt periodisch überprüft und bei Bedarf angepasst. Dabei steht die Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem induzierten Verkehr im Vordergrund.

Die Schliessung der Henzmannunterführung steht nicht zur Diskussion. Geprüft werden die Einschränkung allfälliger Verkehrsbeziehungen beim Anschluss an die Untere Grabenstrasse K104 (z. B. Rechts-Rechts-Regime) oder eine mögliche Anpassung des Geschwindigkeitsregimes.

Zur Frage 16

Sieht der Stadtrat die Möglichkeit auf Teilen der beiden Strasse wieder Tempo 50 einzuführen?

Die wechselseitigen Auswirkungen von Siedlungsentwicklung und Verkehr und umgekehrt werden in Zukunft immer wichtiger. Im Sinne der verbesserten Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer leistet Tempo 30 im Siedlungsgebiet einen wichtigen Beitrag. Dies gilt insbesondere auch für siedlungsorientierte Strassenräume. Tempo 30 erhöht die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und steigert die Attraktivität, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Die Erfahrungen, welche die Stadt Zofingen mit den bisher eingeführten Zonensignalisationen Tempo 30 gemacht hat, sind positiv.

Für den Stadtrat steht ausser Zweifel, dass das alte Verkehrsregime von Tempo 50 nicht wieder eingeführt werden soll. Die Gründe, die dagegen sprechen sind:

- die Einführung von Tempo 30 basierend auf Forderungen (Petition) von Anwohnenden
- Frikart- und Brittnauerstrasse sind als Gemeindestrassen keine Fortsetzung der Wiggertalstrasse Süd

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch das tiefere Geschwindigkeitsniveau für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Langsamverkehr und den Schülerverkehr
- vermehrte Ausrichtung des Strassenraumes auf die Quartierbedürfnisse und Vereinheitlichung des Strassennetzes (Ziel- und Quellverkehr, verkehrsberuhigte Wohngebiete und übergeordnetes Netz leistungsfähiger Strassen)
- umweltbedingte Wirksamkeit bei Luft und Lärm
- Verbesserung der Wohnsituation für die Direktanstossenden

Zur Frage 17

Welche Möglichkeit hat die Bevölkerung, dieses neue Verkehrsregime rückgängig zu machen?

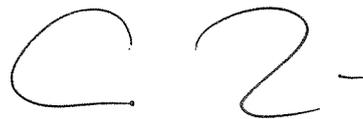
Die von Gesetzes wegen erforderlichen Verkehrsverfügungen sind allesamt erfolgt und in Rechtskraft erwachsen. Es können keine ordentlichen Rechtsmittel mehr ergriffen werden.

Zofingen, 31. August 2016

Freundliche Grüsse
STADTRAT ZOFINGEN



Hans-Ruedi Hottiger
Stadtammann



Cornelia Zürcher
Stadtschreiberin

Verteiler per E-Mail

- Mitglieder des Einwohnerrates
- Mitglieder des Stadtrates
- Bereichs- und Abteilungsleitende der Stadtverwaltung
- Medien