

## Vorlage Stadtparlament

Datum 28. April 2020  
Beschluss Nr. 4115  
Aktenplan 152.15.11 Stadtparlament: Postulate

### Postulat Grünliberale Fraktion: Velostadt St.Gallen; Frage der Erheblicherklärung

#### Antrag

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

Das Postulat «Velostadt St.Gallen» wird **nicht erheblich** erklärt.

---

Die Grünliberale Fraktion sowie 24 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 10. Dezember 2019 das beiliegende Postulat «Velostadt St.Gallen» ein.

Der Stadtrat nimmt zur Frage der Erheblicherklärung wie folgt Stellung:

#### 1 Ausgangslage

Gemäss Prognosen des Bundes wird in den kommenden Jahrzehnten das Verkehrsaufkommen auch in der Stadt St.Gallen weiter steigen. Um dieser Prognose entgegenzutreten, unterstützt der Stadtrat seit Jahren mit unterschiedlichen Massnahmen eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Ziel ist es dabei, den Öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie den als Langsamverkehr (LV) bezeichneten Fuss- und Veloverkehr zu stärken und gleichzeitig den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den städtischen Strassen zu plafonieren.

Am 7. März 2010 hat die Bürgerschaft das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung (Städteinitiative) angenommen. Gemäss Artikel 2 des Reglements sorgt die Stadt für ein attraktives Angebot im Bereich des ÖV und des LV. Die Förderung des LV ist ein wichtiger Pfeiler der nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Die Bewältigung der Mobilität wird gestützt auf den städtischen Richtplan, das Mobilitätskonzept 2040, das Energiekonzept 2050 und Überlegungen zum Agglomerationsprogramm interdisziplinär geplant. Mittels der drei Teilstrategien «Mobilitätsvermeidung», «Mobilitätsgestaltung» und «Mobilitätsmanagement» sollen dabei eine stadtverträgliche Mobilität erzielt und trotzdem eine optimale Erreichbarkeit der Stadt gewährleistet werden.

Grundlage für die Velostrategie in der Stadt und Umgebung bilden somit der städtische Richtplan, das Mobilitätskonzept 2040 und insbesondere die Überlegungen zum Agglomerationsprogramm. Die im Postulat gestellten Fragen sind zentrale Themen, die im Rahmen dieser konzeptionellen Planung

resp. der Projektierung von konkreten Massnahmen bereits geklärt wurden. Entsprechende Antworten zu den Fragen können daher bereits heute im Sinne einer Zusammenfassung dem Stadtparlament unterbreitet werden. Der Stadtrat empfiehlt dem Stadtparlament deshalb, das Postulat nicht erheblich zu erklären.

## 2 Erwägungen

*Ist der Stadtrat bereit, mit den umliegenden Gemeinden und dem Kanton ein regionales Velo-Konzept zu erarbeiten?*

Im Agglomerationsprogramm der 2. Generation wurden unter wesentlicher Mitwirkung der Stadt St.Gallen konzeptionelle Überlegungen im Sinne eines regionalen Velokonzepts entwickelt.<sup>1</sup> Definiert wurden die Hauptbeziehungen, sprich das Velonetz zwischen dem Agglomerationszentrum, den Nebenzentren und den lokalen Zentren, und somit das Grundgerüst für den Veloverkehr. Regionale Routen ergänzen in diesem Konzept die kantonalen Routen gezielt und bilden das Basisnetz für den Zugang zu den agglomerationsrelevanten Punkten. Dieses regionale Velokonzept beinhaltet so die kantonal und regional klassierten Radrouten inklusive der Neuklassierungsvorschläge und der geplanten Netzergänzungen. Auf diesem Velonetz wurden die Schwachstellen eruiert und daraus entsprechende Schlüsselmassnahmen und Einzelmassnahmen abgeleitet. Diese Massnahmen wurden und werden nun schrittweise im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation umgesetzt.<sup>2</sup>

Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation baut bezüglich des Veloverkehrs auf demjenigen der 2. Generation auf und entwickelt dieses weiter. Die neueste Generation ergänzt das Programm dabei insbesondere um die Themen Veloparkierung und Veloschnellroute sowie um eine Kommunikationskampagne.<sup>3</sup>

Bisher wurden aus dem Agglomerationsprogramm für den Veloverkehr über 40 Massnahmen umgesetzt oder befinden sich derzeit im Bau. Weitere rund 90 Massnahmen sind im Rahmen des Agglomerationsprogrammes in Planung. Es ist damit zu rechnen, dass in den nächsten zwei bis drei Jahren davon rund 30 Projekte realisiert werden können. Grössere anstehende Projekte zur Verbesserung des Veloverkehrs in den nächsten Jahren sind die Passerelle Oberstockenweg, die Verbreiterung der Rad- und Fusswegachse auf der SBB-Brücke (Sitterbrücke) inklusive der Anschlussbereiche, die LV-Passerelle bei der St.Leonhard-Brücke und der Velotunnel (Velo- und Fussgängerquerung) im Bereich des Knotens St.Leonhard-Strasse / Bogenstrasse.

---

<sup>1</sup> Siehe Agglomerationsprogramm 2. Generation, Hauptbericht ([https://www.regio-stgallen.ch/fileadmin/images/downloads/Schlussbericht\\_2\\_Generation.pdf](https://www.regio-stgallen.ch/fileadmin/images/downloads/Schlussbericht_2_Generation.pdf)), S. 121 Zielkonzept, S. 157-162 Radachsen, Schwachstellenanalyse, Schlüsselprojekte.

<sup>2</sup> Siehe Agglomerationsprogramm 2. Generation, Massnahmenbericht ([https://www.regio-stgallen.ch/fileadmin/images/downloads/Massnahmenbericht\\_2\\_Generation.pdf](https://www.regio-stgallen.ch/fileadmin/images/downloads/Massnahmenbericht_2_Generation.pdf)), S. 149-186, 202-209 Schlüsselprojekte, S. 213-217 Radachsen sicher + direkt, S. 234-238 Quotenregelung, S. 283-288 nicht infrastrukturelle Fördermassnahmen.

<sup>3</sup> Siehe Agglomerationsprogramm 3. Generation, Hauptbericht ([https://www.dropbox.com/s/necnw4bmd2wc3gi/AP3\\_SG\\_Hauptbericht\\_Nov2016.pdf?dl=0](https://www.dropbox.com/s/necnw4bmd2wc3gi/AP3_SG_Hauptbericht_Nov2016.pdf?dl=0)), S. 48-49 Veloverkehr, S. 90-99 Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr, S. 132-133 Kommunikation Fuss- und Veloverkehr – Kampagne «clevermobil». Agglomerationsprogramm 3. Generation, Massnahmenbericht ([https://www.dropbox.com/s/2p90tiz6quq5wqj/AP3\\_SG\\_Massnahmenbericht\\_Nov2016.pdf?dl=0](https://www.dropbox.com/s/2p90tiz6quq5wqj/AP3_SG_Massnahmenbericht_Nov2016.pdf?dl=0)), S. 109-143.

Der Anhang «Übersichtsplan «LV-Schlüsselprojekte und Einzelmassnahmen» gibt eine vereinfachte Übersicht über ausgewählte Massnahmen im Velonetz und deren Umsetzungsstand.

*Ansatzpunkte, um die Attraktivität der Velostadt St.Gallen zu fördern, sind bekannt. Einige Möglichkeiten sind nachfolgend aufgeführt. Ist der Stadtrat bereit, diese im Rahmen eines Veloverkehr-Masterplans ein-/umzusetzen?*

Mit den konzeptionellen Überlegungen im Agglomerationsprogramm und den daraus abgeleiteten Massnahmen, mit dem städtischen Richtplan und dem Mobilitätskonzept 2040 verfügt die Stadt bereits über die entsprechenden Grundlagen für einen «Masterplan Veloverkehr». Diese übergeordneten Planungen hat und wird die Stadt projektbezogen weiter konkretisieren. Der Stadtrat verzichtet derzeit hingegen im Sinne einer effizienten und ressourcenschonenden Verwaltung darauf, diese Grundlagen in einem einzelnen Dokument zusammenzufassen. Stattdessen sollen die Ressourcen zielgerichtet für die Umsetzung der Massnahmen eingesetzt werden. Neben dem Einsatz von internen Ressourcen wird die Planung dabei auch mit externen Aufträgen vorangetrieben.

Zur besseren Information über die städtischen Bestrebungen für den Veloverkehr ist derzeit eine Informationsseite zu den Planungen, Massnahmen und Fragen rund um die Velostadt St.Gallen in Arbeit. Sobald diese aufgeschaltet ist, wird die Stadt darüber informieren.

Der vorhandene Massnahmenfächer reicht von einfachen Sofortmassnahmen bis hin zu umfangreichen Schlüsselprojekten. Über die konkrete Planung bzw. Umsetzung von einzelnen Massnahmen wurde mittels Medienmitteilungen und -konferenzen, in der Liegenschaften- und Baukommission sowie im Austausch mit Veloverbänden informiert.

#### *Ausbau einer durchgehenden, schnellen Ost-West Achse*

Für die West-Ost-Veloschnellroute von Winkeln bis ins Stephanshorn wurde im Jahr 2015 eine entsprechende Machbarkeitsstudie erarbeitet. Die daraus abgeleiteten Massnahmen wurden aufgrund ihrer jeweiligen Dringlichkeit und in Abhängigkeit unmittelbar angrenzender oder gar überlagernder Strasseninstandstellungs- und Werkleitungsprojekte mit realistischen bzw. zweckmässigen Umsetzungszeitpunkten priorisiert. Entsprechend wurden sie ins Agglomerationsprogramm der 3. Generation aufgenommen respektive werden für die Programme der 4. und 5. Generation vorgesehen. Für eine gute stadträumliche Integration der Veloschnellroute und für die Aufwertung der Route als Freiraumverbindung erarbeitet ein interdisziplinäres Team derzeit die Studie «Grüne Achse». Gleichzeitig werden zudem die Verbreiterung der SBB-Sitterbrücke inkl. ihrer Anschlussbereiche (Gübsenweg) und die Verbreiterung der St.Leonhard-Brücke projektiert. Demnächst wird der Abschnitt Haggen- bis Turnerstrasse entlang der Bahnlinie auf Stufe Vorprojekt angegangen.

### *Zulassung rechts abbiegen auch bei Rot*

In Basel wurde ein Versuch «Rechtsabbiegen bei Rot» unter Begleitung des Bundes durchgeführt. Die Ergebnisse liegen vor. Von Seiten des Bundes ist eine entsprechende Änderung der Verkehrsregelverordnung angedacht. Es ist durchaus möglich, dass diese neue Regelung bereits im Jahre 2020 vorliegen wird. Ab diesem Zeitpunkt dürfen auch in der Stadt St.Gallen geeignete LSA-Anlagen umgerüstet werden. Entsprechende Abklärungen dazu sind gestartet.

### *Ausschalten von Lichtsignalen nachts (käme auch dem MIV zugute)*

Die Betriebszeiten der Lichtsignalanlagen (LSA) sind abhängig von den jeweiligen betrieblichen Anforderungen der Knoten und von den Sicherheitsbedürfnissen. Bei LSA mit ÖV-Bevorzugung sind die LSA während der ÖV-Betriebszeiten in Betrieb. Wenn lichtsignalgesteuerte Fussgängerstreifen mehrere Fahrspuren in gleicher Richtung (ohne dazwischenliegende Mittelschutzinsel) überbrücken oder die Fussgängerstreifen ungenügende Sichtweiten aufweisen, sind diese Lichtsignalanlagen aus Sicherheitsgründen permanent in Betrieb. Allerdings ist mittlerweile eine Vielzahl der LSA-Anlagen so gesteuert, dass ausserhalb der Spitzenzeiten – also auch nachts – die Grünphasen nach dem effektiven Bedarf gesteuert werden. Mit solchen «vollverkehrsabhängigen spurweisen Steuerungen» wird ein bestmöglicher Komfort für alle Verkehrsteilnehmenden erzielt.

### *Vermeidung von Mischzonen mit Fussverkehr. Insbesondere keine Velostreifen auf Trottoirs (ausgenommen in Begegnungszonen).*

Im Grundsatz sollen Fuss- und Veloverkehr getrennt geführt werden, da die Fussgängerinnen und Fussgänger als schwächste Verkehrsteilnehmende eines besonderen Schutzes bedürfen. Bei engen Platzverhältnissen und hoher MIV-Verkehrsbelastung wird davon abgewichen. Dies ist beispielsweise auf der Teufener Strasse bergwärts, auf der Geltenwilenstrasse und auf der Rosenbergstrasse der Fall. Mit verhältnismässigen Mitteln können so wichtige Lücken im primären Velonetz entlang stark belasteter Hauptverkehrsachsen geschlossen werden, ohne damit die Verkehrssicherheit für die zu Fuss Gehenden wesentlich zu beeinträchtigen.

### *Klare Regelung bei für Velos geöffneten Busspuren*

Die Stadt St.Gallen hat die Frage der Öffnung von Busspuren für Velos akribisch untersucht und nimmt diesbezüglich schweizweit eine Vorreiterrolle ein. Aus diesen Abklärungen entstand eine Beurteilungsgrundlage für Velo auf Busspur. Berücksichtigt werden dabei die Neigung der Strasse und die ÖV-Menge. Die entsprechenden Unterlagen dazu sind auf der Homepage der Stadt zu finden.<sup>4</sup> Gestützt darauf wurde bisher an acht Stellen «Velo auf Busspuren» zugelassen. Auf Busspurabschnitten,

---

<sup>4</sup> Webauftritt der Stadt St.Gallen, Raum und Umwelt, Städtische Projekte, Ausgeführte Bauten und Projekte, Tiefbauamt, Projekte 2013-2016 ([https://www.stadt.sg.ch/home/raum-umwelt/staedtische-projekte/realisierte-projekte/tiefbauamt/proje kte-2013-2016/ jcr\\_content/Par/downloadlist\\_766537348/DownloadListPar/download.ocFile/Velos%20auf%20Busspu- ren\\_TBA%20Nr.%2013.pdf](https://www.stadt.sg.ch/home/raum-umwelt/staedtische-projekte/realisierte-projekte/tiefbauamt/proje kte-2013-2016/ jcr_content/Par/downloadlist_766537348/DownloadListPar/download.ocFile/Velos%20auf%20Busspu- ren_TBA%20Nr.%2013.pdf)).

auf denen Velos gestattet sind, ist diese Regelung am Boden mittels Velopiktogramm sowie als Zusatztafel «Velo und Motorfahrrad gestattet» beim Signal «Busfahrbahn» signalisiert.

#### *Sicheres Überholen stehender Busse, auch bei Fahrbahnhaltestellen ermöglichen*

Bei überholbaren Fahrbahnhaltestellen dürfen in der Regel alle Verkehrsteilnehmenden den stehenden Bus mit der entsprechenden Vorsicht überholen. Nichtüberholbare Fahrbahnhaltestellen verfolgen das Ziel, dass der MIV aus Gründen der ÖV-Bevorzugung und der Verkehrssicherheit (z.B. bei geringen Sichtverhältnissen in Kurvenbereichen) den stehenden Bus nicht überholen kann. Sie sind entsprechend baulich ausgebildet und markiert. Sofern sicherheitstechnisch verträglich und wenn die Platzverhältnisse es zulassen, ist das Überholen für Velos erlaubt. Dies ist derzeit auf der Rorschacher Strasse (Haltestelle Kantonsspital stadtauswärts) sowie auf der St.Jakob-Strasse (Haltestelle Schützengarten stadteinwärts) der Fall.

#### *Keine Sperrungen von Velorouten für Baustelleninstallationen*

Bauen unter Verkehr setzt eine grundsätzliche Rücksichtnahme sämtlicher involvierter Parteien voraus, d.h. sowohl der Bauunternehmung als auch der Verkehrsteilnehmenden. Baustellen führen in der Regel unweigerlich zu gewissen Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmenden. Es ist dabei in jedem Einzelfall eine Abwägung zwischen den Anforderungen der Baustelle (rascher Baufortschritt und angemessene Ausführungsqualität) und den Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden vorzunehmen. Ziel ist es dabei, dass im Grundsatz allen Verkehrsteilnehmenden eine adäquate Verkehrsführung ermöglicht wird. Dies gilt auch für den Veloverkehr, insbesondere auf Velorouten. In der Regel funktioniert die Rücksichtnahme für Velofahrende gut (z.B. Rosenbergstrasse, Müller-Friedbergstrasse). Trotzdem besteht Verbesserungspotential. Deshalb ist die Stadt bemüht, sämtliche im Bauprozess Involvierten und somit auch die Bauunternehmungen für dieses Thema weiter zu sensibilisieren.

#### *Priorisierte Schneeräumung und Eisbekämpfung durch zügiges Entfernen von Schneemaden im Winter auf / an Velospuren und Radwegen*

Die Schneeräumung hat effizient und mit verhältnismässigen Mitteln zu erfolgen. Entsprechend müssen Priorisierungen vorgenommen werden (Routenplan Schneeräumung). In erster Priorität werden dabei die ÖV-Routen und die Hauptverkehrsachsen geräumt. Die übrigen Strassenabschnitte (Nebenrouten, Trottoirs, Velorouten) werden in zweiter Priorität vom Schnee befreit. Aus Kosten- und Umwelt-schutzgründen wird der Schnee nur in Ausnahmefällen abtransportiert.

Vor einigen Jahren wurde eine Arbeitsgruppe «Velofahren im Winter» mit Beteiligung der städtischen Fachleute, des VCS sowie des Vereins Pro Velo gegründet. Die Arbeitsgruppe bespricht unter anderem Schlüsselstellen und schlägt Verbesserungen für eine angemessene und verhältnismässige Schneeräumung der Velorouten vor. Die Arbeitsgruppe ermöglicht eine gegenseitige Kenntnisnahme der Bedürfnisse und eine stete Optimierung der Bedingungen für Velofahrende.

### *Vermeidung von Randsteinen auf Velowegen, -routen und -streifen*

Velorouten sollen ein sicheres und möglichst rasches Vorankommen für die Velofahrenden ermöglichen. Dieses Anliegen fliesst in die Planung ein. Diese Anforderung stehen teilweise in «Konflikt» mit anderen Anliegen wie Tempo-30-Zonen, Behindertengerechtigkeit oder gestalterischen Wünschen. Entsprechend braucht es bei der konkreten Umsetzung ein Abwägen zwischen den verschiedenen Anliegen.

Ein taktil wahrnehmbarer Randstein zwischen Strasse und Trottoir ist für die Orientierung von Sehbehinderten nötig und aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes zwingend erforderlich. Gleichzeitig führt ein Randstein das auf der Fahrbahn anfallende Wasser in die Einlaufschächte. Um den Anforderungen der Velofahrenden möglichst gerecht zu werden, werden diese Randsteine auf Velorouten resp. bei Velofurten seit geraumer Zeit schräg eingebaut.

Vertikalversätze werden in Tempo-30-Zonen als Massnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit eingesetzt. Als Kompromiss zwischen Geschwindigkeitsreduktion und Befahrbarkeit wird der Vertikalversatz lediglich mit flacher Neigung ausgebildet. Zudem wird beim Rampenbeginn die Erkennbarkeit mittels Markierung und nur in Ausnahmefällen (Gestaltung) mit Randsteinen vorgenommen.

### *Priorisierung der Velowege / -spuren gegenüber dem MIV*

Die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind aufgrund ihrer Interaktion gesamtheitlich zu betrachten. Bei der Priorisierung geht es dabei auch um die Frage der Verhältnismässigkeit. Ergibt sich beispielsweise durch eine Massnahme nur ein Nutzen für wenige Velofahrende, so ist es unter Umständen nicht verhältnismässig, dafür für alle anderen Verkehrsteilnehmenden (zu Fuss Gehende, ÖV, MIV) eine Verschlechterung vorzunehmen. Dabei gilt es zu prüfen, ob die Massnahme aufgrund der jeweiligen Frequenzen gegenüber den anderen Verkehrsträgern verhältnismässig und einigermaßen vertretbar ist.

Werden die obengenannten Aspekte erfüllt, wird sehr wohl den Velofahrenden der Vortritt gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden gewährt. Ein solches Regime wurde beispielsweise auf der «Velostrasse Lindenstrasse» realisiert, wo die Hauptachse trotz Tempo 30 gegenüber den Nebenströmen bevorzugt wird.

Auch an LSA werden die Velofahrenden mit vorgezogenen Haltebalken sowie einer vorgezogenen Grünphase (sogenanntes «Vorgrün») gegenüber dem MIV bevorzugt. Diese Massnahme stellt insbesondere eine Verbesserung der Verkehrssicherheit dar. Bei Neubauprojekten gilt der vorgezogene Haltebalken, sofern technisch möglich, als Standard. Zudem wurden im Agglomerationsprogramm entsprechende Abklärungen zu Verbesserungen für den Langsamverkehr an LSA geprüft, welche nun schrittweise umgesetzt werden.

Zu beachten ist, dass für eine Priorisierung an den LSA – und somit auch für «Vorgrün» – der jeweilige Knoten über Kapazitätsreserven verfügen muss.

### *Ausbau von Veloabstellplätzen in den Quartierzentren*

Die Stadt hat die Möglichkeiten und Massnahmen für zusätzliche Veloabstellplätze als Planungsgrundlage zusammengetragen und verfügt somit diesbezüglich bereits über eine gute Übersicht. Bei der konkreten Umsetzung dieser Massnahmen sind die verschiedenen Nutzungsansprüche und die beengten Platzansprüche insbesondere in Quartierzentren zu beachten.

### **3 Velostadt St.Gallen**

Das Velofahren ist ein Grundpfeiler für eine nachhaltige städtische Mobilität. Die «Velostadt St.Gallen» ist entsprechend integraler Bestandteil der richtungweisenden städtischen Strategien und Planungen. Es ist indes nicht zu leugnen, dass die Stadt St.Gallen beim Veloverkehr – wie ein Vergleich mit anderen Städten zeigt – über einen Nachholbedarf verfügt. Seit Jahren wird mit grossen Anstrengungen versucht, entsprechende Verbesserungen zu erreichen. Der Fuss- und Veloverkehr bildete nicht von ungefähr das Hauptthema der zweiten Generation des Agglomerationsprogramms. Die Vielzahl von Einzelmassnahmen und Schlüsselprojekten des Programms wurde und wird weiterhin ausgearbeitet und umgesetzt. Gleichzeitig haben das Tiefbauamt und insbesondere das Projektteam «Langsamverkehr» diverse Teilprojekte wie «Velofahren im Winter» und «Velos auf Busspuren» erarbeitet. Auch hat sich die Stadt St.Gallen in gewissen Bereichen auch schon innovativ gezeigt, sei dies beim Pilotprojekt «Velostrasse», sei dies mit der Bereitstellung von Velopumpstationen und mobilen Veloständern.

Insgesamt konnten in den vergangenen Jahren wesentliche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr erzielt werden. Dabei wurden nicht nur neue, kostenintensive Projekte erstellt, sondern insbesondere auch im Rahmen von Strasseninstandstellungen entsprechende Verbesserungen vorgenommen. Für ein gutes und entsprechend komfortables und sicheres Velonetz sind nichtsdestotrotz weitere Verbesserungen erforderlich. Dabei sind nicht zuletzt die aufwendigen und kostenintensiven Schlüsselmassnahmen von Bedeutung. Aufgrund ihrer Komplexität, des entsprechend gesteigerten Koordinationsaufwands sowie oft zahlreicher Randbedingungen nimmt ihre Realisierung entsprechend Ressourcen und Zeit in Anspruch. Die Stadt setzt alles daran, diese Projekte zeitnah zu erarbeiten und unter Berücksichtigung der notwendigen politischen und rechtlichen Prozesse speditiv umzusetzen. St.Gallen ist noch keine Velostadt. Sie verfügt jedoch über die konzeptionelle Basis und die politische Verbindlichkeit, eine solche zu werden. Sie braucht indes Zeit, um all die angedachten Massnahmen umsetzen zu können.

Beilagen:

- Übersichtsplan «LV-Schlüsselprojekte und Einzelmassnahmen»
- Postulat vom 10. Dezember 2019

Der Stadtpräsident:  
Thomas Scheitlin

Die Stadtschreiber-Stellvertreterin:  
Jennifer Abderhalden